

O RIO MINHO NAS ROTAS DO SAL: O ABASTECIMENTO DA GALIZA NA SEGUNDA METADE DO SÉC. XVI

Sara Pinto*

Resumo: O estudo das relações entre as pequenas vilas portuárias de ambas as margens do rio Minho, nomeadamente das suas relações comerciais, da forma como se complementam e se articulam, constitui um dos principais pontos de partida para compreendermos a articulação da rede portuária do noroeste português, considerando especializações em determinadas rotas e produtos. O caso de Caminha será especialmente paradigmático, no que toca à sua localização na foz do Rio Minho e às suas ligações seculares com a Galiza, região onde o desenvolvimento de uma economia assente na pesca se pautou por uma exemplar organização neste sector, incluindo a apanha do pescado, a sua salga e a sua redistribuição. Facilmente podemos concluir sobre a enorme necessidade de sal, que o sistema galego de “alfolís” nunca conseguiu satisfazer na sua totalidade; da mesma forma que a sul do Minho foi sempre incessante a procura de peixe. Aferir sobre a circulação destes dois produtos entre as margens do rio Minho constituirá a nossa contribuição para o estudo das rotas do sal.

Rio Minho: corrente de trocas

Na acepção de Elisa Ferreira Priegue, a largura do rio Minho não constituiu um entrave ao comércio fronteiriço entre a Galiza e Portugal, mas sim um veículo de comunicação, difícil de controlar pelas autoridades, e objecto de sucessiva legislação, quer pelos monarcas espanhóis, quer pelos portugueses.

No alvor da época moderna, o movimento de mercadorias entre Galiza e Portugal é caracterizado por um tráfico muito diversificado, minorista, modesto e com pouco de comércio internacional. Com efeito, exceptuando as rotas do sal, do vinho, do pescado e da madeira, trata-se de um comércio de raio pequeno, entre as vilas das margens do Minho, unidas por antigos privilégios de vizinhança e por uma feliz ignorância das barreiras fiscais. Os dois reinos suprem mutuamente as suas carências ao ritmo da conjuntura.¹

Se por um lado, Portugal necessitava de madeira, pescado e panos de importação que a Galiza lhe proporcionava; por outro, esta precisava do sal português e es-

*saramcpinto@gmail.com. Bolseira de Investigação Científica do Projecto SAL(H)INA História do Sal - natureza e meio ambiente - séculos XV a XIX” POCI/HAR/56381/2004/PPCDT/HAR/56381/2004-”; Instituto de História Moderna – Universidade do Porto.

1. FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Galicia: Fundacion “Pedro Barrie de la Maza”, 1988.

tava interessada nos produtos algarvios e da região lisboeta - fruta e vinho para consumo e distribuição.

Por esse mesmo facto, o comércio marítimo e fluvial, com outros portos dos dois reinos, do estrangeiro e, progressivamente, das colónias, constituiu um notável factor de desenvolvimento urbano, precoce nos casos de Caminha, Viana e Baiona, e mais tarde, Vigo. As compras e vendas feitas pelos núcleos fluviais foram sobretudo indirectas: o rio Minho foi navegável até um pouco para montante de Monção, cujas principais correntes de mercadorias englobaram sal, cal, e peixe, no sentido ascendente; e cereais, vinhos e couros no descendente.² Curiosamente, a grande similitude de produtos de exportação e importação originou, quer situações de concorrência, face aos mercados externos; quer situações em que galegos e portugueses são reciprocamente intermediários no comércio com o estrangeiro. Ambos encontravam-se no Mediterrâneo em competição directa, desde finais do séc. XIV e ao longo de todo o séc. XV. Os portugueses que mais frequentavam os portos levantinos com os seus pescados e couros eram os das vilas do norte: Caminha, Viana, Ponte de Lima e Vila do Conde.

Pelo menos desde o séc. XIV (umas vezes confirmada por privilégios régios, outras vezes resultado de uma prática imemorial) existia entre as vilas a prática da vizinhança dupla: portugueses e galegos desfrutavam indistintamente do estatuto de vizinhos nas vilas do outro lado da fronteira, nomeadamente entre povoações mais próximas - La Guardia y Goyán com Caminha; Monção com Salvaterra; todos os galegos em Valença; os de Tuy e Bayona em todo o Portugal. Isto significava um comércio franco que se repercutia duramente nas finanças dos recebedores de impostos, uma vez que, salvo algumas mercadorias de grande distância (como o sal), a maior parte do tráfego destas pequenas vilas se fazia com as suas vizinhas da frente, com as quais se saltavam as barreiras fiscais. Não é de estranhar que os oficiais régios e senhoriais do norte de Portugal estorvem continuamente o movimento de galegos e portugueses através da fronteira. Um outro aspecto do tráfico extra-oficial, feito entre os dois países, é a redistribuição que os portugueses faziam na Galiza do excedente de panos e outras mercadorias que colhiam na Irlanda, no torna-viagem dos seus carregamentos de sal, e pela qual lhes faziam pagar sisa como se vendessem dentro do reino, ainda que uma ordem régia os dispensasse dela nestes casos.³

Se a partir de quinhentos, Viana da Foz do Lima e Vila do Conde rivalizam para serem a mais importante praça comercial, pelo meio, Fão e Caminha beneficiam dessa proximidade, concorrendo ora para uma, ora para outra. Caminha serve de tampão aos espanhóis e alimenta o interior até Melgaço e partir do vale do Coura chega pelo outro lado do vale do Lima às montanhas do Gerês.⁴ O Minho abastecia, ainda, Trás-os-Montes de sal e pescado, peixe fresco, mas principalmente salgado e seco⁵.

2. CAVACO, Carminda - *A região de fronteira do rio Minho*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos/Instituto de Alta Cultura, 1973, p.54.

3. FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Galicia: Fundacion "Pedro Barrie de la Maza", 1988.

4. BAPTISTA, Ivone - *Viana na história da pesca do bacalhau*. In GARRIDO, Álvaro (coord.) - "A pesca do bacalhau: história e memória". Ílhavo: Notícias Editorial, 2001, p.104.

5. OLIVEIRA, Aurélio de - *Mercados a Norte do Douro: Algumas considerações sobre a história dos preços em Portugal e a importância dos mercados regionais*. Separata da Revista da Faculdade de Letras, "História", II Série, vol. II, 1985. Porto: F.L.U.P., 1985, p.62.

O sal em troca do peixe

Nos sécs. XII e XIII havia abundância de pescado na Galiza que abastecia o interior peninsular, mas que, ficava muito aquém das suas potencialidades, pelo elevado custo de transporte e por não haver sal barato e abundante. As salinas galegas de Salnès não eram suficientes e exigiam investimentos demasiado elevados para o seu rendimento.

Até meados do séc. XIV a principal característica é a escassez do sal, que se traduz em disposições régias ordenando às populações litorais a cura do pescado secando-o ao ar e não salgando-o.⁶

É curioso como Portugal, exportador de grandes quantidades de pescado com as mesmas características, importe tanto pescado galego, e precisamente o façam as comarcas do Norte, as mais dedicadas à salga. Com efeito, as exportações para a outra margem do Minho foram sempre a safda natural mais utilizada para a pesca do sul da Galiza.⁷

Nos mesmos meses em que as naus portuguesas saem com as suas sardinhas, congros e pescadas para o Mediterrâneo, navios galegos de pequena tonelagem sobem os rios, combinando a venda a bordo e o transporte terrestre e levando o pescado para povoações do interior.

Mais uma vez, Elisa Priegue defende que a pesca seria mais rica em águas espanholas, pelo que os portugueses as frequentavam desde muito cedo.⁸ A salga permitiu aumentar o raio das exportações galegas de pescado e iniciar o transporte marítimo, pelo este se dirigiu para as costas portuguesas e do sudoeste peninsular. No séc. XVI os vizinhos de Vigo e outros portos compravam a sardinha no mar por grosso e remetiam-na para Portugal já salgada.⁹ Com efeito, o peixe, é juntamente com a madeira, a moeda habitual com que os galegos pagam as aquisições de sal na costa norte portuguesa. Ao mesmo tempo, os pescadores da Galiza tentam defender o seu sector face aos pescadores estrangeiros: cantábricos, bascos e portugueses que, tradicionalmente, instalavam as suas pesqueiras temporariamente nas praias galegas, em operações massivas de pesca e salga, levando o peixe, e consumindo o sal escasso dos *alfolins*.¹⁰ O sal indispensável para as capturas provinha da “Baía” e de Portugal, nomeadamente de Aveiro, onde os mareantes galegos o iam buscar directamente.¹¹

6. CASTIÑEIRA CASTRO, Víctor Manuel - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. In “Obradoiro de Historia Moderna”, nº 8, (1999). Universidade de Santiago de Compostela, 1999, p. 15.

7. LÓPEZ CAPONT, Francisco - *El desarrollo industrial pesquero en el siglo XVIII*. Galicia: Fundación Pedro Barrié de la Maza, 1998, p.150.

8. FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Galicia: Fundación “Pedro Barrié de la Maza”, 1988.

9. FANGUEIRO, Oscar - *Relações pesqueiras e comerciais luso-galegas*. In “Colóquio de etnografía marítima”. Galiza: Xunta de Galicia, [etc.], 1984, p. 251-276.

10. FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Galicia: Fundación “Pedro Barrié de la Maza”, 1988.

11. FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *O desenvolvemento da actividade pesqueira desde a Alta Idade Média ó século XVII*. In FERNÁNDEZ CASANOVA, Carmen (coord.) - “Historia da Pesca en Galicia”, cap. III. Galiza: Serie Galicia, Biblioteca de Divulgación, 1998, p.83.

O sistema de *alfolins*: abastecer e monopolizar

Nas várias etapas da história do sal, os séculos XIII e XIV são enquadrados por Michel Mollat na fase política, na qual o sal assume a sua importância, face ao poder régio, enquanto sujeito fiscal e base de poder. Controlo de importações, fixação de rotas com pontos de portagem e de portos privilegiados de carga e descarga, guerras e litígios por posse das salinas são algumas das características desta etapa. Em meados do séc. XIV reforçam-se as medidas monopolistas e criam-se impostos específicos sobre o sal. Em Castela proclama-se o monopólio régio sobre as salinas e minas de sal e implanta-se o sistema de *alfolins* para o sal importado.¹² Em 1338 o “Ordenamento de Alfolíns” converte a produção salineira do reino (salinas e poços de sal gema) e as suas importações num monopólio régio. Na Galiza, isto significou que o sal tinha que ser exclusivamente importado através de armazéns – os *alfolins* – cedidos a concessionários e pontos de abastecimento obrigatórios para os grandes e pequenos consumidores. Os *alfolineiros* tinham, como contrapartida à sua exclusividade, a responsabilidade de se ocuparem da compra e transporte do sal para que os armazéns estivessem sempre bem abastecidos.¹³ Porém, o impedimento a uma fluida circulação do sal era o resultado desta estrutura de distribuição mercantil muito arcaica: o custo elevado de transporte tornava pouco rentável a distribuição a longa distância deste artigo volumoso, frágil e barato, que era excessivamente agravado pelo preço dos fretes.¹⁴ Os arrendatários encarregavam-se da renda às suas custas, pela quantidade em que a haviam arrendado, arcando com todas as eventuais prejuízos (devido ao mau tempo ou guerra), mas também ficando com todos os lucros. Isto obrigava-os a actuar com prudência, que às vezes chegava ao esvaziamento do armazém, quando, por problemas com Portugal ou França, havia perigo de aprisionamento dos barcos no mar alto, ou quando um Verão chuvoso causava uma má colheita e deixava a perder o sal armazenado sem protecção suficiente.¹⁵ Os armazéns eram arrendados pela Coroa por períodos de 5 anos aos arrendatários das rendas régias. Dois ou três mercadores, dos mais abastados, tomavam cargo das rendas do armazém em arrendamento ou em *fielato*. Deviam assegurar que a vila estivesse abastecida de sal, vendê-lo pelas medidas e preços fixados pela Coroa nos *Cuadernos de Arrendamiento*, supervisionar as importações e vendas que faziam outros mercadores e o pagamento prévio dos direitos de *alfolinar* e prestar contas ao fim do ano. Normalmente, o sal era comprado a bordo dos navios e qualquer pessoa o podia fazer mediante o pagamento do direito de *alfolim*. Ninguém podia vender sal sem li-

12. Inicialmente permitiu-se a criação de *alfolies* sem controlo régio e a oscilação do preço do sal, marcando-se o território jurisdicional de cada salina, dentro do qual se poderia vender o sal. In CASTINEIRA CASTRO, Víctor Manuel - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. In “Obradoiro de Historia Moderna”, nº 8, (1999). Universidade de Santiago de Compostela, 1999, p. 11-12.

13. Sobre as condições deste tipo de arrendamento (sistema de armazéns) existe apenas um caderno: o redigido em Portillo a 10 de Fevereiro de 1452 para o período de 1451-1456, que permite ver o desenvolvimento dos armazéns: existiam em Tui, importante praça colectora das rotas salineiras do norte de Portugal; nas vilas régias de Bayona, La Coruna e Betanzos; em Ribadeo e Vivero; e nas pequenas vilas pesqueiras do arcebispo: Pontevedra, Padrón, Noya e Muros. In FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Galicia: Fundación “Pedro Barrie de la Maza”, 1988, p.163.

14. FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *O desenvolvimento da actividade pesqueira desde a Alta Idade Média ó século XVII*. In FERNÁNDEZ CASANOVA, Carmen (coord.) - “Historia da Pesca en Galicia”, cap. III. Galiza: Serie Galicia, Biblioteca de Divulgación, 1998, p.63.

15. FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Galicia: Fundación “Pedro Barrie de la Maza”, 1988, p.164.

cença do proprietário do *alfolim*, excepto em épocas de escassez.¹⁶

O transporte do sal estava a cargo, quer dos mercadores, quer dos mareantes da costa e da vila. Os barcos portugueses aparecem em Pontevedra nos meses de Inverno, o que parece estar relacionado com um comércio especializado que pretende colocar o produto no seu destino na altura de maior procura, durante a época da sardinha, enquanto que os barcos pontevedrenses chegam com o sal nos meses da Primavera, provavelmente no retorno da viagem ao Mediterrâneo e depois de parar em algum porto português para carregar.¹⁷

O crescimento do número de *alfolins* acompanhou o apogeu da salga, tendo sido difícil evitar as importações fraudulentas de Portugal e a venda fora dos sítios autorizados.

O contrabando do sal tornou-se num problema que ultrapassou o âmbito local. No *cuaderno de alfolies* de 1452 proíbe-se as vilas galegas, com uma advertência especial às da fronteira, de irem à outra margem do Minho buscar sal.¹⁸ Em 1498 para impedir o contrabando a partir de Portugal, fixam-se os caminhos pelos quais se podia transportar o sal das principais salinas régias.¹⁹ O problema manteve-se, pelo que, ainda em 1505, uma provisão faz eco dos protestos dos arrendatários contra os particulares que vão directamente a Portugal buscar o sal, em vez de o recolherem no armazém de Tui, e não apenas para seu abastecimento, como também para o revender em toda a região do Baixo Minho.²⁰

Quando da perda da independência nacional, abriu-se à coroa espanhola o bom mercado português. Durante a administração filipina os galegos constituíram sociedades, prontas a estabelecerem um rápido abastecimento desta rede de armazéns, em ordem à política de monopólio do comércio do sal, implantada por Filipe II. Coube à coroa espanhola desenvolver uma actividade legislativa intensa, no sentido de o estender a Portugal.²¹

A venda e distribuição do sal provocava muitas queixas nos locais em que esta não era livre ou não estava encabeçada, sendo a mais recorrente a falta de sal, causada pela acção dos arrendatários de salinas e *alfolins* que agiam de comum acordo para subir os preços. Em 1566, existiam apenas 20 *alfolins*²², entre os quais Vigo se destaca como o grande centro receptor de sal. O segundo lugar vai para Pontevedra, que contava com dois armazéns, e em terceiro, Betanzos. Os portos de menor actividade eram La Guardia, Tui, Padrón e Ferrol. A localização fronteiriça de La Guardia e Tui facilitava o contrabando terrestre, o que poderá explicar os pequenos

16. CASTIÑEIRA CASTRO, Víctor Manuel - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. In "Obradoiro de Historia Moderna", nº 8, (1999). Universidade de Santiago de Compostela, 1999, p. 20 a 21.

17. ARMAS CASTRO, José - Pontevedra en los siglos XII a XV. Configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval. Pontevedra: Fundación "Pedro Barrie de La Maza", 1992, p.191.

18. FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Galicia: Fundación "Pedro Barrie de la Maza", 1988, p.657.

19. CASTIÑEIRA CASTRO, Víctor Manuel - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. In "Obradoiro de Historia Moderna", nº 8, (1999). Universidade de Santiago de Compostela, 1999, p. 16.

20. FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Galicia: Fundación "Pedro Barrie de la Maza", 1988, p.166.

21. AMORIM, Inês - *Aveiro e os caminhos do sal (sécs. XV a XX)*. Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro, 2001, p. 57.

22. Ribadeo, Viveiro, Ferrol, Pontedeume, Betanzos, A Coruña, Corcubiión, Muros, Noya, Pobra do Déan, Padrón, Vilagarcía, Cambados, Pontevedra, Redondela, Vigo, Baiona, A Guarda, Tui.

valores de descarga nos seus portos.²³

A visita aos *alfolins* da Galiza levada a cabo pelo licenciado Murga nesse mesmo ano, identifica 68 portos no litoral galego, entre os quais em mais de 30 se fazia descarga de sal, com origem na Andaluzia e em Portugal, estando o seu transporte, maioritariamente, nas mãos de portugueses e galegos. Esta visita é o testemunho de que a Galiza sofre da falta permanente de sal, à qual nem escapam os portos com *alfolim*. O visitador culpa os encarregados da distribuição, que retêm o sal de forma a elevar os preços, e o sistema de medição, que falhava por ser muito demorado, demorando 1 hora a fazer 12 ou 13 medidas, enquanto que com *pala suelta*, sistema anterior, se faziam mais de 76 medidas. O novo sistema, medir *çernido*, consistia em pegar no sal que vinha pisado e que era sacudido fazendo aumentar o seu volume e, conseqüentemente, os lucros dos alfolineiros.²⁴

Ao longo do século XVI as queixas em cortes são constantes: preços excessivos, falta de sal, abusos por parte dos encarregados de velar pelo bom funcionamento do sistema.²⁵ As piores alturas eram nos meses de Setembro a Dezembro, quando havia uma maior necessidade de sal pelo aumento da actividade pesqueira. Os mais prejudicados eram os pescadores das zonas distantes dos *alfolins*, principalmente a partir do monopólio de 1564, baseado numa nova incorporação de salinas no património régio, com limitações para os arrendatários e proprietários. Os pescadores mais pobres tiveram de se virar para espécies que não necessitassem de sal para a sua conservação como o congro, a raia, e a melga. Trouxe ainda efeitos negativos para a pesca basca, em plena expansão. Acabou, também, por conduzir à ruína as salinas marítimas espanholas, porque os clientes flamengos, ingleses ou do Cantábri-co castelhano e basco, preferiam fornecer-se em Portugal ou em França, de melhor mercado, com melhores preços.²⁶

Os anos de 1574-75 marcam uma grande crise no abastecimento de sal na Galiza, vendendo-se a 8 *reales* a fanega, que os recebedores dos *alfolins* preferiam trocar por centeio e trigo com os lavradores do interior, deixando os pescadores sem sal.²⁷

As inúmeras queixas dos concelhos que se viam afectados pela falta de sal nos *alfolins* e, por consequência, dos preços abusivos que os arrendadores estabeleciam, são o tema constante na rica documentação da Confraria do Corpo Santo de Pontevedra:

- Em 1594 queixas contra os administradores de sal por não terem abastecido os *alfolins* de sal branco e bom, pelo que se amassava o pão com água do mar, e as indústrias de conservação e transporte de pescado se encontravam paralizadas.

23. CASTIÑEIRA CASTRO, Víctor Manuel - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. In "Obradoiro de Historia Moderna", nº 8, (1999). Universidade de Santiago de Compostela, 1999, p. 22 a 26.

24. CASTIÑEIRA CASTRO, Víctor Manuel - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. In "Obradoiro de Historia Moderna", nº 8, (1999). Universidade de Santiago de Compostela, 1999, p. 20 a 21.

25. CASTIÑEIRA CASTRO, Víctor Manuel - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. In "Obradoiro de Historia Moderna", nº 8, (1999). Universidade de Santiago de Compostela, 1999, p.17 a 19.

26. AMORIM, Inês - *Aveiro e os caminhos do sal (sécs. XV a XX)*. Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro, 2001, p. 53.

27. CASTIÑEIRA CASTRO, Víctor Manuel - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. In "Obradoiro de Historia Moderna", nº 8, (1999). Universidade de Santiago de Compostela, 1999, p.28.

- No mesmo ano queixas contra o Administrador Geral das Salinas por não ter abastecido os *alfolins* em épocas de cerco.
- Em 1600 carta de Filipe II concedendo a todos os mareantes todo o sal que necessitassem para a sua indústria.²⁸

São ainda recorrentes as situações em que os mercadores, que não se atreviam a comprar sal a outras partes, reecendo a confiscação das mercadorias e as pesadas multas, pediram muitas vezes a possibilidade de compra em alturas de necessidade. Outra queixa decorria do facto de que a distribuição do sal se fazia por cabeça, conforme o número de fanegas que poderiam corresponder a cada lugar e não olhando ao consumo.²⁹

A independência portuguesa iniciou uma crise a grande escala da economia galega, uma vez que as autoridades régias não permitiram a importação de sal português. Ainda que se tenham fretado alguns barcos ingleses para carregar sal de Cádiz para Pontevedra, o abastecimento não era suficiente.³⁰ Ainda assim, o contrabando permitiu a manutenção das relações, e a prová-lo, estará a facilidade com que se operam contratos, logo que as tréguas se assinam.³¹

O sal do Minho

Na sua descrição de Caminha, Pinho Leal refere que “na margem direita da foz do Coura houve muitas marinhas de sal, mas que por serem de fraca qualidade, estão hoje abandonadas”.³² As chancelarias documentam o mesmo: a 16 de Janeiro de 1411, Álvaro Gonçalves da Maia, escrivão da câmara, requereu e obteve permissão para fazer três salinas em Caminha.³³ O abastecimento de sal nas salinas portuguesas da região do Minho deverá remontar, pelo menos, à colonização monástica e concelhia desta zona. Pela portagem de Tui passava, já antes de 1170, um tráfico salineiro de certa importância.³⁴ A pequena cabotagem para o transporte deste produto, assim como a compra de alimentos na Galiza pelos pescadores portugueses em troca do sal deviam ser já práticas correntes antes da independência nacional, e terá continuado mau grado as hostilidades medievais.

O séc. XIV trouxe o “boom” da produção salineira nas zonas de Aveiro e Setúbal, fornecendo abundantemente, e em boa altura, os *alfolins* galegos, de sal português. Este comércio pautou-se por dois vectores essenciais: o comércio directo com

28. FILGUEIRA VALVERDE, Jose - *Archivo de Mareantes. Museo de Pontevedra*. Pontevedra: Instituto Social de la Marina, 1946, p.234-236.

29. CASTIÑEIRA CASTRO, Víctor Manuel - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. In “Obradoiro de Historia Moderna”, nº 8, (1999). Universidade de Santiago de Compostela, 1999, p.14 a 15.

30. ISRAEL, Jonathan I. - *La república holandesa y el mundo hispánico: 1606-1661*. Madrid: NEREA, 1997, p.284.

31. AMORIM, Inês - *Aveiro e os caminhos do sal (sécs. XV a XX)*. Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro, 2001, p.69.

32. LEAL, Pinho - *Portugal antigo e moderno*, vol. 2. Lisboa: Livraria Editora Tavares Cardoso & Irmão, 1874.

33. I.A.N.T.T., Chanc. D. João I, livro 3, fl. 138v.

34. FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicía en el comercio marítimo medieval*. Galicia: Fundación “Pedro Barrie de la Maza”, 1988.

Aveiro (trazendo em troca pão) e a importância de Valença.³⁵

Em 1378, D. Fernando aboliu o *alfolim do sal* (imposto) em Valença do Minho.³⁶ Nas cortes de Lisboa de 1459, Afonso Lourenço, procurador às cortes, refere o “muito intenso tráfego comercial entre Valença e Galiza (...) a vila possuía um bom tráfego de sal oriundo de Aveiro e vendido aos galegos que para ela se dirigiam com as suas montadas desde as terras de Limia, Orense e outros lugares (...)”. Deste tráfego resultavam boas sisas, portagens e direitos para a fazenda nacional. Transitava a maior parte destes galegos em Portugal por Castro Laboreiro e Lamas de Mouro, por ser “caminho mais direito e mais seguro”.³⁷ O procurador dizia ainda que o alcaide de Melgaço (e já, antes dele, o seu pai) trazia consigo “ladrões roubadores”, que prendiam os galegos e apreendiam as suas mercadorias, para os obrigar a passar por Melgaço e pagar aí a portagem.³⁸ O procurador de Valença acrescentava que, face a estas dificuldades, os galegos “optaram por ir comprar o sal a Redondela, a Pontevedra e a outros lugares da Galiza (...). Insistia no sentido de poderem continuar a vir estes mercadores por Castro Laboreiro, cabendo ao alcaide mandar cobrar a portagem em Ponte do Mouro.” Nas mesmas cortes os procuradores de Ponte de Lima queixavam-se da portagem de 2 reis por besta, então estabelecida em Ponte da Barca. Diziam que “os galegos de Monterey e de Milmanda e de Araujo e doutras partes, que costumavam vir à feira [de Ponte de Lima], trazendo suas bestas e mercadorias e levando muito sal e outras coisas, ocasionavam com isso grande benefício para as sisas e para o bem comum da terra.”

Verificava-se, assim, duas rotas paralelas nos dois vales principais do Entre Douro e Minho, uma mesma complementaridade do transporte por barcos, a jusante, e por bestas, a montante.³⁹

Considerando que o objecto de estudo da nossa dissertação de mestrado é o porto de Caminha, e um dos seus vectores, as ligações mercantis com a Galiza, naturalmente se compreende que tentemos explorar a sua participação nas rotas do sal. Ora, retomemos duas ideias fundamentais do que ficou atrás exposto:

- O abastecimento da Galiza com o sal português fazia-se, essencialmente, através do comércio directo com os centros produtores.
- Valença desempenhou um papel importante na redistribuição do sal português para as localidades do sul da Galiza.

Se nos for permitido, esboçemos duas hipóteses para a participação de Caminha neste tráfego:

- a) Devido à sua localização na entrada do rio Minho, Caminha era porto de escala para os barcos que, ou subindo o rio seguiam para Valença, ou, que por mar, seguiam até à Galiza.

35. MARQUES, José - *Relações económicas do Norte de Portugal com o Reino de Castela, no século XV*. In “Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Média”. Braga: Fundação Calouste Gulbenkian / JNICT, 1994, p. 11-64.

36. MARQUES, João Martins da Silva (ed.) - *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques...*, Vol. I (1147-1460); Supl. ao vol. I (Lisboa, 1944); vol. III (1461-1500), Lisboa: [s./n.], 1971, p. 414.

37. MORENO, Humberto Baquero - *As peregrinações a Santiago e as relações entre o Norte de Portugal e a Galiza*. In “I Congresso dos Caminhos Portugueses de Santiago de Compostela”. Lisboa: Távola Redondo, 1992, p.78-79.

38. Deve esclarecer-se que existiu, com efeito, uma carta do rei D. Pedro I, datada de 28 de Maio de 1361, “obrigando a passar por Melgaço todos os que de Portugal se dirigem para a Galiza ou de lá viessem para Portugal”.

39. DAVEAU, Suzanne - *Caminhos e fronteira na Serra da Peneda: Alguns exemplos nos séculos XV e XVI e na actualidade*. In Revista “Geografia”, I série, vol. XIX. Porto: F.L.Ú.P., 2003, p. 81-96.

b) Os seus mercadores participam nas rotas do sal, funcionando como agentes de transporte que vão buscar o sal aos centros produtores e o distribuem.

Numa tentativa de testar este quadro hipotético avançamos para o levantamento documental, que embora tenha tido resultados diminutos, não deixa de ser relevante:

- 1538-08-03 - Notícias de depredações feitas pelos franceses em navios carregados de sal, e pertencentes a mercadores de vários portos, identificam Gabriel Afonso, mercador e vizinho de Caminha.⁴⁰
- 1606-04-13 - O Convento de Santa Maria da Ínsua é atacado por corsários e são feitos reféns. Cito: “Frei Jerónimo de São João foi logo a Caminha a negociar o resgate de seus irmãos, e companheiros, para o que concorreram liberalmente os oficiais da Câmara; suposto, não foi necessário, porque uma tormenta fez levantar a âncora à nau dos inimigos, os quais seguindo umas caravelas de sal, foram dar à ilhas de Baiona, onde lançaram os religiosos, sem que tivesse efeito o resgate”.⁴¹
- 1657-05-05 – Uma acta da vereação portuense refere que o governador da fortaleza de Viana avisara o Governador das Armas do Porto da entrada do inimigo em Caminha pela raia seca. Cito: Entrou “...pela barra dentro de Caminha perto de 40 barcos grandes guarnecidos de infantaria que emvistirão quatro caravelas que ali estavam e levarão duas de sal...”.⁴²

Curiosamente, estes registos tornam viáveis os dois cenários, sendo de admitir, em última análise, a sua coexistência. Não nos podemos deixar de mostrar surpreendidos por mais uma vez a comunidade marítima caminhense revelar a sua versatilidade, nomeadamente com a sua presença numa rota, que à partida, parecia estar entregue a um grupo bem identificado e quase especializado, como os galegos, ou os portuenses. Tendo como objectivo inicial contribuir para o estudo do sal, acabamos também, por juntar mais uma peça ao puzzle que nos propomos construir: a comunidade marítima de Caminha no séc. XVI.§

40. I.A.N.T.T., Corpo Cronológico, P. 2ª, maço 221, docs. 85 e 90.

41. JOSÉ, Frei Pedro de Jesus Maria; AGUILAR, Manuel Busquets de (introd.) - *Origem e progresso do Real Convento de Santa Maria da Ínsua de Caminha*. Lisboa, 1965, p. 63.

42. CRUZ, António - *O Porto seiscentista. Subsídios para a sua história*. In “Documentos e Memórias para a História da Cidade do Porto”, X. Porto: Câmara Municipal do Porto / Gabinete de História da Cidade, 1943, p.173.



Fig 1. SECO, Fernando Alvaro – *Portugallia et Algarbia* (“*Portugal Deitado*”) (1561). Amsterdão: Ed. Irmãos Blaeuw, 1630. Fonte: Instituto Geográfico Português



Fig 2. SECO, Fernando Álvaro – *Portugallia et Algarbia* (“*Portugal Deitado*”) (1561). Amsterdão: Ed. Irmãos Blaeuw, 1630. Fonte: Instituto Geográfico Português

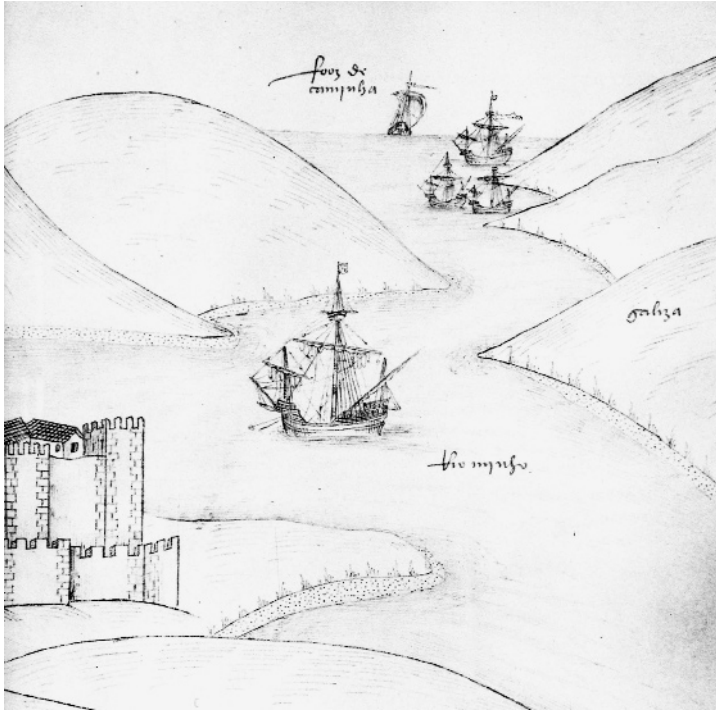
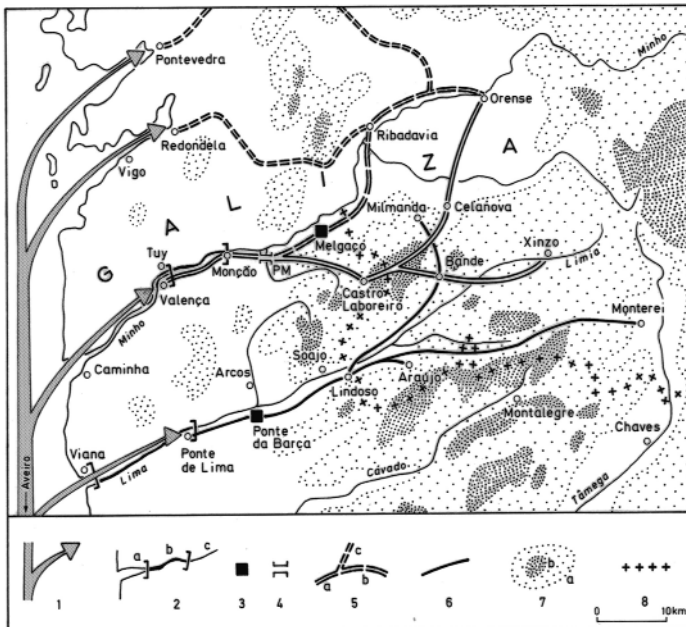


Fig 5. ARMAS, Duarte de - *Livro das Fortalezas*. Lisboa: Edições Inapa, 1997.



1. Transporte marítimo do sal de Aveiro
2. Rio, a – navegação marítima, b – navegação fluvial, c – não navegável
3. Portagem
4. Ponte de Mouro
5. Itinerários terrestres: Galiza – Valença, a - por Castro Laboreiro, b - por Melgaco, c - Galiza – portos galegos
6. Itinerário terrestre: Galiza – Ponte de Lima
7. Terras altas, a – mais de 600 m, b – mais de 1000 m

Fig 6. DAVEAU, Suzanne - Caminhos e fronteira na Serra da Peneda: Alguns exemplos nos séculos XV e XVI e na actualidade. In Revista "Geografia", I série, vol. XIX. Porto: F.L.U.P., 2003, p. 81-96.

Fontes manuscritas:

Arquivo Nacional Torre do Tombo: - Corpo Cronológico, Parte 2ª, maço 221, docs. 85 e 90.

Biblioteca Nacional: - MORAIS, Pe. Gonçalo da Rocha de - *Acerca dos valores da villa de Caminha*. (1721)

Fontes publicadas e bibliografia:

AMORIM, Inês - *Aveiro e os caminhos do sal (sécs. XV a XX)*. Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro, 2001.

ARMAS CASTRO, José - Pontevedra en los siglos XII a XV. Configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval. Pontevedra: Fundación "Pedro Barrie de La Maza", 1992.

BAPTISTA, Ivone - *Viana na história da pesca do bacalhau*. In GARRIDO, Álvaro (coord.) - "A pesca do bacalhau: história e memória". Ílhavo: Notícias Editorial, 2001, p. 101 a 116.

CASTIÑEIRA CASTRO, Víctor Manuel - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. In "Obradoiro de Historia Moderna", nº 8, (1999). Universidade de Santiago de Compostela, 1999, p. 7 a 30.

CAVACO, Carminda - *A região de fronteira do rio Minho*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos/Instituto de Alta Cultura, 1973.

CRUZ, António - *O Porto seiscentista. Subsídios para a sua história*. In "Documentos e Memórias para a História da Cidade do Porto", X. Porto: Câmara Municipal do Porto / Gabinete de História da Cidade, 1943.

DAVEAU, Suzanne - *Caminhos e fronteira na Serra da Peneda: Alguns exemplos nos séculos XV e XVI e na actualidade*. In Revista "Geografia", I série, vol. XIX. Porto: F.L.U.P., 2003, p. 81-96.

FANGUEIRO, Oscar - *Relações pesqueiras e comerciais luso-galegas*. In "Colóquio de etnografia marítima". Galiza: Xunta de Galicia, [etc.], 1984, p. 251-276.

FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Galicia: Fundación "Pedro Barrie de la Maza", 1988.

FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *O desenvolvimento da actividade pesqueira desde a Alta Idade Média ó século XVII*. In FERNÁNDEZ CASANOVA, Carmen (coord.) - "Historia da Pesca en Galicia", cap. III. Galiza: Serie Galicia, Biblioteca de Divulgación, 1998, p. 51-85.

FILGUEIRA VALVERDE, Jose - *Archivo de Mareantes. Museo de Pontevedra*. Pontevedra: Instituto Social de la Marina, 1946.

ISRAEL, Jonathan I. - *La república holandesa y el mundo hispánico: 1606-1661*. Madrid: NEREA, 1997.

JOSÉ, Frei Pedro de Jesus Maria; AGUILAR, Manuel Busquets de (introd.) - *Origem e progresso do Real Convento de Santa Maria da Insua de Caminha*. Lisboa, 1965.

LEAL, Pinho - *Portugal antigo e moderno*, vol. 2. Lisboa: Livraria Editora Tavares Cardoso e Irmão, 1874.

LÓPEZ CAPONT, Francisco - *El desarrollo industrial pesquero en el siglo XVIII*. Galicia: Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1998.

LOSA, António - *A extracção do sal a norte do Douro (estudos medievais)*. In "Bracara Augusta", vol. XLVI, nº 98-99 (1995-1996), p. 275-368.

MARQUES, João Martins da Silva (ed.) - *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques...*, Vol. I (1147-1460); Supl. ao vol. I (Lisboa, 1944); vol. III (1461-1500), Lisboa: [s./n.], 1971.

MARQUES, José - *Relações económicas do Norte de Portugal com o Reino de Castela, no século XV*. In "Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Média". Braga: Fundação Calouste Gulbenkian / JNICT, 1994, p. 11-64.

MORENO, Humberto Baquero - *As peregrinações a Santiago e as relações entre o Norte de Portugal e a Galiza*. In "I Congresso dos Caminhos Portugueses de Santiago de Compostela". Lisboa: Távola Redondo, 1992, p. 75 a 83.

OLIVEIRA, Aurélio de - *Mercados a Norte do Douro: Algumas considerações sobre a história dos preços em Portugal e a importância dos mercados regionais*. Separata da Revista da Faculdade de Letras, "História", II Série, vol. II, 1985. Porto: F.L.U.P., 1985, pp.97-160.