

A contabilidade de um produto estratégico:
o Livro da imposição do sal, século XVI

Amândio Jorge Morais Barros



I Seminário Internacional sobre o sal português
Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, 2005, p. 75-90

A contabilidade de um produto estratégico: o Livro da imposição do sal, século XVI

Amândio Jorge Morais Barros*

Resumo

Depositado no Arquivo Histórico Municipal do Porto, o Livro da imposição do sal constitui uma fonte histórica de grande interesse para o conhecimento do comércio do sal no Porto em meados do séc. XVI. A apresentação e publicação desta fonte é o primeiro passo para uma pesquisa mais aprofundada a desenvolver pelo Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, tendo em vista a identificação e mensuração das comunidades de negócios estrangeira e nacional.

Kept in the Oporto Historical Archives, the tax book of "imposição do sal", represents an historical source of great interest to the knowledge of the salt trade in Oporto in the middle of 16th century. The presentation and the publishing of this source is the first level of a broader research to be produced by the Institute of Early Modern History of the University of Oporto, which objective is to identify and measure foreign and national trade communities.

Introdução

O trabalho que em seguida se apresenta reproduz, na essência, o estudo introdutório incluído na transcrição do *Livro da imposição do sal*, peça documental que foi lançada no decurso deste encontro científico. Aproveitou-se o ensejo desta publicação em actas para depurar o texto e acrescentar uma ou outra nota complementar àquilo que então se escreveu.

Destacar a importância do abastecimento, circulação e comércio de sal na Idade Média e Época Moderna é ocioso. A carta de couto do mosteiro de Ancede, datada de 1141¹, atribui enorme interesse ao movimento de embarcações que, do Porto, subiam o Douro carregadas de sal que era distribuído por todo o *hinterland* dinamizando os passos de barcas e as vias que desembocavam no rio. O porto fluvial da Pala, citado no documento, era um dos

* Doutorado em História Moderna; Membro do IHM-FLUP; Temas de investigação: Dinâmica portuária na Época Moderna; O Porto e a construção dos navios de Vasco da Gama; O Porto e arredores; O negócio das Ilhas: aspectos das relações entre o Porto e os arquipélagos atlânticos no início da Época Moderna. amandiobarros@hotmail.com.
1 Transcrita, por exemplo, em Arquivo Distrital do Porto (=ADP) – *Fundo monástico. Tombo de Ancede* (documento de finais do século XIV, em fase de preparação, para publicação no vol. 16 da revista "Douro. Estudos & Documentos"), fls. 19v-20. Nesta carta lê-se: "[...] habeatis itaque vos hoc cautum per hos terminos infra scriptos et successores vestri usque in perpetuum et portagom quam ego habeo in loco de Palla de omnibus barquis quae veniunt per Durium ad sursum quatur teigas salis [...]".

mais dinâmicos. Como de resto era a região em torno de Baião (onde se localizava Ancede), “cruzada por quatro vias medievais” de grande valor económico, estudadas por Carlos Alberto Ferreira de Almeida².

A ligação ao interior, a organização da actividade mercantil em torno do comércio marítimo, a dinamização de uma frota local e o estabelecimento de rotas comerciais de pequeno, médio e longo raio despertaram os autarcas da cidade para a importância do sal. O controlo do comércio e abastecimento deste produto foi uma das primeiras (e mais decisivas) batalhas que a Vereação travou na sua estratégia de afirmação sobre o termo da cidade. Produto de primeira necessidade para as populações, recurso básico do comércio marítimo e elemento essencial no desenvolvimento de variadas “indústrias”, convinha a uma cidade mercantil localizada a alguns quilómetros do mar neutralizar concorrentes que, detendo meios de produção de sal, pudessem afastar dos seus muros e dos seus cais o tráfico marítimo que, em larga medida, por ele era atraído. Para o fazer, o burgo recorreu a todos os meios de que dispôs e conseguiu obter apoios junto do poder central para legitimar as formas de intervenção perspectivadas.

Numa primeira fase fez-se a “limpeza” dos centros produtores mais próximos. Fique, por todos, o exemplo do desmantelamento das salinas de Bouças. A importância do assunto justifica a transcrição da acta camarária de 20 de Julho 1392, na qual se apontam as razões que legitimaram esse acto. Acto apoiado pelo Bispo, ainda senhor do burgo, mediante contrapartidas.

“Acordo do sal per que desfezerom as marinhas de bouças.

Era de mil e quatro centos e trinta Annos vynte dyas de Julho na Çidade do porto no ssobrado da Rollaçom ssendo hj pressentes Johane afomso da agrella Juyz e vaasco ffernandez Ferraz e Gonçalo Lourenco e vaasco ffernandez dan tre anbas aues e ffemam doniz vereadores e Andre doniz e viçente barreyros procuradores e viçente doniz de pynhel e domingos anes da maya e Gonçalo doniz almotim e Gil ujçente e Joham Lourenco e Affomso de Moreira e Joham fferraz e Joham gonçalvez da estrebaria e outros homeens boons da dita Çydade. Os ditos Juyz e vereadores e procuradores e homeens boons disserom que elles Eram certos per homens antigos que em tempo Antigo aujam ssaynhas de ssal em terra de bouças em que ffazyam ssal E que a dita Çydade do Porto nom auya temho de que ouuessem pam pera mantjimento della saluo do Carreto de longes terras E que quando tragyam esse pam que lhys dauam Carrega de pescado e de ssal ssegundo o demandauam esses que o pam tragyam e ssegundo as Carregas de pam que tragyam E que per aazo do ssal que faziam na dita terra de bouças nom tragyam aa dyta Çydade o dito pam porque hyam poro dito sal aa dita terra de bouças e porque por esta rrazom Recrecya aa dita Çydade muyto dano e que porem o bispo que entom Era da dita Çydade conueera com o Rey que entom Era que ffosem desfeictas as ditas marynhas e nom ouuesse em elas ssal nem huum. E que por esta rrazom o bispo conueera com o Rey em esta gissa que aquelas pessoas que entom tynham baixeeis na dita Çydade que hiam a aueyro por o ssal e o tragyam aa dita Çydade que ouuesse o bispo e Cabydoo do dito logo çertos Almudes de ssal de cada huum bayxel de cada huma vyagem que fezesse E que estes almudes de ssal levarom [...] os bispos e Cabydoo que des entom foram e eram e des que as ditas marynhas foram desfeictas Cessara de auer e de uenderem ssal nem huum na dita terra de bouças nem em outro logar nem

² Vias medievais – I. Entre Douro e Minho, citado por BARROCA, Mário – Notas sobre a ocupação medieval em Baião, in “Arqueologia”, nº 10. Porto: Grupo de Estudos Arqueológicos do Porto, 1984, p. 125. Neste estudo (entre as p. 116-136) este último investigador revela outros aspectos significativos dessa movimentação.

huum arredor da dita Çydade nem tam ssolamente em Gaya nem em vila nova nem em Miragaya ssenom tam ssolamente sse meya todo na dita Çydade de dentro [...] do porto per os vzinhas da dita Çydade e doutros nom E que na dita Çydade sse daua aos [...] vynham comprar ssegundo [...] e carregas que aa dita Çydade tragyam E que per esta trazom auya a dita Çydade mantymto de pam vyndo os moradores da dita terra de bouças por o dito ssal aa dita Çydade do Porto quando lhjs compria pera salgar seos pescados".

Estas deliberações confirmam o que atrás foi dito. O sal fomentava trânsito e era garantia do abastecimento de outros géneros, especialmente de cereais. Não o tendo, os navios não vinham. Matosinhos via-se, assim, sem um recurso que poderia funcionar como alavanca do seu desenvolvimento e, mais do que isso, passava a depender da cidade para prosseguir com a sua actividade principal: a pesca. Mas os seus moradores não iriam desistir sem uma boa réplica. Se não podiam fazer sal na terra, tentaram abastecer-se dele em Aveiro. E a cidade via-se a braços com novo problema. Voltemos à mesma reunião municipal:

"E disserom que Agora nouamente lhys Era dito que os moradores de matossynhos e doutros logares leuaram sseus naujos a aueyro e os trouxerom Carregados de grandes ssomas de ssal e o meterom dentro no dito logo de matossynhos e na moroça que he na dita terra de bouças E que o uendem hja quaes quer pessoas de ffora parte que o comprar querem E que as pessoas que aa dita Çydade per aazo do dito ssal tragyam mantymto de pam nom no querem ia hj trager mays que sse vam todos por el aa dita terra de bouças por que lhjlo dam hyssem Enbargo nem huum E que por a dita rrazom ffaleçya aa dita Çydade o dito mantymto de pam E que os moradores della sse tramauam e breardauam e estauam gram parte delles prestes de sse sairem della e hjr ffazer ssuas vjuendas a outras partes o que dyziam que era des sserviço de deus e deI Rey e dano e perda da dita Çydade em sse despobrar tam nobre logar por huum logar tam pequeno come o dito logo de matossynhos E por eles Reffrearem e arredarem tam grande dano e perda e porque a dita terra de bouças he da Juridiçom e termho da dita Çydade E porque de ssenpre fora e era custume de sse o ssal meter na dita Çydade e o uendyam hyam e o nom auyam de leuar nem meter nem uender em outro nem huum logar saluo na dita Çydade e porque ora nouamente hyam contra o dito Custume e jberdade da dita Çydade o que era e podja sseer gram dano e despobraçom della A Cordarom e mandarom que nem huma pessoa assy da dita Çydade como de ffora della de qual quer condiçom que seia nom meta ssal nem huum no dito logo de matossynhos nem de moroça nem em os outros logares darredor ata duas legoas nem em gaya nem em vila noua nem em miragaya nem em maçarelos saluo que os vezinhos da dita Çydade o metom em Ella Como se senpre costumou a fazer E qual quer que o contrairo desto ffezer perca o ssal que assy descarregar e o nauyo que o hj trouxer sseia perdido e sseia todo do conçelho da dita Çydade E esto nom se Entenda Aos moradores da dita terra de bouças e de matossynhos e da moroça que possam vyr aa dita Çydade do porto comprar ssal pera ssalgar seus pescados e pera seu mantjmento agisadamente"¹³.

Resolvido o problema – não sem se registarem, pelo tempo fora, notícias de contrabando de sal por Matosinhos e iniciativas de reafirmação de autoridade do burgo sobre este lugar – passou-se a uma segunda e não menos importante fase: a do fortalecimento da ligação da cidade com Aveiro que se tomará o seu principal centro abastecedor de sal. Em parte, esta ligação aconteceu por um motivo que emerge na documentação medieval e moderna: a pre-

¹³ Transcrito, sem anotações, de BASTO, Artur de Magalhães – “Vereações”. Anos de 1390-1395. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1937, p. 157-160. Ver também os comentários insertos nas páginas 354-356 nos quais se dá conta da reacção dos moradores destes lugares contra esta deliberação os quais conseguiram uma sentença régia (20 de Novembro de 1393) que os autorizava a importar sal para os seus pescados.

sença de muitos proprietários de marinhas aveirenses moradores no Porto. Penso que será importante fazer o levantamento destas salinas e destes proprietários para ver até que ponto o reforço do eixo salineiro Aveiro-Porto não parte da influência destes agentes. Refira-se ainda que o processo de aquisição de salinas se estende pelo século XVI abrangendo, para além de Aveiro, zonas como Vagos, Esgueira e Lavos.

Com isto garantia-se que o sal chegava aos armazéns da cidade, formava-se um grupo alargado de comerciantes no qual predominava o elemento feminino (em todas as fases do processo), organizavam-se esquemas de distribuição do produto e garantia-se um movimento portuário consistente, alimentador dos mais diversos tratos. O sal transformava-se, assim como o vinho e os sumagres, numa das principais receitas fiscais do Porto, frequentemente utilizada para o financiamento de projectos de obras públicas.

Esta realidade é bem evidente em Quinhentos. A documentação, camarária e notarial, reflecte o interesse generalizado pelo comércio de sal e as questões com ele ligadas.

Tal como a postura de 1392 citada previa, a entrada de sal era onerada com um imposto que revertia em favor da Igreja portuense: o sal de Santa Maria. A este tributo junta-se-á, mais tarde, a contribuição do "real por rasa", imposição que revertia em favor da cidade. Dela estavam dispensados os proprietários portuenses de marinhas nas áreas acima citadas, considerando-se que o sal era de "sua lavra e cutelo". Tal como acontecia com o vinho, produto com o qual há um paralelo de assinalar.

Com o aumento da capacidade mercantil da cidade, envolvida em tráficos marítimos a longa distância, houve um incremento da procura e, conseqüentemente, uma diversificação dos mercados abastecedores e dos próprios agentes transportadores. A Aveiro junta-se Lisboa, Setúbal, centro salineiro em ascensão, Castro Marim no Algarve e, com uma pujança de assinalar, a zona andaluza em torno de El Puerto de Santa Maria. Quanto à distribuição, ela passa a estar, maioritariamente, a cargo de embarcações de fora do Porto, sobretudo de Esposende e de Aveiro, povoados que mantêm um numeroso contingente de navios envolvidos em intensa cabotagem.

A partir de então sentiu-se a necessidade de se controlar o movimento em função da recolha do tributo a satisfazer pelos importadores portuenses. É neste sentido que se produz a fonte de que aqui se trata: o *Livro da imposição do sal*, que passarei a apresentar resumidamente.

O Livro da imposição do sal

Tal como outras receitas da Câmara, a imposição do sal era objecto de arrendamento. Não se sabe ao certo desde quando. Como exemplo refira-se que em 31 de Janeiro de 1569, António de Freitas, cidadão, recebe dos vereadores da cidade 300 mil reais da imposição do sal a título de empréstimo visto os rendeiros ainda não os terem pago. Este funcionário, encarregado de cobrar as rendas da cidade, comprometeu-se a tomar essa quantia à Câmara até 20 de Fevereiro seguinte, altura em que se esperava que os rendeiros satisfizessem a dívida⁴.

Porém sabemos que a Câmara, por vezes, tomava a seu cargo a cobrança do imposto, em especial quando havia atrasos na arrematação da renda ou quando não surgiam interessados nela. O que parece ter acontecido em 18 de Julho de 1575. Nesse dia, em Câmara,

4 ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 28, fl. 64.

“praticarão como este Janeiro pasado per muitas vezes foram a praça da Ribeira asi em o dicto mes de Janeiro como em Março e Fevereiro pera arrendarem as emtradas dosinhos branqoz e vermelhos e asi a emposição do sal de real por rasa” porque era em Janeiro que se arrendavam as rendas da cidade e “ficarão por arrendar as ditas entradas dosinhos branqoz e vermelhos e a dita emposição de real por rasa por não deitarem nem fazerem lançoz nelas imdo ele juiz e vereadores per muitas vezes como acima fica dito [...] era necesario aver pessoa que posese em arrecadação e fizese arrecadar e arrecadase a dita emposição e por terem boa enformação de Francisco Eanes tesoureiro que hora he da cidade lhe rogarão qizese arrecadar as ditas remdas e que lhe seria pago inteiramente seu trabalho”⁵.

Situação idêntica terá ocorrido nos anos a que este livro respeita visto que a cobrança parece ter sido assegurada pelos serviços camarários. Não se trata de um livro propriamente dito mas sim de um conjunto de três cadernos posteriormente reunidos num único volume:

- O primeiro, respeitante aos anos de 1543-1544, iniciou-se no dia 1 de Novembro de 1543 e terminou no dia 15 de Dezembro do ano seguinte.

- O segundo, registo de cobrança referente aos anos de 1548-1549, começou a 20 de Dezembro de 1548. A derradeira entrega de sal, para as carnes das armadas, que se “faziam” nas taracenas régias, ocorreu em 26 de Setembro de 1549. No entanto, escreve-se que este ano acabou “em o derradeiro dia d' Outubro do ano de RIX”⁶.

- O último caderno é o único que se refere à cobrança de um único ano, o de 1551. Iniciou-se em 20 de Abril e terminou em 5 de Outubro. De qualquer forma, no balanço das receitas e despesas, afirma-se que a imposição terminou em 1552⁷.

A estrutura do livro mantém-se constante pelo tempo fora. Depois de uma folha onde se inscreve o termo de abertura do mesmo, segue-se o rol das entradas de sal. Regista-se o navio, identificado pelo mestre da embarcação, o modelo da embarcação, o dia da chegada, a quantidade de sal que transporta, a distribuição do mesmo pelos diferentes interessados (talvez os afretadores no caso em que se refere trazer “arrecadação”⁸) e o imposto devido por cada um deles. No final de cada um dos cadernos, e algum tempo depois de terminado o ano (dando espaço à maior parte dos importadores de pagarem o que devem à imposição), as contas são fiscalizadas pelo corregedor. No primeiro caso a conta foi tomada cerca de dois meses depois de encerrado o ano de cobrança, em 7 de Fevereiro de 1545; no segundo, o prazo foi mais alargado sendo a conta efectuada apenas em 19 de Setembro de 1550; o mesmo aconteceu no último caso com a revisão de contas a ser feita apenas em 8 de Novembro de 1552.

Através destes exames – o mais completo é o de 1543-1544 – verificamos a importância que estes dinheiros tinham para o orçamento da Câmara. Em todos eles há notícias de que as receitas obtidas foram quase sempre desviadas para despesas com assuntos correntes da Vereação, como o pagamento aos representantes do concelho em cortes e financiamento de obras públicas. Neste particular refira-se o conjunto de obras com o chafariz que se fez junto da Ponte de S. Domingos e Monte do Leão bem como com o novo chafariz dos Pelames. Saliente-se a importante informação relativa ao abastecimento de água à parte baixa da cidade com a referência ao conserto dos canos da rua Nova, ligando aos chafarizes existen-

5 Arquivo Histórico Municipal do Porto (=AHMP) – Vereações, liv. 25, fl. 103v.

6 AHMP – Livro da imposição do sal, fl. 150.

7 AHMP – Livro da imposição do sal, fl. 200.

8 Uma vez que se registam diversos casos de entradas na barra por “caso fortuito” havendo, mesmo assim, distribuição de sal por alguns interessados.

tes nessa artéria⁹. Em 1551, parte do dinheiro foi gasto nos carros de pedra para calçar esta mesma rua¹⁰. Por tudo isto, em qualquer um dos anos o recebedor viu-se obrigado a apresentar certidões camarárias justificando a falta e o desvio dessas verbas. A necessidade de exame das contas decorre do facto de, no século XVI, os monarcas terem disponibilizado a receita da imposição do sal (bem como a dos vinhos) à cidade para compensar as despesas com outras mercadorias e mantimentos, nomeadamente a compra de cereais¹¹.

A importância da fonte

Apesar do número diminuto de anos abrangidos, este documento representa um importante aferidor do intenso movimento de cabotagem realizado no século XVI em razão do transporte de sal. Funcionando como uma verdadeira amostragem, o *Livro da imposição do sal* mostra-nos centenas de embarcações envolvidas nesse trato, outras tantas toneladas de sal descarregadas, dezenas de interessados nesse comércio e a importância deste para a cidade.

Precisemos um pouco mais estes elementos.

Através da análise desta fonte podemos retirar importantes indicações relativamente à proveniência do sal.

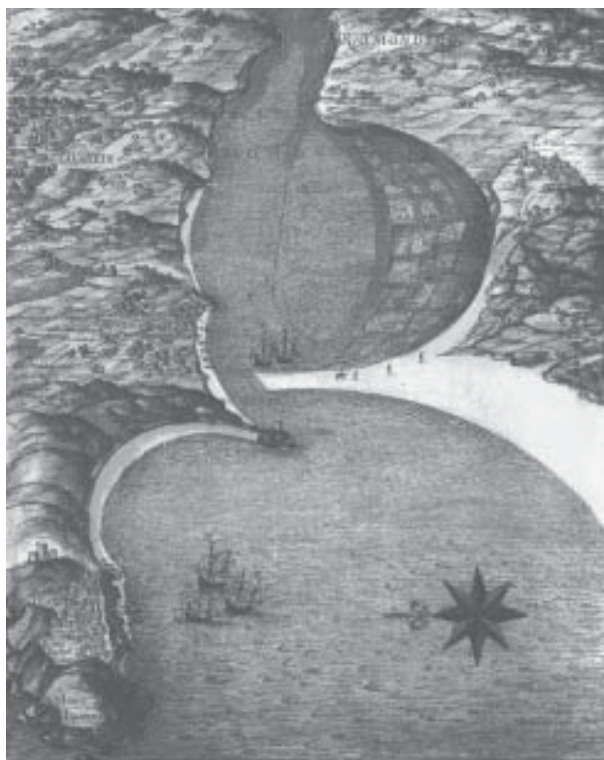


Figura 1 - O Mondego no Atlas de Pedro Teixeira (1634)

⁹ AHMP – *Livro da imposição do sal*, fl. 60v.

¹⁰ AHMP – *Livro da imposição do sal*, fl. 201.

¹¹ Por um prazo determinado habitualmente alargado. Como se pode ver na carta régia inserta neste mesmo livro, fl. 101.

Como foi afirmado, o grande mercado abastecedor encontrava-se na zona de Aveiro e território adjacente. Porém, em Quinhentos, o sal procedia também de outros pontos em quantidades significativas: do Mondego (Lavos representada na gravura acima referida do Atlas de Pedro Teixeira Albemaz¹²), de Lisboa, da foz do Sado, do Algarve e da Andaluzia¹³. Nestes dois últimos casos (e, em parte, no de Lisboa), o transporte de sal faz-se como complemento da fortíssima cabotagem realizada em direcção à Andaluzia (a Sevilha e ao trato marginal à *Carreira das Índias de Castela*¹⁴) e a Lisboa (aqui em função da importância que esta cidade tinha para o comércio marítimo portuense pelo conjunto de ligações aí estabelecidas). Estas relações são bem visíveis no tipo (ou melhor, na tonelagem) de navios empenhados nesse trânsito. Voltarei a este assunto.

Descobre-se igualmente a intensidade e a cadência do trânsito marítimo através dos registos consecutivos de viagens do mesmo navio. O sal é garantia de trabalho para os pequenos armadores. A este pomenor liga-se o facto de a navegação não cessar durante os meses de Inverno, embora pareça de certa forma abrandar e estar sujeita a maior número de entradas imprevistas na barra por causa dos temporais¹⁵. Ainda assim, no dia 6 de Dezembro de 1548, às portas dessa estação do ano, entraram na barra "cinco navios de sall" influenciando o preço do produto, numa interessante relação oferta-procura-consumo-preço raramente visível na documentação¹⁶.

Já se disse que há um conjunto significativo de mercadores interessados no comércio de sal. Entre eles encontramos um número apreciável de mulheres, responsáveis por uma grande fatia deste comércio quer pela sua ligação às actividades pesqueiras quer pela conhecida relação entre elas e a posse de armazéns no burgo. A maior parte das cerca de cinco mil toneladas de sal entradas no Porto nos três períodos referidos foi recolhida nos armazéns da Lada (de longe a zona maior concentração destas estruturas), Porta do Olival, Praça da Ribeira e Fonte d'Ourina, entre outros. A Câmara desconfia dos "seleiros". Das "muitas pessoas das que vendião sal e que o medião por razas que não erão certas e muito gastadas por cima em que avia muito engano"¹⁷. Mas a sua atenção volta-se principalmente para os que têm a mercadoria junto das entradas e saídas da cidade como é o caso dos da Porta do Olival. Temem-se, especialmente, os conluios com os homens do "giro", os almocreves, também eles alvos preferenciais da desconfiança camarária, e a inevitável fuga de direitos.

Em 31 de Agosto de 1549, "pratiqarom sobre as logeas de sall que avia nesta cidade a Porta d'Oulivall e Sima de Villa e era prejuizo da cidade estarem ahi logeas porquanto se levava o sall sem lesemisa delles vereadores e que era prejuizo da dicta cidade porquanto o levavão sem allvaras e sem se trazer quareguas segundo custume da dicta cidade e acordo della e pera isso mandarom chamar Joham Gonçalvez morador a Porta de Cima de Villa e lhe mandarom que nom dese sall nenhum ha allmocreve nenhum sem lisença dos vereado-

12 *El atlas del rey planeta. La "Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos" de Pedro Texeira (1634)*, Felipe Pereda y Fernando Marías (eds.), 2ª edição (1ª edição Outubro de 2002). Hondarribia: Editorial Nerea, 2002.

13 Diga-se que estes mercados, já bem visíveis nesta fonte, são ainda mais evidentes na redizima do Cabido cujos livros (o primeiro datado de 1573) se encontram no Arquivo Distrital. ADP – Cabido, livros 106 a 113 (1573-1591 com várias lacunas).

14 Amplamente documentada na cidade.

15 O que não é de admirar. Note-se que esta navegação faz-se sobretudo junto à costa e aqui fazem-se sentir com maior intensidade as tempestades de Inverno.

16 AHMP – Vereações, liv. 16, fl. 111. Exemplo das lacunas das fontes documentais. Note-se que o livro de da imposição de 1548-1549 começa no dia 20 de Dezembro, facto que inviabiliza, por exemplo, uma representação gráfica mais detalhada do movimento das embarcações.

17 E deveriam ser substituídas pelas "razas barradas de ferro per cima [...] barras e fião e com ho padrão da cidade". AHMP – Vereações, liv. 25, fl. 150v.

res e lhe derom juramento". A 18 de Setembro "falarom aserqua do sall que esta nas logias da Porta d'Oulivall e mandaram a Joham Pirez e Gonçalo Dominguez e a Filipa Lopez molher do Galego¹⁸ e a Briatiz Goterez molher do Espychosa¹⁹ e asi foy notificado per Gonçalo Gill porteiro da camara a Giomar Gill e a todas as pessoas que tinham logias de sall na dicta Porta d'Oulivall e a Isabell Dominguez molher de Francisco Gonçalves²⁰ a todos foi dito que com pena de dez cruzados pera a cidade e cativos nom vendom sall a nenhum almocreve sem levar alvara escripto per mim escriptam e asinado per elles vereadores²¹. Contudo, a pena não foi suficiente para desencorajar essa prática. Talvez por isso, em 26 de Agosto de 1551, quando o assunto voltou a ser debatido, procura-se que a postura tenha maior alcance encorajando-se a denúncia com a oferta de um terço da pena aos que revelassem os nomes dos infractores²². É em grande medida por causa deste contrabando que começam a ser vulgares as nomeações de guardas das portas – sempre com destaque para a Porta do Olival – aos quais competia a vigilância e vistoria das cargas que saíam da cidade e evitarem os costumados "atravessamentos"²³.

Esta fonte contribui também com dados muito pertinentes acerca das medidas do sal, fazendo-as corresponder aos lugares de onde ele procede. Embora a documentação notarial indique que a produção das salinas de Aveiro, Vagos ou Esgueira seja calculada em moios²⁴ o livro da imposição refere-se à produção aveirense em milheiros, como anotei, aos quais se atribuem os submúltiplos *contos* e, sobretudo, *rasas*. O sal que vem de Setúbal é exclusivamente medido em moios fazendo corresponder um milheiro a 14 moios. Quando a sua procedência é andaluza, o sal é referido em *caizes*, medida equivalente ao moio pois também se refere que 14 caizes correspondem a um milheiro. Em todos os anos documentados, o valor do imposto sobre o sal manteve-se estável: 400 reais por milheiro e 1 real por rasa. Ao contrário, o preço de venda de sal ao povo variou frequentemente consoante a bondade da safra salineira e da chegada do maior ou menor contingente de navios ao Porto²⁵.

Continuemos a falar de navios. Na Idade Média eram os próprios armadores do Porto a empenhar-se no transporte de sal até à cidade. No século XVI há alterações. O mapa e gráfico que seguidamente apresento denotam uma diversidade de portos empenhados nesse transporte. Em Quinhentos estava em curso uma espécie de "divisão do trabalho" no âmbito do transporte marítimo. A frota mercante portuense envolve-se em tratos a longa distância no âmbito da sua estruturação comercial (com incidência no trânsito das Ilhas, pesca do bacalhau na Terra Nova, Brasil e rotas da escravatura, por esta sequência) e deixa para os pequenos cabotadores, da cidade e de fora dela, o transporte de mercadorias deste tipo. De acordo

18 Trata-se de Francisco Guterres, o Galego, morador à Porta do Olival, várias vezes mencionado no livro da imposição.
19 Por certo Bernardo de Espinosa, armazenista da Porta do Olival também referido naquela fonte, por exemplo, no fl. 135v.

20 Provavelmente o carpinteiro várias vezes referido no livro da imposição como importador de sal.

21 AHMP – Vereações, liv. 17, respectivamente fls. 80v e 84.

22 AHMP – Vereações, liv. 18, fl. 57v.

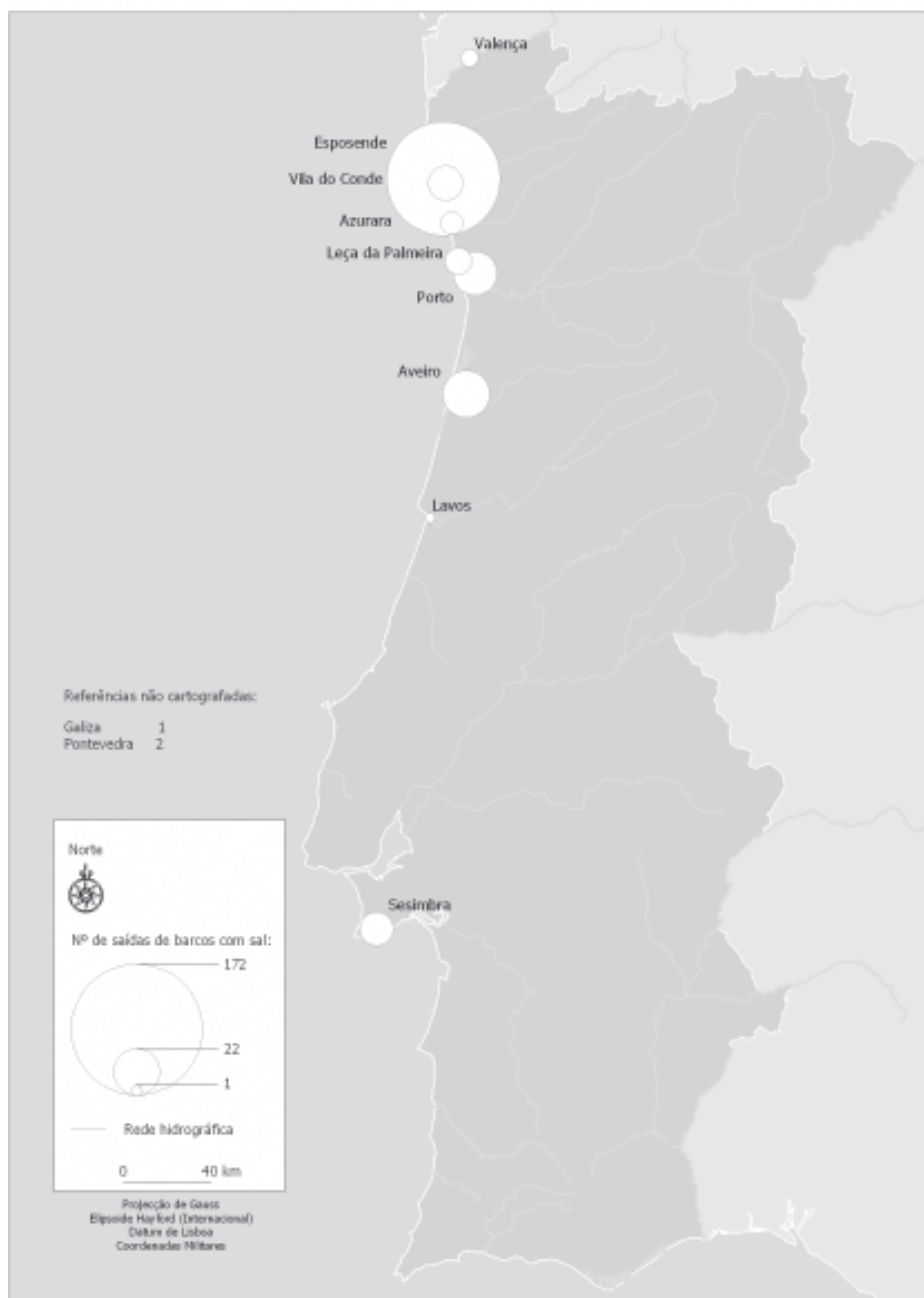
23 Por exemplo, no mesmo livro de vereações, fl. 157v.

24 Também em milheiros. Entre as dezenas de exemplos recolhidos, aponte-se a marinha em Aveiro pertencente a Maria Carneira Aranha, recolhida no mosteiro de S. Bento da Ave Maria do Porto, "defronte da de Andre Diaz Cardoso", que em 1571 rendia 14 moios anuais. ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 40, fl. 23. Por curiosidade refira-se que foi renovado o arrendamento por 9 anos a Henrique Lopes, alfaiate de Aveiro, mediante o pagamento de 2 mil reais/ano.

25 Em 1545 tabelou-se o preço da rasa do sal de Aveiro a 12 reais e o de Lisboa, Setúbal e Castela em 10 reais (AHMP – Vereações, liv. 15, fls. 20-44); em 1548 (5 de Dezembro) determinou-se que a rasa (não especificando a proveniência do sal) não passasse de 20 reais (AHMP – Vereações, liv. 16, fl. 110v); no dia seguinte, em resultado da arribada dos já referidos cinco navios, a rasa passou a ser tabelada a 15 ou 16 reais (AHMP – Vereações, liv. 16, fl. 111); em 24 de Setembro de 1561, esse preço baixou para 12 reais (AHMP – Vereações, liv. 23); a 16 de Novembro de 1566, o preço volta a ser fixado em 20 reais (AHMP – Vereações, liv. 24, fl. 91); finalmente, em 10 de Dezembro de 1575 apesar de se dizer que havia muito sal "onestamente metido na cidade", o valor da rasa atingiu o elevado valor de 50 reais (AHMP – Vereações, liv. 25, fl. 186v).

com este livro, as frotas do sal de meados da centúria distribuem-se do seguinte modo.

Portos de origem das frotas do Sal com destino ao Porto, entre 1543 e 1551



Fonte: AHMP - Livro da imposição do sal

Carta Administrativa de Portugal (Atlas do Ambiente), escala 1:250.000, Direcção Geral do Ambiente, 1994.

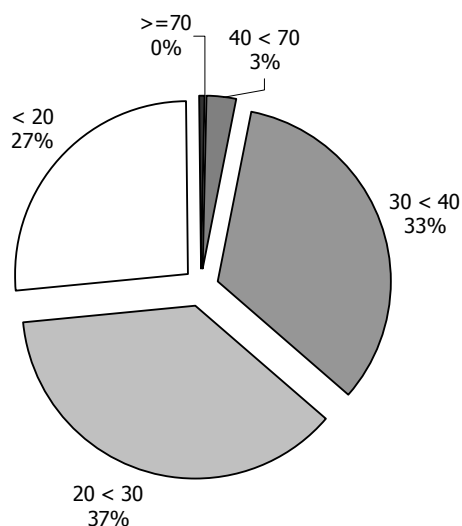
miguel roqueira / 2004

Eis como se descobrem contingentes que conhecemos de outras fontes, como os inquéritos à marinha mercante portuguesa feitos em tempo de D. João III, e a importante função por eles desempenhada. Vital para a economia portuguesa de então.

Em casos pontuais parece que se utilizam embarcações tradicionais do transporte de sal. Há referências a *chiolas* e a *pinaças*. As primeiras, no fundo as verdadeiras naves salineiras do tempo, surgem em oito ocasiões: 3 de Esposende, 2 de Leça, 1 de Azurara, 1 do Porto e 1 de Pontevedra. Quanto às pinaças, que habitualmente identificamos como navios de pesca usados pelas comunidades galegas e de S. João da Foz, por exemplo, aparecem apenas referenciadas por uma vez; precisamente uma pinaça de Pontevedra que, noutra ocasião, surge designada como *chiola*.

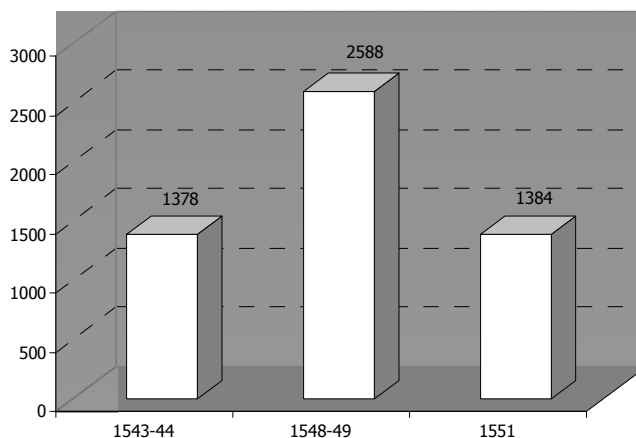
Na maioria das vezes as embarcações salineiras constantes neste livro surgem com a designação *navio* – como aliás acontece na maioria dos casos em que lidamos com frotas mercantes – modelo de embarcação pouco definido, de tonelagem relativamente modesta e adaptado a várias funções de transporte. Excepcionalmente surge uma caravela (do Porto) e uma nau (de Vila do Conde) que aproveitam a sua maior envergadura (neste contexto) e capacidade de carga para trazer maiores quantidades de sal: a *caravela de Melchior Fernandes*, morador na Ferraria Nova trouxe cerca de 49 toneladas de salgado setubalense, enquanto a *nau de Roque Fernandes* trouxe cerca de 70 toneladas de sal da Andaluzia. Como é lógico, estes são os navios de maior calado. As *chiolas* variam entre as 9 e as 18 toneladas, a *pinaça* referida situa-se neste mesmo intervalo com 12 toneladas. Quanto aos navios, a sua tonelagem varia entre as 12 e as 45 toneladas.

Tonelagem dos navios carregados de Sal chegados ao Porto



Vejamos agora, numa análise mais fina, os ingressos de sal na cidade nos anos abrangidos. Recorde-se que esta representação não pode ser interpretada como um reflexo da totalidade das entradas de navios pelos motivos já antes apontados. Todavia, não deixa de ser um indicador interessante a considerar.

Toneladas de sal entradas na cidade segundo o livro da imposição



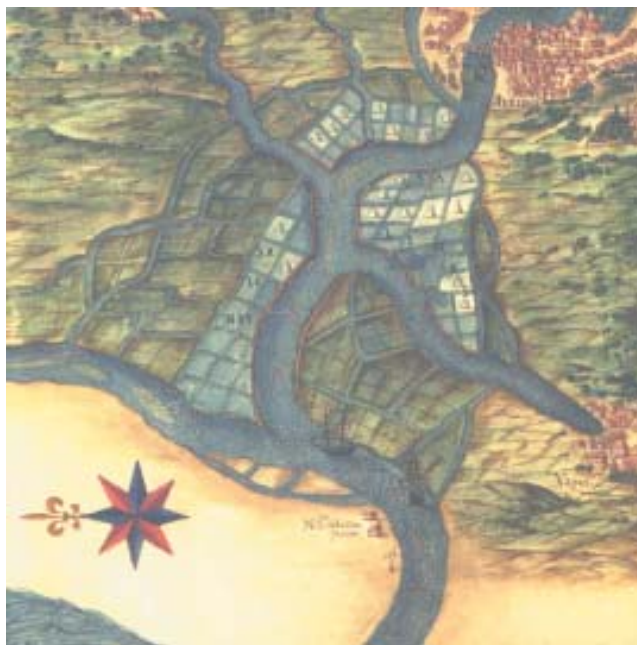
O transporte deste artigo era difícil e sujeito a deterioração conforme a melhor ou pior arrumação da carga no navio, a quantidade transportada (os navios, em certas alturas dá ideia que vêm completamente atestados) e a ondulação do mar. É transporte problemático. Ouçamos os tratantes de sal do Porto em 1562:

“Agravo dos mercadores e tratantes de sal do Porto”.

“[...] era verdade que ho sall que traziam e mandavam vir a dita cidade vinha de Aveiro, Setuwall, Andalozia he outras partes e portos de Castella portos de mar e todo trazião a mandavam trazer pormarem navios estanquados²⁶ e cubertos a dita cidade a qual mercadorya de sall corria muito risco na dita cidade e no mar e em duas bassias comvem a saber ha bassia d’Aveiro e ha do porto da dita cidade que eram as mais riscosas deste reyno honde se perdiam muitos navios asi de sall como de outras mercadorias como este ano se acontecera se perderam navios de sall na basia d’Aveiro sem se podersallvar cousa allgua e ho anno pasado de quinhentos he simquenta sete annos se perdera na costa da dita cidade outros muitos navios caregados de sall em que Bras Eanes he Filipe Gomçallvez tratantes no dito sall perderam dous navios careguados que hao tall tempo custava a quatorze myll reaes ho milheiro e Francisco martinz outrossy allem doutros muitos que se perderam pollo risco ser muito grande e allem do risco ser mercadorias della se nam aproveitar nada como doutras que se perdiam por esta ser d’agoa e nella se comverter e allem diso ter outros muitos custos e desfalcos allem do primeiro preço como sam dizima e sisa e emposição que se pagava em Aveiro homde se compravão pera mais seguramça [...]”²⁷.

26 Leitura duvidosa: talvez “tranquados” pois de acordo com os fretamentos conhecidos os mercadores devem dar “franca” para esse transporte.

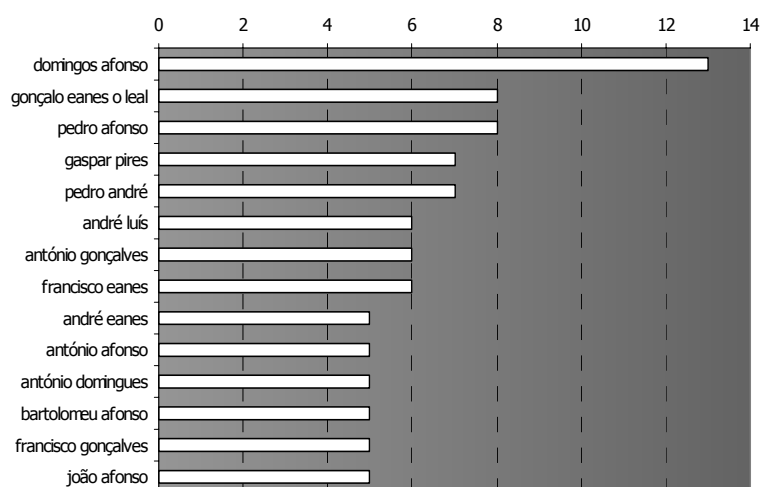
27 AHMP – Sentenças, liv. 1, fls. 357-358.



Aveiro e Vagos no Atlas de Pedro Teixeira (1634)

Mas a actividade compensava. Como se percebe pela leitura da fonte, estes navios estão em constante movimento. Alguns mestres destacam-se pela assiduidade com que entram no porto da cidade (ver gráfico seguinte). Normalmente, navega-se em conserva. Basta pensar na referência aos 5 navios registados pela Câmara em 6 de Dezembro de 1548 para o confirmarmos. Mas há casos esporádicos de embarcações que aproveitando viagens que têm contratadas por outros motivos (para Lisboa e, principalmente, para Sevilha) não deixam de meter algum sal no porão quer para as suas necessidades quer para venda a granel no burgo.

Assiduidade dos principais mestres de navios identificados no transporte do Sal para o Porto



Como afirmei antes, acompanhavam-nos muitos outros. Só neste livro encontramos 91 transportadores, responsáveis por 213 entregas.

Também como foi dito, a cidade tem interesse directo neste sal. Por vezes, mesmo, é a Câmara que controla a sua distribuição, facilitando o comércio de sal ou beneficiando dele em proveito próprio. Normalmente usa-o para garantir o abastecimento de pescado contratado com determinado armador a entrega do sal que este necessita quando se dirige para a “pescaria” (por exemplo, ao bacalhau na Terra Nova) e exigindo-lhe um termo de obrigação pelo qual ele se compromete a vender o peixe no burgo.

Vejamos dois exemplos de cada uma destas situações.

- No dia 11 de Setembro de 1559 veio à Câmara “Fernão d’Alvarez morador em São Joham da Foz e dise a elles vereadores que elle tinha dous milheiros menos hum conto de sall que lhe vinha d’ Aveiro e que elle era sizeiro no dicto lugar de Sam Joham o quall era pera sallgua de sua remda e seu pescado e lhes pidia a elles vereadores lhe dessem lisença pera o desquaregar no dicto lugar e per elles lhe foi dado juramento dos Santos Avangelhos em que pos sua mão direita se era seu e pera a dicta sua pescaria dise que pelo dito juramento que tinha que era pera sua despeza e pera a pescaria da sisa de que elle era remdeiro e por elles vereadores lhe foi dado juramento que elle nom vendia nenhum somente pera sua despeza de sua sallgua da dita remda e elle o prometeo asi pelo dito juramento que tinha tomado e tambem jurou que Antonio de Liam escripvam das sisas do dito lugar trazia dous contos no dito navio de que he mestre Joham Luis morador em Leça os quaes eram pera sua despeza e de sua pescaria e lhe foi dado lisença que o desquaregase pera sua despeza e nom vendesem sob o dito juramento. E mais derom lisença a Francisco de Soure feitor do conde de Porto Alegre pella maneira asima dita pera desquaregar o resto que vinha no dito navio que erom dous milheiros porquanto jurou ser pera sallga do pescado do dito conde e asinou aqui”²⁸.

- Em 3 de Setembro de 1575 apresentou-se Gonçalo Gonçalves, mestre de Leça.

“Obriguação de Gonçalo Gonçallvez mestre do navio por nome a Conceição morador em Leça”. Afirmou este mareante que ele tinha o seu navio “surto avamte os muros desta cidade que ora queria ir a pescaria do pargo e dise que elle tinha mandado catar a villa d’ Aveiro hum melheiro e meo de sall per’ a dita pescaria por não poder ir com o dito navio ao dito Aveiro e tambem pera a sua jemte lhe era necesario vinte quimtaes de bisqoutto pera a dita viagem que pedia a elles juiz e vereadores lhe mandasem pasar licença pera tomar o dito sal e bisqouto e elle se hobriguaria a tomar a esta cidade com que dita pescaria e darya feamça pelo que loguo dise elle se hobriguava como logo de feito se hobriguou a trazer a dita pescaria a esta cidade que lhe Deus der desta viagem a quoadl viagem foy a direita (?) so pena que não o comprindo pagar de pena dozentos cruzados pera o que obrigou sua pessoa e beens moves e de raiz e loguo deu por seu fiador e principall paguador a dita pena a Simão Guomçallvez merquador morador nesta cidade na rua das Frolles”, o qual aceitou os termos do contrato pois também devia ter interesse na transacção²⁹.

Por outro lado há também indícios – que se acentuarão no decurso deste século – de uma ligação estreita à Galiza, com a notícia de três envios de sal para essa região (embora parte dele fique na cidade) a cargo de mestres galegos de Pontevedra. Como disse, na segunda metade abundam os elementos acerca desta prática com a presença constante de represen-

28 AHMP – Vereações, liv. 21, fls. 82v-83.

29 AHMP – Vereações, liv. 25, fl. 138v.

tantes dos *alfolis* galegos na cidade a tratar do transporte de sal do Porto e de Aveiro. O mesmo acontecerá, a um nível muito apreciável, com a Biscaia.

Para terminar esta apresentação – que considero ser um ponto de partida para um trabalho mais alargado sobre o comércio de sal no Porto de Quinhentos – note-se que um dos receptores de sal na cidade, dispensado do pagamento da imposição, é o Rei por intermédio do almoxarife das taracenas Gaspar Nunes Barreto. O Porto (e Vila Nova de Gaia onde se localizam as taracenas no século XVI) tornou-se no principal abastecedor de carne às armadas régias (fundamentalmente às armadas da Índia) função que requeria importantes quantidades de sal desde finais do Verão, altura em que esses mantimentos começavam a ser preparados. O registo destas entregas é, no fundo, mais um elemento a considerar na revisão – que deve ser feita com alguma pressa – do posicionamento do Porto relativamente à *Rota do Cabo*.

Conclusão

Como nota final refira-se o seguinte: desde a Alta Idade Média que o sal chegava à foz do Douro vindo de Aveiro e das salinas de Matosinhos ali ao lado. Desde esse período que o mesmo sal representava uma mais-valia comercial impossível de ignorar pelos governantes do burgo. O sal abria mercados internos e externos. Era garantia de prosperidade. Talvez por isso a documentação dê prova do interesse precoce de vários portuenses nas salinas de Aveiro e da zona centro do reino. Um interesse ainda por revelar em toda a sua dimensão mas que poderá estar na origem de uma política agressiva e hostil face a centros produtores próximos da cidade (como Bouças) cuja produção é deliberadamente anulada com o desmantelamento das salinas locais. A partir desse momento o Porto concentra o trato salineiro do norte de Portugal. Este processo, que se estenderá por vários séculos, estará na origem de correntes marítimas internacionais rumo à cidade e às suas reservas de sal. As receitas que o trato proporciona exigem um controlo fiscal que deu origem à produção de uma fonte documental, o *Livro da imposição do sal*. Muito lacunar, é certo, mas uma fonte valiosa para que possamos ter um conhecimento mais aprofundado da movimentação de navios, das relações marítimas entabuladas em função do transporte, dos agentes envolvidos, das quantidades movimentadas e das receitas geradas, para além de preciosas informações sobre medidas de capacidade (e, indirectamente, de tonelagem dos navios) e intervenção do elemento feminino em toda esta dinamização. Como o vinho, o produto da venda de sal custeou obras públicas e o funcionamento da administração local. Como o vinho (mais os sumagres e os azeites), o sal constituiu mais um elemento, de primeiro plano, para a vertebração de um espaço económico que teve expressão internacional nos alvares da Época Moderna.