

O PORTO, O MONOPÓLIO DO SAL E A ESTRUTURAÇÃO DA ECONOMIA MERCANTIL (SÉCULOS XIII-XV)

Amândio Jorge Morais Barros*

Resumo: As dinâmicas económicas geradas em torno do sal representaram importantes factores de estruturação dos mercados. Desde muito cedo que o produto, pela sua importância no quotidiano das populações e pelas consequentes receitas geradas pelo seu comércio, despertou o interesse dos empresários e agentes económicos medievais e modernos. Ter sal no Porto era garantia de movimento, de atracção de navios e de mercados. Em paralelo, a cuidadosa regulamentação do tráfico e das actividades desenvolvidas em torno do sal, bem como as estratégias de controlo desta mercadoria, tornaram-se assuntos prioritários no programa político das municipalidades e autoridades portuárias. Neste trabalho prestarei atenção à forma como a cidade do Porto usou o comércio de sal como modo de fortalecer autoridade sobre o seu *hinterland* e estruturar o seu mercado comercial, acompanhando os principais momentos do processo. Sendo que os estudos clássicos sobre o salgado português rejeitam a noção de monopólio, a acção que aqui se acompanha demonstra que o Porto desenvolveu, precocemente, uma política económica tendencialmente monopolista relativamente ao comércio de sal. Os dados recolhidos – em documentação municipal – remontam ao século XIV, altura em que os governantes do burgo encetaram um processo selectivo de desmantelamento da concorrência em redor do Porto. Esse facto, revelador de uma estratégia política e económica com objectivos claros, revelou-se fundamental para a consolidação de uma estrutura portuária e comercial que, fundada no comércio de sal de Aveiro (embora não exclusivamente), permitiu a expansão da actividade marítima e da prosperidade da cidade desde os finais da Idade Média.

1. Introdução

No domínio da história económica e social, a caracterização dos espaços em estudo assume cada vez maior ponderação, nomeadamente quanto à sua capacidade de afirmação, organização, ligações e dinâmicas de dominação exercidas sobre regiões envolventes, necessárias para o seu próprio desenvolvimento. Em poucas pa-

* amandiobarros@hotmail.com; investigador 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; professor e investigador; Doutorado em História Moderna; Membro do IHM-FLUP; Temas de investigação: 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.

lavras: busca-se a definição e estruturação dos mercados, e as relações neles realizadas.

A historiografia anglo-saxónica tem dado os passos mais decisivos neste sentido. Concretamente, tem-se preocupado em definir o escalonamento das cidades medievais e modernas, a sua função e hierarquia. Tem-se promovido um proveitoso diálogo interdisciplinar com a Geografia (mais a Economia, Sociologia e Antropologia), ciência da qual se aproveitam conceitos operativos que ajudam a explicar certas dinâmicas urbanas. Desde logo, a definição de cidade, identificada como lugar de centralidade, “que serve as necessidades comerciais, administrativas, religiosas e culturais das suas esferas de influência”¹.

Noutra perspectiva, complementar, os centros urbanos dispõem-se em termos hierárquicos; o lugar de cada um determina-se pela escala, valor e variedade das suas funções. E das suas articulações, também. Esse processo remete para o tema da centralidade e constituição de mercados: se as cidades maiores têm tendência a fornecer o território circundante de bens manufacturados e mercadorias importadas, as praças das vizinhanças, geralmente menores, normalmente integradas no mundo da actividade primária, abastecem-nas de bens de primeira necessidade, víveres e artigos de consumo básico. Evidentemente que as alimentam também de gentes, num fluxo migratório persistente, fundamental para o preenchimento de efectivos nas diferentes áreas, económica, social, administrativa, militar..., desenvolvidas através do espaço urbano. Porém, embora os comportamentos demográficos constituam factores decisivos para a saúde dos mercados, e de modo ainda mais decisivo na cronologia eleita para análise, neste estudo deter-me-ei apenas nas vicissitudes do controlo das mercadorias circulantes e do que isso representou na sua afirmação.

Neste sentido, importa registar a revisão, recente, da linguagem operativa, fruto da interdisciplinaridade entre História, Economia e Geografia. Há muito tempo que se consagrou o termo alemão *hinterland*, no sentido em que ele descreve o território em redor da cidade, e que com ela interage economicamente. Actualmente, este vocábulo, ou melhor, a realidade que ele define, tende a ser melhor precisada. Nomeadamente através da utilização da expressão/conceito *umland*, que mais correctamente define a “região interior”, mais próxima, fornecedora da cidade, dependente desta. Por seu turno, *hinterland* passa a designar a um território mais vasto, um pouco mais distante, no qual se desenrola um conjunto mais alargado de transacções e se expandem outras dinâmicas, também jurisdicionalmente menos dependente da cidade e das suas imposições. Conforme observaremos adiante, a propósito da evolução das relações económicas, administrativas e territoriais desenvolvidas na zona noroeste e norte de Portugal entre os séculos XIII e XV, esse escalonamento e sua funcionalidade emergem nitidamente no conjunto de acções fomentadas.

Para isso, é preciso saber quando se constitui e expande aquilo a que poderemos chamar “sistema urbano”; quando é que ele se solidifica e se torna decisivo no devir económico.

Estas palavras introdutórias pretendem contextualizar o tema que me proponho analisar: a constituição do monopólio do comércio de sal no Porto durante os finais da Idade Média. Porque, de certo modo, é de mercados, de relações de poder, de afirmação mercantil que aqui estão em causa; das formas como um centro urbano, o Porto, foi capaz de se assumir como força centrípeta, atraindo os bens (e as gentes,

1. DYER, Christopher – *Small places with large consequences: the importance of small towns in England, 1000-1540*, in “Historical Research”, vol. 75, nº 187 (February 2002), p. 1.

como disse) de que necessitava, interferindo no território em seu redor e projectando-se consistente e continuamente sobre espaços de negócios europeus conseguindo, no final desse processo, assumir-se como cabeça de um território estruturado, e manifestando importantes e interessantes projecções internacionais. E isso, como tentarei demonstrar, em resultado de se ter conseguido apoderar do lucrativo e influente comércio de sal.

O sal surge, assim, como o protagonista deste estudo. Como uma das bases sobre as quais assentou toda um programa político que resultou na afirmação da cidade como núcleo dominante de um dos espaços económicos mais importantes do reino. É a história do seu controlo que, sinteticamente, tentarei dar a conhecer nas páginas seguintes.

2. Formação e defesa do mercado salineiro portuense nos séculos XIII e XIV

Na baixa Idade Média, em contexto de expansão, o Porto, à semelhança de outros centros urbanos europeus, adoptou o seguinte princípio orientador da sua política económica: apenas dar carga só a quem trouxesse carga; acrescentando-lhe a imposição de as mercadorias estratégicas serem obrigatoriamente encaminhadas para os seus armazéns e definindo claramente privilégios comerciais para vizinhos e não vizinhos. Este padrão, tipificando a cidade e a sua função de centro redistribuidor, manteve-se em vigor por vários séculos. Entre outras consequências, dele resultou a constituição de mecanismos de controlo sobre a região produtora, a mobilização de recursos humanos no controlo e vigilância de certos lugares em redor, potenciais antagonistas, e da imposição da sua força, atitudes sancionadas pelas instâncias governativas centrais. Tratava-se de pequenas localidades que, embora integradas no seu termo jurisdicional, constituíam desde há muito preocupação para as autoridades municipais dado que, pelas características que patenteavam – sobretudo pelo seu afastamento do centro e por desenvolverem uma actividade paralela, no âmbito do tráfego marítimo e comercial – eram demandadas por clientes que convinha à cidade atrair para si. Essa realidade decorria de duas situações: primeiro, por estarem afastadas da cidade e escaparem à sua vigilância; segundo, por uma espécie de “estatuto de imunidade”, ou melhor, de um certo “vazio legal”, uma vez que, inicialmente, para acautelar o crescimento desses lugares, minorando o seu relativo isolamento, em geral estavam isentas de algumas posturas e limitações entretanto aprovadas no burgo. Esse estatuto, comportando o acolhimento de embarcações e, inclusivamente, uma relativa liberdade de comércio, de sal, por exemplo, entre outros, fazia desses locais pontos atractivos para um lucrativo comércio oculto.

Por detrás da evolução da conjuntura, esteve o crescimento que a cidade do Porto experimentou na primeira metade do século XIV – traduzido na construção da muralha gótica –, o qual acarretou maiores necessidades de abastecimento da parte de uma população mais numerosa, e coincidiu com um período no qual houve a percepção dos ganhos que se poderiam retirar da procura geral (europeia) e conseqüente concentração de bens, como o sal, os vinhos, o pescado, a carne, os couros, os co-

rantes vegetais..., para posterior redistribuição nas praças internacionais de referência.

Esta cronologia tem muito que se lhe diga. Como se sabe, ela é tradicionalmente reconhecida como um período de crise geral, e dos mais graves que o Ocidente conheceu. Mas, ultimamente, os historiadores retomaram o tema e interrogam-se sobre ela, sobre o seu verdadeiro alcance e consequências, procedendo a uma revisão que ainda está a dar os primeiros passos. Que regiões foram, na realidade, afectadas, e como? Que regiões beneficiaram dela, e como? É que, a “crise”, mesmo quando se analisa o conjunto dos reinos europeus, parece ser mais política do que económica, marcada por disputas violentas entre reis, pretendentes, partidos da nobreza e da burguesia (D. Pedro e D. Fernando em Portugal, ascensão dos Trastámaras em Castela², Eduardo II e Ricardo II contra os barões, em Inglaterra³, a decadência dos Capetos e a tomada do poder pelos Valois⁴, em França, a própria crise da monarquia papal⁵...), cujas consequências sobre a economia ainda estão por avaliar. A relação economia/política é, porventura, mais acentuada em termos de fiscalidade, de busca de receitas indispensáveis para gerir as lutas de poder e a afirmação das novas facções dirigentes. Não muito mais⁶. Evidentemente que há diversas matérias a esclarecer⁷. Para lá das interrogações já aqui expressas, é preciso clarificar que dimensão e sequelas tiveram os períodos de escassez alimentares de inícios do século (documentados em algumas regiões), e quais os verdadeiros efeitos (sobre que regiões?) da(s) peste(s)? Do que parece não haver dúvida, além da dificuldade em manter a habitual visão catastrófica da Europa daquela centúria, é do facto que esta conjuntura foi bastante marcada pela ascensão e autonomia dos municípios, pelo desenvolvimento dos centros mercantis (sobretudo portos e povoações com feiras) e por uma expansão, sem precedentes, do comércio internacional com consequências que, em alguns casos (os centros costeiros portugueses, o vale do Douro, Castela a Velha, a zona cantábrica...) ultrapassaram os limites das cidades e vilas. Creio que a região em torno do Porto constitui um bom observatório deste fenómeno. E a ele liga-se todo o enredo político que vínhamos observando.

Em boa verdade, a luta em favor dos interesses mercantis da cidade (porque, na realidade, trata-se aqui de estratégias de negociantes) representava uma limitação à liberdade de comércio⁸. Mas o que é que neste tempo não é limitação, salvaguarda de privilégio particular, regime especial ou franquia? A questão, mais vasta, está em saber até que ponto houve capacidade para resistir às violações a esses estatutos. O que explica o fenómeno do contrabando, a busca de vantagens e lucros num lugar

2. VALDEÓN BARUQUE, Julio – *Los Trastámaras: el triunfo de una dinastía bastarda*. Madrid: Temas de Hoy, 2001.

3. John Taylor & Wendy Childs, eds. – *Politics and Crisis in Fourteenth Century England*. Gloucester: Alan Sutton, 1990.

4. GAUVARD, Claude – *La France au Moyen Âge, du V^e au XV^e siècle*. Paris: PUF, 2004, especialmente o capítulo “Du XIV^e au XV^e siècle, une conjoncture de crise”.

5. ALVAREZ PALENZUELA, Vicente Ángel – *La crisis de la monarquía papal y el conciliarismo en el trascurso del Trescientos al Cuatrocientos*, in “Cuadernos de Historia Medieval, 2, 1999.

6. E já não é pouco; sobretudo quando pensamos nas medidas tomadas para proteger esses grupos, de inegável alcance económico. Recordemos, a título de exemplo, a implementação dos seguros marítimos e a companhia das naus portuguesa no tempo de D. Fernando. Ou as cartas de franquia e de feira às vilas e cidades castelhanas.

7. E assim permanecerão pois não é este o lugar para tratar tão complexo assunto.

8. Impedindo os comerciantes – de fora ou, mesmo, do termo – de escolherem conforme seu arbítrio os mercados que mais lhes interessasse demandar.

de oportunidades. É que, por esta altura, o conjunto cidade/termo emergia nitidamente como um importante centro fornecedor e placa giratória de distribuição ao serviço de uma zona vasta que, desde as Beiras chegava à fronteira norte de Portugal. Ao movimento, soma-se movimento; e, usando uma metáfora pouco original, são muitos aqueles que pretendem alcançar a fortuna sem passar pela “casa partida” e, se possível, sem ir para a cadeia.

A insistência na homologação de posturas como as acima referidas demonstra a dificuldade de implementação desta política, assim como a amplitude do fenómeno comercial. No entanto, a persistência, convenientemente reforçada por medidas repressivas – concretizadas na apreensão de cargas e multas aos infractores – terá começado a dar frutos no decurso de Trezentos. Esse “sucesso”⁹ deveu-se ao acréscimo e contínuo aperfeiçoamento das posturas que, conjugando legislação, medidas de vigilância efectiva e eliminação pontual de estruturas produtivas concorrenciais, como veremos, tornou efectiva a autoridade da cidade sobre o termo e neutralizou a competitividade dos lugares marítimos vizinhos.

Para o tema que de aqui nos ocupamos, destacam-se as questões do sal e do pescado, indissociáveis, elementos/proveitos basilares da estrutura económica medieval portuense e da sua afirmação. Com destaque, como referi, para o sal.

Já notei que algumas posturas em matéria económica não foram, de início, suficientemente abrangentes. À margem tinham ficado lugares como Moroça, Matosinhos, S. João da Foz, Gaia e Vila Nova. A esses sítios isentados, logo mais atractivos, acorriam recovas de Bragança, Chaves e de muitas outras terras de fora do termo, “ssem tragendo nem huuns mantymentos aa dita çidade”, e levando dali “os pescados ssecos frescos ssardinhas ssoltamente ssem aluara e mandado dos uereadores da çidade”¹⁰. Porque, no entendimento dos responsáveis do burgo, era prejudicial “viver a cidade com regimento” e o termo sem ele, numa clara percepção daquilo que estava em causa, em 20 de Dezembro de 1393 o regulamento comercial em vigor foi estendido a todo o território jurisdicionalmente dependente do Porto. A partir desta data a cidade passava a controlar as transacções. Quem quisesse mercadoria, nomeadamente sal e peixe, deveria trazer outra em troca, de preferência mantimentos, e só com alvará da Vereação podia mercar na terra.

O sal merece discurso mais extenso. A sua importância na economia decorre da sua utilidade na vida quotidiana das populações históricas¹¹. Objecto de comércio internacional, alimentava circuitos de negócios. Nesta perspectiva, este trabalho, como outros apresentados neste colóquio, pretende chamar a atenção para o relevo económico do sal da bacia de Aveiro e da sua projecção internacional no período medieval, e no século XVI. E essa realidade deve-se, em grande parte, à estreita ligação do salgado aveirense às dinâmicas marítimas desenvolvidas no Porto e nos portos do noroeste português, responsáveis pela sua comercialização a média e longa distância. De tal maneira que, até muito alongado o século de Quinhentos, ele tem

9. A cidade, contudo, nunca pôde baixar os braços. As mesmas deliberações continuaram a ser norma; acrescidas da nomeação de “olheiros” das cargas, reforço dos poderes dos almotacés e policiamento dos caminhos, foram uma constante e estenderam-se por todo o período medieval e moderno. Mas com resultados: o levantamento de autos e a cobrança de multas comprovam-no provando, por outro lado, que o contrabando foi igualmente fenómeno que não cessou.

10. BASTO, Artur de Magalhães – “Vereações”. *Anos de 1390-1395*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, [1937], p. 355. Salvo indicação em contrário, as citações que nas próximas páginas farei provêm desta obra.

11. Ver uma nota mais alargada sobre as potencialidades do sal na conclusão deste artigo.

nesta área nortenha mais peso que o de Setúbal, maioritariamente citado pela historiografia internacional em resultado dos importantes estudos de V. Rau¹². Mas devemos ser cuidadosos na hora de abordarmos este tema. O sal, como lembra Peter Spufford, não era, nestes tempos, objecto de comércio massivo; ou mais correctamente, de transporte massivo. Circulava, sem dúvida, mas as necessidades básicas das populações europeias satisfaziam-se com o produto da exploração de modestas salinas e jazidas, existentes um pouco por todo o lado, sujeitando-se à menor qualidade do sal nelas produzido, e à sua disponibilidade, que, geralmente, não era muita. Temos assim que o sal se evidencia verdadeiramente quando alguém se encarrega de fazer dele objecto de um trato constante, em especial conjugando-o com outros negócios (os curtumes, por exemplo), devidamente controlado, num lucrativo jogo de trocas. Isso aconteceu no entorno portuense.

A pensar nesse negócio florescente, a cidade do Porto aprovou, consecutivamente, dois conjuntos de medidas, restritivas da produção e do comércio, com um mesmo objectivo: monopolizar a distribuição.

Remonta à época dos Romanos a exploração de marinhas em vários pontos da Terra de Bouças, nome da circunscrição medieval *grosso modo* localizada no actual concelho de Matosinhos. Da amplitude desta actividade no período romano ficam os testemunhos materializados nos tanques de salga e produção de pasta de peixe na praia de Angeiras, Lavra¹³, descobertos há algumas décadas e objecto de estudos arqueológicos e históricos recentes¹⁴. Bouças era terra de pescadores. E esse modo de vida exigiu sempre grandes quantidades de sal, para preservar o pescado, o que ficava mais facilitado com a existência e exploração de salinas¹⁵. No contexto da estrutura produtiva medieval, da posse dos modos de produção e das relações sociais/jurisdicionais sabemos alguma coisa sobre as estruturas de tipo salinas localizadas em propriedades régias (reguengos) e senhoriais (coutos de mosteiros e honras da nobreza), e quase nada quanto às concelhias e vilãs, sendo as duas primeiras objecto de arrendamento e emprazamento a favor dos moradores das redondezas. Era a forma encontrada para alimentar de sal, mais comodamente, as comunidades marítimas das freguesias de Matosinhos e S. João da Foz, e de outras menos sonantes.

Numa contagem sintética, a partir de Alberto Sampaio e dos *Portugaliae Monumenta Historica*, Virgínia Rau¹⁶, enumera as seguintes, na zona entre o Leça e o Douro:

12. Facto que, para certos momentos, terá inflacionado a importância real que ele, na realidade, alcançou. De qualquer modo, para o período moderno, estas afirmações estão sujeitas a revisões resultantes da avaliação do peso das importações de Setúbal (assim como de Lisboa, Castro Marim, Andaluzia...), para as quais há dados do século XVI.

13. Com toda a probabilidade seriam maioritariamente usados na produção de *garum*. Têm muito significado. E um significado que ultrapassa em muito o simples marco cronológico romano. Estes postos de produção devem ter sido muito importantes, ao ponto de terem criado uma tradição de consumo de pasta de peixe – elemento importante numa dieta caracterizada pela fraca condimentação dos alimentos – que chegou, pelo menos, ao século XVI. Posturas medievais e modernas proíbem a confecção de *sail* no interior da cidade, devido à sujidade e mau cheiro, que atentavam contra o bem-estar público. Ora, em português arcaico, o vocábulo *sail* significa, precisamente, molho e pasta de peixe, salgados e condimentados, provavelmente ainda à maneira legada pelos Romanos.

14. CLETO, Joel – *A Indústria de conserva de peixe no Portugal Romano. O caso de Angeiras (Lavra, Matosinhos)*. Matusinus. Revista de Arqueologia, Matosinhos, 1 (1995/96), p.23-45.

15. Ressalvando as devidas proporções, dada a extensão da costa portuguesa e a importância que o mar detinha no quotidiano das gentes, na alta Idade Média, em todos os povoados costeiros havia salinas – no Porto, como veremos, vinham até às portas da cidade, já no interior do rio Douro, em Massarelos e Miragaia – como em todos os pontos do reino havia vinhas.

16. “A exploração e o comércio de sal em Setúbal—Estudo de história económica”, in *Estudos sobre a história do sal português*, edição preparada por José Manuel Garcia. Lisboa: Ed. Presença, 1984, p. 56-57.

Data	Localização	Descrição	Proprietário
a. de 1032	Foz do Leça	..... corte de salinas	..... Benedito
a. de 1032	Foz do Leça	..... corte de salinas	..... Sta Cruz de Coimbra ¹⁷
1045	Foz do Leça	..... salinas	..... Mo de Leça
1045	Foz do Leça	..... salinas	..... Mo da Vacariça
1053	Custóias	..... salinas	
1057	Foz do Leça	..... salinas	..... Presbítero Afonso
1057	Foz do Leça	..... salinas	..... Mo de Leça ¹⁸
1063	Foz do Leça	..... talhão da salina "Ermesinda" ¹⁹	..... Mo de Leça
1070	Guiões	..... salina	..... Pedro Quilifonsis
1070	Guiões	..... salina	..... Tructesindo Guterres ²⁰
1088	Margem Leça	..... núcleo salineiro	..... Escambo
1090	Lavandeira ²¹	..... 3 talhos de marinha	..... Ermesinda e Elvira Moniz
1090	Lavandeira	..... 3 talhos de marinha	..... Mo S. João de Pendurada ²²
1112	Guiões	..... talho de marinha	..... Mo de Moreira, Maia ²³
1113	Bouças	..... salinas	..... Mo Paço de Sousa
1119	Guiões	..... talho de marinha	..... Mo de Moreira ²⁴
1139	Lavandeira	..... 4 talhos "inteiros" de marinha	..... Mo de Moreira ²⁵
1145	Lavandeira	..... 4 talhos "inteiros" de marinha	..... Mo de Vairão ²⁶
1234	Lavandeira	..... 3 talhos de marinha	..... Mo de Moreira
1258	Bouças	..... 2 talhos de salina	..... Mo de Bouças ²⁷
s. XIII	Massarelos	..... marinhas	..... Reguengo
s. XIII	Miragaia	..... marinhas	..... Reguengo

Sem me poder pronunciar acerca dos diferentes aspectos ligados à exploração destas salinas, nomeadamente quanto à sua produtividade²⁸, nem tão-pouco quanto à sua extensão, o seu número, em contrapartida, parece ser algo significativo, e poderá justificar o impacto que tiveram as decisões sobre a sua neutralização, que adiante acompanharemos. Como informação complementar diga-se, para finalizar esta breve alusão ao território matosinhense e à sua ligação ao modo de vida salineiro, e ao mesmo tempo constatar a prática da pluriactividade, fenómeno de certo modo corrente entre as comunidades destes tempos, essencial para equilibrar/melhorar os inconstantes rendimentos obtidos na faina²⁹, que por volta do ano 1258 já existia na foz uma pequena frota composta por 6 pinaças, 1 caravela e 20 barcos "savaieiros", ocupados no transporte de sal de Aveiro, demonstrando que a produção

17. Trata-se das salinas anteriores, vendidas por *Benedito*, "que as amanhara e explorara", a esse mosteiro.

18. Trata-se das anteriores, doadas pelo referido presbítero.

19. Provavelmente "de *Ermesinda*".

20. A mesma "parte de salina" anterior, "*discurrente ribulo leza*", que lhe foi vendida por "*Pedro Quilifonsis*", que a tinha de seu pai.

21. Ou "Lavandaria"?

22. Trata-se das anteriores, doadas pelas referidas irmãs.

23. Por compra.

24. Por compra, junto do talhão adquirido pelo mesmo mosteiro em 1112.

25. Por doação.

26. Por doação. Provavelmente, trata-se dos mesmos talhões atrás referidos.

27. Mosteiro de Leça? Trata-se de salinas de reguengo de que o mosteiro se havia apropriado.

28. Que, apesar de tudo, acredito não deveria ser muito significativa nos finais da Idade Média.

29. Assim como o alistamento em navios mercantes e o deslocamento de algumas unidades navais para o comércio a média e longa distância têm o mesmo efeito. Sobre a pluriactividade, tema que a História deve à Geografia, ver os estudos de LE BOUÉDEC, Gérard – *Gens de mer, sociétés littorales et pluriactivité: l'évolution de la recherche* e VARY, Morgane – *Pluriactivité et intégration sociale. Le rôle de l'économie informelle dans les villes atlantiques au XVIII^e siècle*, ambos apresentados ao Colóquio *Présence et représentations du monde atlantique dans les villes d'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, Nantes 2003.

local já não chegava para as solicitações do mercado e, provavelmente, para alimentar a sua actividade pesqueira na qual as mesmas embarcações também estariam certamente empenhadas.

O crescimento da cidade do Porto, facilmente detectável na expansão demográfica e dilatação do espaço intramuros desde o século XIII, concretizado com a construção da muralha (por todo o século XIV), assim como a afirmação da sua vocação comercial e marítima, tal como já vimos, indicadores contra a corrente da interpretação catastrófica desta época, determinaram a adopção de uma política agressiva, entendida como a melhor forma de protecção dos interesses mercantis.

Assim aconteceu com o senhorio da urbe, o Bispo. Considerando os interesses da cidade, tratou de obter do rei a permissão para o desmantelamento de todo aquele complexo de marinhas (20 de Julho de 1392³⁰). O abastecimento de sal à região passaria a ser assegurado pelo salgado de Aveiro, que como já disse, foi o centro fornecedor preferido durante séculos. Para aí passaram a ser encaminhados navios, muitos navios, obrigados a pagar direitos sobre as cargas à Mitra e ao Cabido. Esta estratégia, com toda a probabilidade negociada com os armadores e mercadores do Porto, que a terão pressionado, resultou na formação de um extenso mercado de sal, projectado e gerido a partir da cidade, que desde logo se torna um dos mais importantes centros distribuidores de sal, (pelo menos) para todo o norte do reino e, ainda, para alimentar o seu comércio internacional. É significativa a afirmação de Virgínia Rau, segundo a qual todo o movimento de Massarelos, Gaia, S. João da Foz e Bouças “pouco valia em comparação com o da cidade do Porto que era, nos alvares do século XIII, o centro do comércio de sal, como o era também de comércio com o estrangeiro³¹. Aliás, por esta altura a cidade já exercia forte influência jurisdicional sobre todos estes lugares, determinando, em última análise, a actividade de cada um.

O sal constitui, então, uma poderosa arma económica. Que convinha dominar. E que se concretiza, desde logo, com a adopção de uma posição de força face às salinas de Bouças, devidamente caucionada pela Coroa. Apenas com uma excepção, passageira que, no entanto, não deixa de comprovar a importância alcançada pelo trato salineiro no burgo: quando, em pleno conflito entre Afonso III e o Bispo, os funcionários do prelado impediram os navios de Gaia de efectuar a descarga de sal, o Rei reagiu e atacou onde mais doía: “proibiu **por todo o reino** a compra e a venda de sal aos homens da cidade do Porto. Indicação assaz explícita de que a cidade monopolizara o comércio de sal, ou pretendeu fazê-lo pelo menos no Norte do País, e isto em relação à compra e venda no mercado interno”. Tal determinação, levantada pouco depois, na sequência do acordo celebrado entre estas duas entidades, comprometia ainda outro grande negócio do burgo: o do comércio de peixe salgado³².

Voltemos à destruição das salinas de Bouças³³. Esta “tirania” do Porto sobre o ter-

30. O texto está publicado em MAGALHÃES BASTO, Artur de – “*Vereações*”. *Anos de 1390-1395*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1937, p. 157.

31. Rau, p. 98.

32. Rau, p. 98.

33. Na Península Ibérica ocorreram casos semelhantes, envolvendo outras forças; Pedro IV, o Cerimonioso (1336-1387) ordenou a destruição das salinas particulares em Valência; em 1486 os Reis Católicos aprovaram idêntica resolução para todo o reino. Sobre este assunto ver HINOJOSA MONTALVO, José María – *Las salinas del mediodía alicantino a fines de la edad media*, in “*Investigaciones Geográficas*”, 11, 1993, p. 281.

mo terá sido pensada em função de conjunturas favoráveis; em resultado de um estudo de mercado, com todas as reticências que se podem colocar a este tipo de afirmações quando nos referimos a esta época, observado no aumento da procura interna e internacional; procura de sal e de víveres, entenda-se. Aliás, quando todo o imbróglio está em vias de resolução, ocorre um fenómeno que reforça a convicção relativa ao processo de apreciação do mercado exterior e das suas potencialidades ou, ao menos, a influência que ele exerce sobre o direccionamento comercial: as perturbações nos “marais salants” franceses, (dos maiores centros produtores europeus, em zonas como Oléron, Mornac-sur-Seudre, Marennes, Loix, e por toda as regiões de Saintonge, Brouage, e Poitou-Charentes), fortemente afectadas durante a Guerra dos Cem Anos³⁴; mais tarde, as necessidades de sal no espaço valenciano, região muito visitada pelos navios da cidade que se encarregam de completar o abastecimento proveniente das salinas do “meio-dia”³⁵, representam outro factor de estímulo comercial.

Desde então, as intenções da política portuense foram evidentes: face ao aumento de movimento em busca de sal, monopolizar, no Porto, a distribuição do produto, eliminando toda e qualquer concorrência e, com isso dirigir o tráfico para o coração da cidade.

Admitir a existência de uma zona de sal fora do perímetro directamente controlado pela cidade era aceitar duas coisas: a diminuição de receitas fiscais de vulto, e que todos quantos demandassem a região escusassem de vir ao centro, ao Porto. Era comprometer o desenvolvimento económico da cidade. E isso era inadmissível. Os matosinhenses ainda tentaram reagir: “os moradores de matossynhos e doutros lugares 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 hj a 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 lhj lo dam hy ssem Enbargo nem huum E que por a dita rrazom ffaleçya aa dita Çydade o dito mantymto de pam”; porém a guerra estava perdida; nova postura determinou a proibição de “se meter sal em Matosinhos” e, com excepção dos moradores dos ditos lugares, que o podiam trazer livremente para “suas vivendas e seus pescados”, todos os mercadores que queriam comprar sal tinham de o fazer na cidade³⁶.

A implementação destas medidas restritivas pode ser observada no mapa na página seguinte.

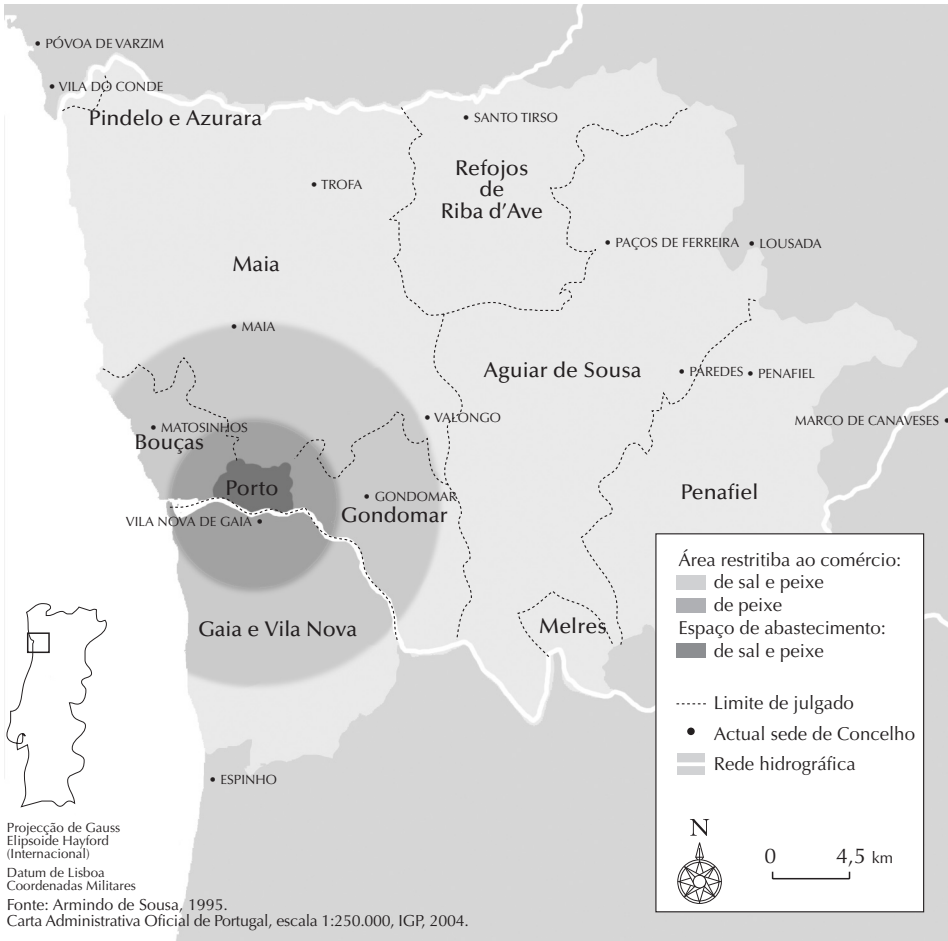
A avaliação do quadro geográfico e económico, assim como a ponderação acerca da eficácia dos meios de vigilância disponíveis levaram à definição de uma zona de duas léguas em torno da cidade, na qual se situavam distintos núcleos populacionais costeiros, dedicados à pesca e ao comércio de cabotagem a longa distância, na qual era proibido ter sal. Com isso, os interessados, entre os quais se devem incluir, também, os “industriais” de curtumes, eram obrigados a vir à cidade abastecer-se. Controlando-se os movimentos e concentrando-se os negócios. Mais ainda. Pa-

34. Ver a caracterização do salgado francês na comunicação de Loïc Ménanteau apresentada a este colóquio.

35. HINOJOSA MONTALVO.

36. Transcrito em BASTO, Artur de Magalhães – “Vereações”. *Anos de 1390-1395*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1937, p. 157-160.

O Porto e o “monopólio” da venda de sal (sécs. XIV-XVI)



ralelamente, estabelecia-se uma zona interior, de uma légua, na qual se proibia o comércio de pescado. Esta segunda medida, para além da evidente tentativa de controlo e concentração da actividade económica, visava outros objectivos: por um lado, destinava-se a garantir o abastecimento de peixe à população urbana; por outro lado, propunha-se satisfazer as necessidades dos grandes exportadores de peixe salgado aqui moradores, a cuja influência não será também alheia a aprovação da postura.

Desconhecemos em pormenor a história económica da cidade entre os séculos XIV e XV para ajuizarmos sobre a eficácia destas medidas. Que, se no caso do sal aparentemente resultaram, no do peixe foram muitas vezes desrespeitadas, como se comprova das repetidas queixas contra as regateiras e os conluios que elas tinham com os pescadores, numa história de conflitos de interesses que importa aprofundar.

Com maior ou menor eficácia, esta delimitação revela a matriz interventiva da cidade, sobretudo nos campos jurisdicional e económico, com vista à obtenção de vantagens consideradas indispensáveis para o processo de afirmação e projecção co-

mercial. No fundo, do que aqui se trata, e usando a linguagem económica dos nossos dias, é de constatar como que a mudança de velocidade no desenvolvimento do comércio do burgo: a transição de um modelo de primeira aceleração, de arranque, para um quadro de segunda aceleração, de consolidação, bastante mais exigente, mais evoluído, portanto.

Uma última nota para dizer que este processo terá principiado ainda no século XIII; uma inquirição régia de 1287 refere que os direitos e descargas que os navios efectuavam em Bouças andavam “sonegados”, dando a entender que isso acontecia em favor do Porto e em detrimento da jurisdição do mordomo do rei.

3. A política de sal portuense no século XV: a consolidação do monopólio

Aquela que se tornou política da cidade, interpretada como fundamental para os seus interesses, implementada de forma continuada e com bons resultados desde Trezentos, foi abalada em 1449³⁷.

Naquele ano, no dia 15 de Março, a Vereação reuniu. Foram muitos os que acudiram a uma sessão na qual estiveram em análise casos delicados para o quotidiano socio-económico e administrativo do burgo: discutiu-se a presença intramuros da mulher de um fidalgo³⁸, em clara violação dos privilégios de que o Porto usufruía, debateu-se a nomeação de um alcaide interino (o que estava longe de ser matéria pacífica naquele contexto de alvoroço político nacional), tratou-se da eterna questão do abastecimento de cereais e decidiu-se o agendamento de petições dirigidas ao Rei.

Porém, o tema dominante acabaria por ser o do sal. A presença de um Pero (Pedro) Martins, “seleiro”, denunciava que o tratamento do caso já estaria previsto na ordem de trabalhos. Na verdade, depois de despachadas os assuntos atrás enunciados, entrou-se na discussão de mais esse “tema quente” da ordem do dia. E da polémica que ele levantou resultou a produção de um documento orientador, verdadeiro manifesto da política comercial portuense relativa ao sal.

Conhecendo-se o funcionamento do organismo camarário, é praticamente certo que o caso terá sido trazido à colação no seguimento de queixas dirigidas ao procurador do concelho, ao corregedor ou aos vereadores. Como de costume, o assunto seria estudado pelos governantes e depois decidido em reunião, ou em sucessivas reuniões plenárias, da instituição. Neste caso, a comissão encarregada de analisar o problema descobriu entre os papéis do município uma postura recente, no seu entender manifestamente lesiva dos interesses da cidade e, depois de apresentada em tons de negro calamitoso, como era hábito, foi colocada à consideração dos presentes.

Na essência, essa resolução estabelecia que apenas os vizinhos do Porto estavam autorizados a meter sal na cidade. Em linguagem pouco clara, o que era rotineiro na

37. A conjuntura conturbada então vivida no reino não será alheia a esse processo, ou à resolução de problemas ou à obtenção de concessões aproveitando a fragilidade dos poderes políticos. Nas próximas linhas seguirei a acta de vereação publicada por FERREIRA, J. A. Pinto – “Vereações”. *Anos de 1401-1449*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1980, p. 410-415 e, salvo excepções indicadas, todas as citações procedem desse documento.

38. Fernão Coutinho, com quem há muito tempo a cidade tinha problemas, no contexto das antigas prerrogativas que impediam a residência dos nobres.

época³⁹, o texto da acta indica-nos quem foram os mentores dessa deliberação e os motivos que nortearam a sua aprovação. Assim, por detrás dela estavam “pessoas poderosas aquy moradores” que, como se escreve mais adiante, “aujam [...] suas marinhas em aueiro”, e pretendiam limitar os ingressos de sal, num jogo monopolista (“por outro sal aquy nom vyr salvo oseu”) que lhes possibilitava definir os preços de mercado. Para além da interessante constatação sobre a presença portuense entre a propriedade das marinhas de Aveiro⁴⁰, poderíamos obstar: se todos os vizinhos eram livres de trazer sal para a cidade, isso permitiria garantir o provimento da mesma e inibir variações de preços preocupantes. Contudo, isso não era o que autores da postura pretendiam: por isso, autorizavam a entrada de sal mas apenas com a condição de que os negociantes que o quisessem o fossem comprar aos navios que fundeavam fora da barra⁴¹. O que não era, propriamente, boa notícia para os interessados. Em primeiro lugar, pelas enormes dificuldades em trasfegá-lo para outra embarcação. É que o sal, objecto de intenso comércio, era, pelas suas características, mercadoria delicada, sujeita a deteriorar-se: vinha arrumada no fundo de pequenos navios, de navios “estranquados” ou “estronquados”, com “tranca e madeira”, coberto com lonas. Estas expressões, plasmadas nos contratos de fretamento⁴², são muito informativas. Além de nos elucidarem sobre a especificidade do transporte marítimo de sal, comprovam que os agentes implicados tinham consciência da necessidade de cuidados especiais a ter com a carga que, mesmo em condições de mar “normais” corria sempre riscos de se perder. Como se perdia constantemente, em parte ou em todo. Nada que um bom documento não explique: “é o sal merquadoria que della se nam aproveita nada como doutras que se perdiam por esta ser d’agoa e nella se converter”⁴³. Ora, quando pensamos no movimento das águas, na forte ondulação e na instabilidade causada por correntes desconhecidas junto da barra do Douro, percebemos como a transferência de sal para outros barcos dificilmente se poderia fazer sem o recurso a um abrigo costeiro⁴⁴. E perder o sal podia até ser um mal menor. É que, bastava a barra do Douro, uma das mais perigosas da costa portuguesa, para desencorajar a maioria. Acidentes e naufrágios aconteciam em bases regulares, acarretando grandes prejuízos. Por isso não há muito exagero quando os opositores da postura referem: “E aos daçidade se seguja perigo E perda hirem conprar no mar o ssal Ea en-

39. E porque o conteúdo é resumido num documento que faria muito mais sentido para quem esteve presente na sua análise e discussão.

40. Fenómeno medieval que prossegue com grande expressão nos séculos XVI e XVII; a documentação notarial do Porto é bem elucidativa quanto ao facto de muitos mercadores do Porto possuírem marinhas em toda essa região e noutras (como Esgueira, “Mondego”, etc.).

41. O transporte por terra não parece compensar. Ainda estamos longe de conhecer a realidade do transporte na história de Portugal. Não conhecemos meios aplicados, taxas de rendimento e custos dos diferentes recursos disponíveis, como acontece noutras espaços europeus (ver, por exemplo, BALLAUX, Bart; BLONDÉ, Bruno – *Transport prices in the long Sixteenth Century. A contribution to pré-industrial price history*, 2004, integrando o projecto “Urban Society in the Low Countries, late Middle Ages-16th century”, texto pode ser consultado em <http://www.lowcountries.nl/2004-4.pdf>). A afirmação que abre esta nota parece ter sentido quando analisamos róis de pagamentos de taxas sobre mercadorias nas quais as menções a transporte “por terra” são a excepção.

42. Em especial “tranca e madeira”, que contratos da Época Moderna indicam tratar-se de obrigação dos mercadores e não dos mestres (o mercador deverá dar tranca e madeira ou a tranca e madeira correm por conta do mercador).

43. Trata-se de uma queixa de mercadores de sal da cidade, datada de 10 de Fevereiro de 1562; ver AHMP – *Sentenças*, liv. 1, fls. 357 e sociais.

44. Facto não previsto na postura e indesejado em razão do contrabando.

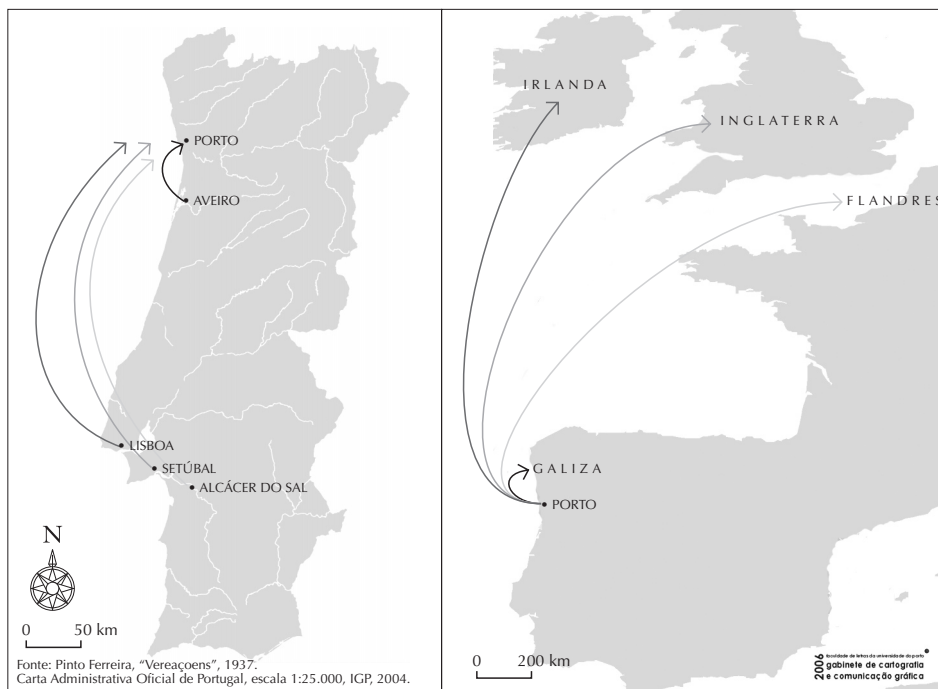
trada perdiam seos naujos mujtas vezes”⁴⁵.

Relativamente a este tema da (in)segurança dos acessos portuários, poderíamos objectar: a barra tanto era perigosa para uns como para outros. O que não deixa de ser verdade. Mas os problemas diminuía quando um navio completava uma viagem directa, sem transferir carga, e aguardando apenas boas condições para entrar. Mas esse não era o grande problema dos investidores, era apenas uma boa desculpa. E aqui estará, porventura, o busílis da questão: é que, conhecendo o mercado que o sal tinha em todo o lado, estes homens, sistematicamente, desviavam as embarcações para outros portos – em particular para o activo espaço galego: “Epor a barra seer perigossa ante leuauam auender ossal agalliza”.

Resumindo: havia gente que monopolizava o trato de sal, que trabalhava para criar mecanismos de afastamento e anulação de concorrentes e que, por outro lado, motivada pelos lucros gerados, frequentemente o desviava para outros lugares.

Estas atitudes haveriam de despertar reacções pois, como já se viu, a cidade há muito sabia do valor específico do sal e do importante papel por ele representado no seu programa de desenvolvimento económico.

A projecção do comércio de sal, para e a partir do Porto, durante a Idade Média



Intensidade das relações: maior → → → → menor

Neste mapa estão representadas as fontes de abastecimento do sal vendido no Porto e as zonas para onde ele era exportado. Estas, como se pode constatar, coin-

45. Recorde-se que a reunião ocorre em Março e, portanto, não é de excluir que também tenha sido motivada por algum acidente recente. Aquando da já citada queixa de 1562, de Fevereiro, refere-se a perda de seis navios de sal nessas circunstâncias.

cidem com as direcções da generalidade do comércio marítimo da cidade, nomeadamente as Ilhas Britânicas e a Flandres. A informação medievã não é muito abundante e impede que sejam cartografados lugares que, certamente, aqui se abasteciam de sal, como os da região cantábrica, dado o intenso volume de transacções existente entre essa região e o Porto, e, assim, tendo em conta práticas documentadas no século XVI. Carregado em navios portuenses – ou em navios de fora, mas com todo o processo devidamente tramitado na cidade – o comércio de sal ganha foros de grande trato.

O que explica o alarmismo com que se acolheram as alterações relatadas. Admitir aquela postura era comprometer seriamente a estratégia comercial do burgo. No imediato, isso causaria o encarecimento do produto facto que, para além das consequências directas para a população, inibia os mestres de naus e navios de se abastecerem aqui na cidade, como habitualmente faziam (“Eo sal careçia em tal guissa que naaos nem naujos nom podiam aquy carregar”), e os recoveiros e almocreves da região perdiam o giro (“nem os almocreues e aRequoveiros nossos comarquaos nom vynham aquy”; e a prazo, resultaria na decadência do comércio internacional, pela falta de estímulo económico, que conduzia ao afastamento das embarcações estrangeiras destas paragens.

Este era, indubitavelmente, o grande temor dos portuenses: depois de um longo e complexo processo no qual investiram muitos recursos e energias, perderem o controlo sobre um dos principais produtos capazes de atrair navios e mercadores estrangeiros, de gerar riqueza. É que, como comprovava “aesperiência longamente husada”, quanto mais sal houvesse nos armazéns, mais embarcações galegas, irlandesas, inglesas e flamengas arribariam à cidade trazendo “ho ferro e madeira e breu e rezina E outras mujtas coussas que de sua terra trazem”, essenciais para a pujante fábrica naval do Porto (“pollas mujtas naaos e naujos que se aquy fazem”), para o abastecimento de géneros ao burgo e para a expansão da sua economia marítima⁴⁶.

Desse ponto de vista, a revisão da lei destinava-se a cumprir esses objectivos. Doravante, o abastecimento de sal ao Porto abria-se a todos: que “qual quer pessoa que o sal aquy quiser trazer a esta cidade asy vizinho como nom vizinho que liuremente opossa trazer asy para vender como para carregar como para em lojar E fazer delle sobre agua e fora della como se vizinho fosse”.

Poderemos interpretar esta liberdade de comércio como uma contradição relativamente aos antigos princípios defendidos? Não parece. A decisão acautelava a manutenção da política tendencialmente monopolista relativamente ao comércio de sal, pois obrigava os fornecedores a “alojar” a mercadoria dos muros para dentro, e impedia-os de o vender “fora da cidade pello Rio nem pella terra”. Era ainda, no fundo, o reconhecimento da *zona protegida* das duas léguas, apenas se aceitando que os mercadores o vendessem “por mar”, desde que pagassem “a elRey e açidade seus direitos”.

O que se pretendia, e a prática futura, nomeadamente quinhentista, mostra que em boa medida se conseguiu, era transformar o Porto num grande entreposto de sal destinado a alimentar tráficos lucrativos, como a pesca de altura⁴⁷, a exportação de pescados secos e as correntes de comércio internacional de sal, que há algum tem-

46. E adicionando o argumento, sempre conveniente nestes casos litigiosos, do acrescentamento das rendas do Rei.

47. No século XVI fundamentalmente a do bacalhau na Terra Nova; no século XV, a forte indústria de exportação de pescado seco e salgado.

po atingiam já certo relevo, conforme é possível comprovar na contabilidade do feitor do rei na Flandres, Pedro Eanes, entre 1441 e 1443⁴⁸.

No entanto, algumas questões ficam sem resposta. E não são de somenos ponderação. Quem eram os “poderosos aquí moradores” que monopolizavam os ingressos de sal, determinando as políticas comerciais, e porque razão não os vemos reagir quando outros conterrâneos, investidos em funções governativas, contrariam as suas decisões? Deixando de parte o tema da natureza do “poder” destes grupos, estas interrogações respondem-se com hipóteses; ou seja, com mais interrogações. Estaremos perante uma tomada de consciência geral sobre a defesa do bem comum e, no caso dos primeiros, do abandono de pretensões individuais em favor desse princípio?; ou a facção que se encontra no poder aproveita os tempos agitados e indefinidos que se vivem no reino para impor a sua força, reagindo contra partidários de ideais políticos derrotados em Alfarrobeira⁴⁹? A primeira parte desta suposição parece pouco provável: não é de crer que os homens que dominavam o trato, os donos das salinas, abrissem mão de tão lucrativo negócio sem uma boa contenda, sem regatear ao máximo, usando tudo o que tinham ao seu dispor; quanto à segunda parte, ainda não conhecemos suficientemente bem o jogo político e as consequências da alternância de poder entre a elite municipal do Porto para aceitarmos, ou recusarmos, fundamentadamente, essa explicação.

4. Conclusão

A leitura destes episódios não deixa muitas dúvidas. O que se tratou no Porto dos séculos XIV e XV relativamente ao sal foi a história da construção de um mercado, da solidificação de sectores económicos de ponta e da consolidação do perfil mercantil da economia da cidade. E isso decorreu em função dos interesses de um conjunto de negociantes, empreendedores, donos de navios, investidores em mercadorias de lucro, dedicados à exportação de produtos da economia agro-marítima da região para diferentes quadrantes geográficos europeus, cuja acção se revelou um contributo decisivo para a projecção internacional do burgo.

O sal apresentou-se como mercadoria indispensável, base de muitas actividades alimentadoras do sector das exportações. O sal avultava no universo económico regional. A sua importância ultrapassava as meras necessidades da população da cidade e do Entre Douro e Minho, que o utilizavam em grandes quantidades, na linha dos padrões de consumo medievais, procurando um substituto das dispendiosas especiarias, tempero de alimentos incomedíveis sem ele, com destaque evidente para o pão, condimento que disfarçava o estado de decomposição de certos mantimentos, conservante destes mesmos alimentos sobretudo nos meios rurais onde as carnes da matança deviam durar longo tempo, para o penso e outras rações dos animais e rebanhos, e, claro, para a salga de pescados. O sal, por outro lado, era indispensável para a economia artesanal da região, com aplicação extensa, por exemplo, nos curtumes, abundantes por toda a província.

48. Marques, J. M. da Silva, *Descobrimientos Portugueses*, Lisboa, INIC, 1988, vol. I, p. 432.

49. Sabe-se que a cidade viveu momentos conturbados, e alguns partidários do infante D. Pedro foram bastante enxovalhados. Alguns deles poderiam ser proprietários de salinas e autores de regulamentos municipais como este.

Por tudo isto, não admira a grande preocupação tida com o controlo do abastecimento e distribuição de sal, para mais quando ele também integrava os circuitos comerciais internacionais, uma vez que a generalidade dos salgados europeus não era capaz de dar resposta à procura geral.

A este panorama genérico devemos acrescentar o contexto específico vivido no Porto. A dilatação das correntes de sal rumo à cidade vai em paralelo com o primeiro grande momento de afirmação internacional do seu comércio, ocorrido nos dois últimos séculos medievais. Mas é difícil entendermos isso sem termos noção de todas as peças que foi necessário reunir para compor esse quadro vasto e complexo. A cidade do Porto assumiu-se como um centro de vocação marítima e comercial. Assumiu-se como um centro em que todos “falavam a mesma língua”, não no sentido “cortesiano” de uma “república ou democracia” urbana, mas no sentido em que todos, ao seu nível, participavam nesse espaço de afirmação marítima e comercial sem os constrangimentos sociais-jurisdicionais ainda predominantes na generalidade do reino.

E seja o contexto de formação do seu termo, um vasto e rico termo, diga-se, seja a estruturação do seu porto de mar, seja a aquisição de privilégios que consagravam esse modo de vida, estes factores constituíram elementos indispensáveis em todo esse processo. Um processo que apenas vingou graças aos mercadores. Eis-nos perante um conjunto, alargado, de homens informados, viajados, sabedores dos meandros do trato, ambiciosos, que tomaram as rédeas do poder e decidiram os destinos da cidade. Não está aqui em causa que estes homens do trato se tenham transformado, na prática, num grupo aristocrático, e com tiques aristocráticos, e que tenham vindo a enquistar, nos finais do século XV factos que, em boa verdade, nunca os fizeram perder a noção daquilo que estava em causa na vida da cidade⁵⁰. O que importa é compreender que este terá sido um dos momentos mais brilhantes da história deste grupo, que é urgente conhecer. Que este terá sido o tempo em que se delineou uma política urbana com um objectivo muito claro: fazer da cidade o centro comercial mais importante do norte do reino, sem qualquer rival que disputasse esse estatuto e sem pontos fracos que o comprometessem.

E é neste pressuposto que devemos enquadrar a intervenção no sector salineiro. Persistente. Determinada. Bem sucedida. Depois de meados do século XV, o essencial está feito: os clientes existem, o escoamento é garantido, o sal é moeda de troca para importantes transacções, como os contratos de pesca. O quadro normativo estabelecido. A partir daí, uma parte do investimento é canalizada para infra-estruturas e gestão do negócio, para a implementação de logísticas de apoio, nomeadamente a constituição de armazéns de sal ao longo do perímetro ribeirinho da muralha, a concessão de privilégios ao transporte, a construção de estruturas de descarga, e o combate à fraude, a vigilância das cargas, a fiscalização dos navios, a instituição de uma contabilidade da mercadoria, em especial quando se adopta o costume da cobrança da imposição, enfim o arrendamento das receitas do comércio de sal, tudo isto resulta do papel que a mercadoria passou a representar para a economia da urbe.

Daqui resulta outra reflexão; resulta aquilo não se costuma afirmar para Portu-

50. Refiro-me à sua percepção da necessidade de proteger e fomentar a vida mercantil e marítima da cidade. Isso, evidentemente, não impede que tenham tomado sempre as decisões e posturas mais adequadas... Basta pensar nas suas disputas com os mercadores cristãos-novos, em plena Época Moderna, para questionarmos a eficácia da sua actuação enquanto governantes e negociantes.

gal: a constituição de monopólios de sal. A interferência de uma cidade na política salineira de toda uma vasta região, controlando ou tendo, pelo menos, uma intervenção influente em matéria de comércio de sal. Na realidade é isso mesmo que se constitui: na prática, o monopólio do grande comércio de sal, semelhante a inúmeras gabelas existentes noutros estados ibéricos e europeus, encarregadas de o vender em regime de exclusividade para toda a zona da sua jurisdição, como acontecia com os *alfolis galegos* (aliás, no século XVI estreitamente relacionados com a cidade e mercadores do Porto, onde garantiam boa percentagem do seu abastecimento).

A partir de finais da Idade Média, o sal passa a ser exportação regular da cidade do Porto, objecto de atracção de mercadores de fora, multiplicando-se os pedidos de licenças para exportação. E, mesmo no auge do comércio açucareiro da cidade, nunca os empresários deixaram de ter nos seus livros espaço grande para o registo das cargas de sal que, conforme estudos futuros certamente provarão, nunca deixou de ser um dos mais importantes activos com o qual dilatavam as suas fortunas. §