

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA



O SAL NO ESTUÁRIO DO TEJO

Plataformas de Transporte e Estrutura Comercial

(séculos XIV-XVI)

Cristina Maria Vieira Carvalho Micael

Mestrado em História Marítima

2011

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA



O SAL NO ESTUÁRIO DO TEJO

Plataformas de Transporte e Estrutura Comercial

(séculos XIV-XVI)

Cristina Maria Vieira Carvalho Micael

Dissertação de Mestrado
orientada pelo Professor Doutor José Varandas

Mestrado em História Marítima

2011

RESUMO/ABSTRACT

O presente estudo visa contribuir para uma melhor compreensão sobre a dinâmica relacional do sal, no contexto do estuário do Tejo e no final da Idade Média. Produzido entre as águas e a terras, nas salinas, o sal foi sempre um produto presente no quotidiano: pela conservação e preparação dos alimentos; nas trocas comerciais; pelo valor que conferia à propriedade ou por ser transportado em embarcações ao longo da costa e para lá da costa portuguesa.

Foi, na teia destas relações entre o mar, o rio e as margens do estuário do Tejo, que se pretendeu entender a importância do sal, produto persistente na economia nacional.

The current study aims to contribute to a better understanding about the relational dynamics of salt, within the context of the Tagus estuary in the late Middle Age. Produced between areas of water and areas of land, the salines, salt has always been a product in the everyday life: for the conserving and the preparation of foods in trade, the value that gave to property or being transported by vessels along the coast and beyond the Portuguese coast.

It was, in the web of these relationships, between the sea and the river banks of the Tagus estuary, in which was intended to understand salt's importance, a product persistent in the national economy.

PALAVRAS-CHAVE / *KEY-WORDS*

Palavras-Chave: sal, marinhas, marnoteiro, porto, portagem, barcas, estuário, Tejo.

Key-Words: salt, salines, salt worker, port, toll, vessels, estuary, Tagus.

Agradecimentos

Aos que me fizeram acreditar que era possível.

A todos os que contribuíram para a concretização deste estudo.

Para todos um bem-haja, em especial à minha amiga Antonieta pela ajuda preciosa.

Aos meus pais e à minha filha.

ÍNDICE

Resumo/ <i>Abstract</i>	3
Palavras-chave/ <i>Key- Words</i>	4
Agradecimentos	5
Introdução	8
1 – SOBRE O SAL: ABORDAGEM AOS ESTUDOS HISTÓRICOS.	
1.1 O Sal - abordagem histórica em Portugal até ao século XVII.	15
1.2 A importância do sal no contexto económico e político.	49
2 – ESTUÁRIO DO TEJO: ESPAÇO PRIVILEGIADO.	
2.1 As condições geomorfológicas, o clima, a produção e a circulação de sal.	59
2.2 Os portos: pontos Intermediários entre a «água» e a «terra».	67
2.3 Estruturas de circulação e comercialização: o transporte de sal no estuário do Tejo.	80
3 – A POSSE DO SAL NAS MARGENS DO TEJO E NO SEU ESTUÁRIO.	
3.1 Quem e para quem se produz o sal em torno da cidade de Lisboa.	94
3.2 Barcos: quem transporta, como e onde se leva o sal.	125
Conclusão	137

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I. Fontes

1. Fontes Manuscritas	143
2. Fontes Impressas	143

II. Bibliografia

1. Bibliografia Geral

1.1 Obras de Referência	145
1.2 Obras Computorizadas	145
1.3 Obras Gerais	147

2. Bibliografia Específica	147
----------------------------	-----

Anexo	154
-------	-----

INTRODUÇÃO

A História vive das gentes que sobrevivem da utilização dos recursos e das actividades desenvolvidas. O sal é exemplo de um elemento relacional numa dinâmica civilizacional; de agente e sujeito da memória colectiva. Desenvolve-se numa dinâmica intemporal e suscita interesses ao longo da História, consequência das suas virtudes e das interacções desenvolvidas ao seu redor.

Os registos de utilização do sal e respectiva importância são antigos. As suas propriedades conferem-lhe essa mesma particularidade pelo largo espectro da sua acção: conservação, condimento dos recursos alimentares, preparação, tratamento e conservação de peles e couros e, ainda, farmacopeia.

O homem recorre ao sal para subsistir, aproveita-se dele para evoluir, sendo parte integrante de um quotidiano que, pela pressa dos tempos, tende a perder-se neles. A História, como memória, confere-nos a capacidade de ver através dos tempos e, como ciência, dispõe de instrumentos para entendermos se o sal, como produto, poderá ser factor civilizacional.

O sal é um bem comum, todavia mantém a sua identidade cruzando espaços e atravessando tempos, que persiste em viver e permite viver, pelas vantagens que oferece à humanidade.

Portugal apresenta características geográficas que sempre permitiram o desenvolvimento da salicultura - o clima, a extensão de costa, os ventos dominantes - aliadas a uma intensa e constante acção humana na sua relação com o espaço.

Aqueles aspectos geográficos, morfológicos e humanos conjugaram-se e possibilitaram a transacção do sal, do litoral para o interior, a curta e a longa distância, do espaço nacional para um espaço ultra nacional. As cidades portuárias de Aveiro, Lisboa e Setúbal afirmaram-se, essencialmente, pela conjugação de dois factores - a capacidade

produtiva e a posição geoestratégica -, duas condições que lhes conferiram um papel distinto como escoadores do sal e geradores de múltiplas interacções.

As salinas portuguesas, actualmente, produzem ainda um produto de excelência, a «flor do sal», com destaque para a de Castro Marim, bastante apreciado em virtude da sua pureza e qualidade.

O sal persiste pela sua excelência, sendo as salinas visíveis na paisagem de Alcochete, de Aveiro ou de Castro Marim. Mais do que numa perspectiva económica, o sal sobrevive pela manutenção de algumas dessas salinas como um património que, sendo memória, confere identidade e constrói a história de um povo.

Os escritos de autores, como Constantino Lacerda Lobo, Manuel da Maia Alcoforado ou Charles Lepierre entre outros, revelaram-se contributos fundamentais para o conhecimento da salicultura em Portugal, recorrendo a documentação histórica e à observação directa da vivência no meio das salinas. Nas suas obras, procedem ao levantamento e tratamento de dados sobre locais de produção, tipologia de produção, métodos de trabalho e recursos, entre outros aspectos que se revelam cruciais como memória e permitem contribuir para o conhecimento de um tempo que, na dinâmica dos séculos XVIII, XIX e início do XX, retrata procedimentos ancestrais. Tais procedimentos perpetuaram-se pela experiência na rotina diária e no saber fazer do marnoto, homem que através da sua prática e do seu sal, numa teia de relações, contribuiu para o reconhecimento de Portugal.

A historiografia portuguesa - António Sérgio, Jaime Cortesão, Vitorino Magalhães Godinho, António Henrique de Oliveira Marques, entre outros - atribui ao mar e ao sal um papel importante na economia nacional. De modo geral, os autores citados consideram que o sal tem papel de alicerce fundamental na economia geral do reino, sendo um dos produtos continuamente comercializados no exterior e que permite a afirmação da nossa individualidade. De modo muito sintético, propomo-nos apresentar em breves linhas o

pensamento que alguns autores traçaram, nos seus escritos, relativamente a esta relação entre Portugal e o Mar.

Alexandre Herculano e Gama Barros, nos seus trabalhos, referiram as ocupações dos homens que se fixaram junto ao litoral, sem contudo conceber qualquer modelo explicativo que permitisse perceber o seu papel na economia ou até na génese e desenvolvimento da nossa nacionalidade.

Lúcio de Azevedo apelidou a primeira dinastia de «monarquia agrária» e, por isso, além da agricultura, as restantes actividades funcionariam apenas como complementos na realidade histórica, mas reflectiu sobre o papel do sal e considerou-o produto de excelência no comércio medieval, o que nos orienta para um entendimento de uma concepção mais abrangente da economia durante este período.

António Sérgio destacou o papel da actividade dos portos na economia, o que por si só indicaria a importância das actividades ligadas ao mar. A economia nacional relacionar-se-ia, então, directamente, com o mar e teria um contributo significativo na sobrevivência do homem, deixando a agricultura de ser o único pilar económico, durante o período em estudo, embora a maioria da população se ocupasse da agricultura, esta não seria o único sustento do homem medieval. A pesca, a salicultura e o comércio externo estavam presentes na vivência do homem medieval. A economia, neste período da História portuguesa, já apresentava uma variedade de actividades e algumas resultantes da relação directa entre a terra, os rios e o mar¹. O enfoque que o autor dá ao papel do sal, no comércio externo português, constitui uma posição que se confirmará definitivamente nas fontes para o século XVII. Esta noção vem de encontro à nova linha de pensamento sobre a interacção da linha costeira na vivência humana que assume um peso crescente na historiografia do século XX.

¹ SÉRGIO, António, *Em torno da designação de monarquia agrária dada à primeira época da nossa História*, Lisboa, Livraria Portugália, 1941, p. 53. O autor considera que o nosso sal teve papel de relevo no comércio externo e o seu peso na economia portuguesa foi significativo, «Não creio que o sal – historicamente - fosse só um dos artigos de maior importância; ou muito me engano, ou foi o nosso produto metropolitano de maior importância nas relações externas».

Alberto Sampaio construiu um quadro demonstrativo das interacções entre o homem e o litoral, na área entre o Minho e o Vouga, e destacou a influência romana, omitindo a presença muçulmana e normanda, neste processo evolutivo do aproveitamento dos recursos fluviais e marítimos. Realçou as vivências quotidianas das gentes que viveram e usufruíram do mar.

Jaime Cortesão defendeu a «atlantização» do homem português devido à relação directa com o litoral e o mar, numa dimensão mais ampla; realçou os contributos dos povos que passaram pelo espaço nacional para a essência da vida nacional, defendendo a base de vivência agrícola mas aberta ao comércio marítimo. A condição geográfica e as características do espaço, nomeadamente com a multiplicidade de portos, possibilitaram e orientaram a vivência nacional numa dimensão marítima. Considerou, numa perspectiva bem actual, que a extensa costa marítima, aliada à rede fluvial, marcou as actividades desenvolvidas pelas populações que afluíam a estas áreas.

Orlando Ribeiro considerou que a posição litoral de Portugal foi um dos elementos aproveitados pelas populações existentes. Não que esta posição operasse como factor determinante em qualquer vertente, mas não deixou de considerar que se constituiu como uma realidade presente na vivência das populações, nomeadamente nas relações comerciais que mantiveram com o norte da Europa. Especificamente no que se refere ao papel dos portos, considerou a sua presença, mas realçou a condição de assoreamento a que muitos foram sujeitos pelo tempo. O seu discurso em nada diminuiu o papel dos portos e do litoral na dinâmica da vivência populacional, pelo contrário, destacou os portos naturais de Lisboa e Setúbal devido às suas condições naturais facilitadoras da navegação².

Esta perspectiva adquire um estatuto privilegiado com os trabalhos realizados por Virgínia Rau. Esta autora analisou o papel do sal ao longo da nossa História, com especial

² RIBEIRO, Orlando, «Portugal» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. V, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, p. 132. O autor considera que a condição marítima teve impacto na população: «A posição de fachada marítima foi aproveitada largamente pela civilização que se elaborou em Portugal». Considerando as interacções desenvolvidas entre o elemento humano e os recursos que lhe advinham dessa condição de habitar um espaço costeiro, poderemos concluir que terá funcionado como elemento atractivo das mesmas, dado que constitui uma garantia de continuidade e sobrevivência no tempo.

relevo para o sal de Setúbal, e em particular nas suas relações comerciais com a Holanda, durante os séculos XVI e XVII, permitindo inferir a dimensão e a dinâmica global deste produto. A mesma autora aflora esta temática para os tempos que antecederam este período, nomeadamente no século XIV, despertando-nos para o papel das populações nas margens do estuário do Tejo. Serviu-nos de mote para a presente investigação, sabendo que se produziu sal no estuário, qual o seu papel no século XIV e XV? Quem o produziu? Quem o transportou? Como foi transportado? Que relações se estabeleceram? Que interesses serviu?

Ora, a historiografia portuguesa reconhece e valoriza o papel do sal, inserido numa dinâmica política, económica, social e religiosa existente no contexto da importância dos rios, da costa e do mar que marcaram as populações habitantes deste espaço que sendo nacional se torna progressivamente transnacional. Quando os historiadores «reconstroem o tempo passado» têm contribuído para reconstruir a história do sal, que não passou despercebida aos historiadores ao longo das décadas do século XX e início do século XXI.

Neste caso, torna-se indissociável perceber o papel do sal na nossa história e compreender simultaneamente a posição e a contribuição dos vários autores que irão sendo oportunamente citados, no decurso deste trabalho, pelos seus variadíssimos estudos, sendo-lhes feito o devido tributo. Estes pensadores, no domínio científico da História, abordam o sal como um produto dinâmico que, através da sua presença e acção, contribuiu para uma compreensão global da realidade histórica, dado que possuía em si próprio esta capacidade de atravessar, no tempo e no espaço, o tecido que envolve as actuações humanas.

A metodologia deste trabalho privilegiou a relação entre o tempo e o espaço onde a História e a Geografia estabelecem uma relação constante, pois perspectivou-se ser este o enquadramento mais adequado para aproximarmo-nos o mais possível da relação entre o Homem, o Mar e o Sal e deste modo contribuir para traçar, mediante as balizas definidas, o quadro da dinâmica deste produto no espaço e o tempo. Quando se efectiva esta problemática,

procura-se não só, perceber a sua importância, presente há muito na historiografia portuguesa, mas, e sobretudo, tentar compreender a sua essência, no sentido em que é importante constatar se o sal é agente da própria História.

Para o presente estudo, definiram-se balizas cronológicas para a investigação, desde o início do reinado de D. Fernando até ao fim do reinado de D. João I, séculos XIV a XV, e delimitou-se espacialmente a área do Estuário do Tejo, remetendo-nos para períodos de forte mutação, ciclo de crise que marcou Portugal e o contexto europeu ao qual sobreveio um ciclo de reconstrução, de abertura a novas realidades que teve a sua porta de saída na conquista de Ceuta. Novos rumos no reino de Portugal.

As barreiras temporais definidas para a investigação não são estanques, sendo importante aceitarmos uma certa elasticidade, antes ou depois das datas apontadas, dado que com uma maior abrangência de situações poder-se-á completar a nossa abordagem. A documentação trabalhada, com dados relativos à temática, é espaçada cronologicamente. O que procuraremos é descortinar a sua importância e a sua influência do decurso da nossa História.

O trabalho de pesquisa documental centrou-se no Instituto de Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, especialmente dotado de documentação para o período cronologicamente tratado. A pesquisa necessitava de ser persistente e o mais abrangente possível, dado que as referências ao sal se circunscreviam aos locais de produção - as marinhas -, terminologia aplicada na documentação da Baixa Idade Média.

A pesquisa iniciou-se na sala do Serviço de Referência com a consulta do Livro de Índice, relativo à Chancelaria Régia de D. Fernando I, Próprios e Comuns, visto que a Chancelaria de D. João I está impressa e publicada. Como as referências para a temática em estudo não se revelaram significativas, orientou-se o trabalho no sentido da documentação relativa às instituições religiosas, presentes no espaço geográfico delimitado para estudo, tendo-se revelado material complementar. As salinas, a produção, a tributação, as medidas de

desenvolvimento à actividade ou a circulação de sal eram do domínio régio mas também senhorial, com destaque para o eclesiástico.

Procedeu-se, igualmente, à consulta das Cadernetas, também índices da documentação. Pesquisou-se na documentação relativa ao Patriarcado de Lisboa, tendo-se listado documentos, com possível interesse para a temática em estudo, nas seguintes entidades religiosas: Colegiada de Santa Marinha do Outeiro de Lisboa; Colegiada de Santo Estevão de Alfama de Lisboa; Colegiada de São Julião de Frielas; Colegiada de São Silvestre de Unhos; Colegiada de Santo Estevão da Alfama de Lisboa. No que se refere às Ordens Monástico-Conventuais, foi possível seleccionar informação, relativa ao tema, nos documentos referentes aos Mosteiros de Chelas ou de Santa Maria de Chelas, Mosteiro de São Vicente de Fora e Mosteiro de Santos-o-Novo.

A partir do tratamento da informação pesquisada houve o propósito de perspectivar e compreender as relações entre os vários elementos em estudo: o sal, produzido no estuário do Tejo, o mar e o rio, de modo a abrir uma «janela» e podermos «olhar» para entendermos como se enquadraram e dinamizaram o tempo histórico.

1 - SOBRE O SAL: UMA ABORDAGEM AOS ESTUDOS SOBRE O SAL

1.1 O Sal - abordagem histórica em Portugal até ao século XVII.

O sal é mais do que um produto de consumo e de troca.

Por conseguinte, consideramos importante proceder a uma análise, com um enquadramento temporal mais abrangente do que o delineado inicialmente para este estudo, de modo a traçarmos as linhas gerais dos estudos já realizados e que abordam a temática do sal.

Esta abordagem metodológica pretende, assim, facilitar a compreensão do papel do sal, as suas consistências e as suas variantes e perspectivar em que medida se aplica ao período específico de transição entre a dinastia de Borgonha e a dinastia de Avis, com um contexto marcado pela especificidade política, económica, militar e social.

O sal, em contexto histórico, expressa um valor que traduz uma cotação no espaço e durante o tempo em que se regista a sua acção. Quando se utiliza o termo de cotação, salvo o anacronismo, pretende-se que se entenda o valor intrínseco do sal enquanto elemento determinante de uma realidade mais global e qual o seu papel no quotidiano das gentes, que ocupando o espaço correspondente ao actual Portugal continental, se manifestaram, deixando-o vincado na memória dos tempos.

O sal foi, sempre, um dos produtos de circulação interna e alvo de grande interesse externo. É, nesta dinâmica económica, que se deve entender o valor do sal. Deste modo, é um produto referenciado como proveniente de uma actividade que se interliga com outras duas, a pesca e o comércio, constituindo e produzindo uma dinâmica própria que tem como palco o litoral e o mar e que interage num todo económico e nacional.

A salicultura está presente na realidade do nosso território, inclusive na toponímia³. O território correspondente ao nosso espaço nacional continental e o homem que o ocupa apresentam-se numa conjugação de factores geográficos, morfológico/físicos, climáticos e técnicos adequados que permitiram, desde há muito, uma produção de sal em qualidade e em qualidade.

O sal e a sua utilização remontam ao Neolítico⁴, registando-se elementos igualmente importantes para o período do Bronze Final, dado que a arqueologia atesta o aproveitamento dos recursos marinhos⁵. Na antiguidade, a sua extracção era, certamente, uma realidade em território peninsular, durante a presença romana, visto que os preparados de peixe⁶, o *garum*⁷, eram considerados produtos de excelência e tinham, como componentes básicos, o pescado e o sal utilizados em grande quantidade⁸, tanto mais se equacionarmos a quantidade de produção necessária para satisfazer o espaço de circulação comercial, durante o apogeu do império romano. A esta situação não está alheia a implantação geográfica romana, por exemplo em Olisipo, no subsolo da Casa dos Bicos e da rua Augusta, Almada, Salácia/Alcácer do Sal, Setúbal e Miróbriga/Tróia⁹, assim como em Baesuris/Castro Marim

³ MORGADO, Florbela, *Nos Caminhos do Sal*, coordenação de Fátima Magalhães, Lisboa, Edição da Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo, 1998, p. 11.

⁴ SOARES, Joaquina, SILVA, Carlos Tavares da, «Exploração de sal na costa sudoeste ibérica: o caso da Ponta da Passadeira (Barreiro)» Comunicação apresentada na *Conferência Internacional sobre a Pré-história das zonas húmidas*, organizada pelo Museu de Arqueologia e Etnografia do Distrito de Setúbal; Simarsul, 2011. Os investigadores estudaram este local arqueológico em pleno estuário do Tejo, Povoado do Neolítico Final e Calcolítico da Ponta da Passadeira, tendo concluído que se procedia à extracção de sal assim como constataram uma circulação de sal, dada a presença de conchas de moluscos marino-estuarinos em povoados do interior.

⁵ FABIÃO, Carlos, «O Bronze Final», *História de Portugal*, direcção de José Mattoso, vol. I, *Antes de Portugal*, Lisboa, Circulo dos Leitores, 1992, p. 85. Veja-se a referência feita aos pesos de redes de pesca, encontradas em Caminha, no povoado do Castro do Coto da Pena, e a ligação estabelecida entre os vestígios da dieta alimentar praticada por estas populações litorais, que incluía peixe e marisco, apontando-se para um provável aproveitamento do sal.

⁶ Idem, *Ibidem*, p. 262-266. O autor menciona a necessidade e utilização de sal em grande quantidade, o que pode ser directamente relacionado com o número elevado de cetárias, presentes em vários espaços, nos estuários do Tejo, do Sado e na costa Algarvia, «A exploração dos recursos marinhos implicava várias actividades complementares; a pesca, obviamente, mas também a produção de grandes quantidades de sal [...] Nestes centros fabricavam-se, antes de mais, simples conservas de peixe, ou seja, peixe cortado às postas e conservado em sal. Além disso condimentos mais requintados e de preparação demorada, que tinha por base peixes de diversos tipos ou vísceras de peixe macerados em muito sal».

⁷ FERREIRA, António Gomes, *Dicionário de Latim-Português*, Porto, Porto Editora, [s.d.], p. 503, 1.ª col. A palavra *garum* é traduzida como «salmoura de peixes diversos».

⁸ CUNHA, Rosalina Branca da Silva, *Subsídios para a Conservação do Peixe em Portugal, do século XII ao XVI*, Coimbra, Coimbra Editora, Lda., 1972, Separata do *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra*, vol. XXIX, p. 6. Neste trabalho, a autora denomina a produção ibérica de *garum* como «*garum hibericum*», e descreve a sua composição «mistura e salga dos intestinos de anchovas, preparada com a mistura e salga dos intestinos do atum, mureia, cavala ou esturjão».

⁹ MENDES, António Martins, «Pescas em Portugal: Ultramar - um apontamento histórico» *Revista Portuguesa de Ciências Veterinárias*, 2005, n.º 100, p. 17. Veja-se a caracterização feita das cetárias «todos os ombros e encontros das paredes são

ou em Ossonoba/Faro, onde os vestígios arqueológicos das cetárias, tanques ou grandes vasos destinados à salga e fabrico do *garum*, são confirmações arqueológicas¹⁰.

É importante salientar-se o papel dos estuários¹¹, do curso dos rios, assim como a sua relação com o elemento marítimo. Os vestígios arqueológicos de núcleos de cetárias¹², referidas a laborar, nestas áreas geográficas, em pleno século I d.C., atestam a existência de uma prática intensiva de produção e consequente utilização do sal, numa relação directa com a pesca, com o artesanato¹³ e com o comércio.

É interessante reflectir sobre a ausência directa de referências ao desempenho da salicultura marinha como actividade económica autónoma ou, ainda, de agentes com desempenho directo nela. Assim, apesar da importância indispensável deste produto, é referido pelos autores apenas como elemento constitutivo e básico de um outro, esse sim, considerado identificativo civilização romana. Resta considerar que o sal, na sua condição de conservante, confere ao *garum* a possibilidade da sua preservação e a capacidade de exercer a função de «excelência romana». É nesta dinâmica constante que se poderá dizer que o sal adquiriu, desde muito cedo, nos espaços peninsular e mediterrânico, uma importância civilizacional.

O período histórico seguinte é marcado por grande instabilidade político-militar, que se reflecte numa contracção urbana e económica, especialmente comercial, o que se por um lado permite omitir os traços de circulação do sal, no contexto mediterrâneo, por outro lado torna plausível pensar que, sendo tradicionalmente uma extracção espontânea, não se pode

arredondadas para facilitar a limpeza e evitar a acumulação de restos de matéria orgânica que poderiam prejudicar a qualidade do produto final», caracteriza ainda o processo de fabrico do *garum* como sendo um processo de autólise condicionada do pescado. Autólise consiste na transformação dos tecidos, pelas próprias enzimas.

¹⁰ CUNHA, Rosalina Branca da Silva, *Ibidem*, p. 6.

¹¹ FABIÃO, Carlos, «A Romanização do Actual Território Português. A Romanização da Economia Urbana», *Ibidem*, p. 265. A tradição de preparação piscícola remonta à presença cartaginesa na Península Ibérica, intensificada durante o domínio romano. Esta situação é também corroborada pela especialização ocorrida na cerâmica produzida, com características que permitem apontar para um certo exclusivo, utilizada no transporte deste tipo de produto, em que o sal é componente essencial.

¹² *Idem*, *Ibidem*, p. 264.

¹³ *Idem*, *Ibidem*, p. 266. Os trabalhos arqueológicos em Alcochete, Herdade de Rio Frio, atestam um centro oleiro de grandes dimensões e com produção específica de «ânforas para envasar os preparados de peixe do estuário do Tejo, também eles exportados para diferentes regiões do mundo romano».

excluir a sua produção e circulação devido à sua importância na conservação alimentar, mas considerar que deveria, sim, continuar a desempenhar o seu papel próprio.

Quando os povos invasores do mundo romanizado se debateram com a fixação e sobrevivência nesse mesmo espaço, num mundo que se tornava cada vez mais auto-suficiente porque mais ruralizado, embora muito militarizado e, por isso mesmo, também instável¹⁴ devido às frequentes razias e pilhagens levadas a cabo sobre as populações litorais, o sal mantinha a sua condição de produto essencial, embora tal contexto possa ter afectado a sua produção e circulação.

A importância civilizacional do sal é, também, uma realidade durante a dominação muçulmana da Península Ibérica e, concretamente, no território correspondente ao actual espaço nacional. Em Alcácer do Sal, a extracção deste produto foi uma constante¹⁵, situação constatada após a reconquista cristã da cidade. O Garb Al-Andaluz foi área de circulação de várias etnias, umas convertidas e outras consentidas pelo islamismo e, sobretudo, área de grande circulação de homens, de mercadorias e de comércio. O sal era uma mercadoria absolutamente necessária neste comércio de rotas terrestres e de ligações costeiras, com navegação de cabotagem, que ligavam o sul com o norte, nomeadamente ao Tejo, ao seu estuário e à sua desembocadura. Situação similar encontrava-se no Sado. A fartura piscícola¹⁶ destas águas é indissociável da produção espontânea de sal, dadas as características climáticas e morfológicas da região que envolve estes rios¹⁷. O sal constituiu-se como mercadoria integrante das rotas comerciais que chegavam ao Oriente e a África, tendo como plataforma o Mediterrâneo. No ocidente da Península Ibérica, destacam-se comerciantes que ligados ao

¹⁴ MATTOSO, José, «A Época Sueva e Visigoda» *História de Portugal*, coordenação de [...], vol. I, *Antes de Portugal*, Lisboa, Circulo dos Leitores, 1992, p. 315, 350.

¹⁵ MORGADO, Florbela, *Nos Caminhos do Sal*, coordenação de Fátima Magalhães, Lisboa, Edição da Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo, 1998, p. 11.

¹⁶ TORRES, Cláudio, «O Garb-Al-Andaluz» *História de Portugal*, coordenação de José Mattoso, vol. I, *Antes de Portugal*, Lisboa, Circulo dos Leitores, 1992, p. 366-367.

¹⁷ *Idem, Ibidem*, p. 390. Como o autor refere, o sal era a par de pedra calcária e do âmbar (extraído do cachalote), um dos produtos comerciais desta região do Garb. O sal era colhido em grandes quantidades em três pólos: o estuário do Tejo, Alcácer do Sal e Algarve.

oriente, «pertencentes às comunidades judaica ou cristã»,¹⁸ fixaram-se neste espaço e foram agentes de um mundo mais urbano em desenvolvimento, porque estabeleciam essas mesmas relações e contactos fluviais e marítimos, muitas vezes de longo curso, quando a conjuntura o possibilitava. Temporalmente, o final do século IX é mencionado por Cláudio Torres, no artigo referenciado, como o momento em que a região do estuário do Tejo podia ser considerada como pólo agregador das relações comerciais no Garb Al-Andaluz.

O sal tinha, especialmente em África, extrema importância pois era necessário à sobrevivência. Era levado pelas caravanas e trocado, pelos experientes comerciantes muçulmanos, por ouro ou por mão-de-obra negra. Sendo uma realidade posterior, nomeadamente dos séculos XIV e XV¹⁹, mas que tem, necessariamente, as suas raízes num período muito anterior, na medida em que a expansão muçulmana só pode ser entendida se a enquadrarmos numa simultaneidade político-militar, comercial e cultural-religiosa.

Durante o processo da Reconquista cristã, numa economia de guerra e com o repovoamento subsequente, decorreram alterações na posse da propriedade e, logo, também, no espaço ocupado pelas salinas ou salgados que muitas vezes passaram a ser pertença, em especial, dos «senhores do repovoamento» e ou da «guerra», sendo uma consequência da necessidade ou da recompensa por parte do poder régio. Algumas salinas persistem na posse das comunidades livres que fortalecem os seus laços de solidariedade, de modo a subsistirem. A posse da propriedade tem as suas variantes, consoante a realidade em análise, a propriedade de uma salina pode passar de posse comunitária para posse individual, em virtude das vicissitudes ou da conjuntura, económica, social, político-militar²⁰.

Com o avanço do processo de paz e o estabelecimento de um poder centralizado e forte, atestou-se o restabelecimento do sistema de transportes e, logo, o aumento da circulação

¹⁸ Idem, *Ibidem*, p. 371 e 373.

¹⁹ BRAUDEL, Fernand, *O Mediterrâneo na Época de Filipe II*, vol. I, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1983, p. 516. Veja-se a importância atribuída por Fernand Braudel ao sal, considerando-o entre os cinco produtos com relevo comercial nas trocas em contexto africano nos séculos XIV a XVI.

²⁰ MATTOSO, José, «Portugal no Reino Asturiano-Leonês» *História de Portugal*, coordenação de José Mattoso, vol. I, *Antes de Portugal*, Lisboa, Circulo dos Leitores, 1992, p. 500. Vide as referências feitas por este autor, concluindo o mesmo que os «Os processos de alargamento dos domínios senhoriais são, portanto, variáveis e eficazes».

de mercadorias, incluindo também as de grande porte, sobretudo nas cidades junto à costa ou junto às vias fluviais que estendiam os seus braços pelo interior e permitiram o aumento desta mesma circulação, dos contactos e dos conhecimentos²¹. O Estado fortaleceu-se com os resultados da fiscalidade que retirava da circulação e comercialização do sal.

A discussão em torno do carácter agrário ou marítimo da nossa génese nacional pode ser elucidada se atendermos ao papel deste produto no todo nacional,²² este entre outros, como o peixe, o mel ou a cortiça, que alimentaram as necessidades internas, tiveram trajectos facilitados pelos acessos naturais e pelo incremento dos mecanismos de troca, foram os mesmos que permitiram abrir o espaço nacional a um espaço extra-nacional, através e pelo mar²³.

O período conturbado das razias e das pilhagens da costa norte²⁴ foi amenizado quando se deu a tomada cristã da cidade de Lisboa: eliminou-se um ponto fulcral da presença e domínio muçulmano e, mais, adquiriu-se e utilizou-se esse mesmo espaço, entre outras estratégias, para fomentar a segurança costeira. A garantia de segurança desencadeou o desenvolvimento das actividades marítimas.

O Mar foi, pois, um elemento importante, desde a primeira dinastia, enquanto dinamizador económico e sustentáculo de uma realidade global.

A relação entre o meio marítimo e o meio fluvial é permanente na actividade salineira, visível de norte a sul do território nacional. Os rios Minho, Vouga, Lima, Leça, Douro, Mondego, Tejo, Sado e a costa algarvia são o palco desta actividade que cresce, porque é

²¹ Idem, «Os Concelhos» *História de Portugal*, coordenação de José Mattoso, vol. II, *A Monarquia Feudal (1096-1480)*, Lisboa, Círculo dos Leitores, 1992, p. 205.

²² GODINHO, Vitorino Magalhães, «Complexo Histórico-Geográfico» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, p. 130. O autor refere-se ao sal «como um dos vectores dinâmicos da economia de base agrária que caracteriza o primeiro complexo histórico-geográfico da nossa nacionalidade».

²³ Idem, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Lisboa, Editorial Presença, 2^{da} ed., vol. IV, p. 119, [s.d.]

²⁴ PICARD, Christophe, «Les conditions de navigation» *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Age. VIII^e-XIII^e siècle*, Paris, Presses Universitaire de France, 1997, p. 101. O autor menciona a pressão exercida pelas frotas navais muçulmanas, nas costas portuguesas, sobre as embarcações vikings. O clima de instabilidade foi uma realidade no litoral português «En 971, l'amiral 'Abd al- Rahmân ibn al-Rumâhis partit d'Almeria avec sa flotte, rejoignit celle qui était armée á Séville et patrouilla le long des cotes portugaises pour intercepter les bateaux vikings. Au XII^e siècle, les Banû Maymûn utilisèrent les navires de Séville et ceux d'Almeria pour entreprendre des razzias en Méditerranée et en Galice».

necessária, num primeiro plano como sustentáculo da própria pesca e, depois, perante as exigências comerciais do mercado interno e externo.

Para compreendermos o desenvolvimento da actividade da extracção do sal é importante traçar o quadro em que se desenrolaram as actividades marítimas na costa, no que, posteriormente, se constitui como actual território nacional. Alberto Sampaio apresenta-o de forma elucidativa quando, delimitando uma área espacial, portos na costa norte entre o Minho e o Vouga, traça o espectro evolutivo desse mesmo espaço, de uma gente e de uma economia regulada desde cedo pelo poder político.

As referências que aparecem em documentos, trabalhados por este autor²⁵, relativas a embarcações, navegação, espaços designados como «cortes» e que se subdividem em «talhos» dos quais se extrai sal e que se situam junto ao litoral, evidenciam actividades que se constituem como marcas próprias do espaço em estudo. Espaço este ocupado por povos que, directamente ou indirectamente, promoveram estas mesmas actividades: é o caso da presença muçulmana que funcionou, simultaneamente, como mecanismo de aceleração na circulação comercial de certos produtos e, por outro lado, suscitou o desenvolvimento de embarcações de guerra,²⁶ durante o conflito que opôs cristãos e muçulmanos na Península Ibérica. Aqui, serão de considerar estas relações entre o norte cristão e o sul muçulmano.

As embarcações, além de terem desenvolvido uma função de guerra e defesa, podem ter também desenvolvido funções relacionadas com outras actividades, particularmente no comércio longe da costa. Este pensamento é plausível se estabelecermos um quadro nacional, no qual se perspectiva algumas dificuldades técnicas e financeiras para a construção de embarcações, colmatadas com a presença de elementos exteriores com os quais se obteve mais-valias. A proximidade da Galiza e os contactos estabelecidos podem ter constituído uma vantagem, à qual se associa também a presença dos cruzados, aquando da tomada de Lisboa e

²⁵ SAMPAIO, Alberto, *Estudos Históricos e Económicos. As Póvoas Marítimas*, vol. II, Lisboa, Editorial Vega, 1979, pp. 18-20.

²⁶ Idem, *Ibidem*, p. 44. Em 1121, segundo a *História Compostelana*, D. Teresa oferece protecção ao Arcebispo Gelmírez nos seus navios, visto que a sua irmã D. Urraca pretendia prendê-lo. D. Teresa dispunha de navios, os quais talvez não fossem exclusivamente utilizados em funções de cariz militar, mas também no comércio, dado que este tipo de transporte serviria os interesses económicos do espaço geográfico envolvente e permitiria tornar o comércio mais intenso.

quando dela faziam porto de escala no caminho que seguiam para o Mediterrâneo. Considerados, por alguns autores, como contactos muito vantajosos, dado que constituíram modelos ao nível da construção de embarcações, da náutica e na definição e estabelecimento de percursos marítimos entre o norte e o sul da Europa²⁷, estas rotinas, que mais tarde constituem rotas, podem ter tido como precursores os normandos nas suas investidas pela costa oeste da Europa.

Na costa Norte, a foz do rio Lima, actual Viana do Castelo, sendo local litoral, pagava à Coroa tributo em sal, indicador da existência de produção e extracção, ou simplesmente da sua entrada pela foz do rio²⁸, proveniente de um comércio de cabotagem nas mediações.

Os lugares mais interiores pagavam os tributos em produtos provenientes da agricultura, enquanto, aos do litoral se exigia um pagamento que se expressava numa complementaridade entre produtos da terra e do mar. Esta circunstância pode ser indicativo de que a actividade da salicultura era, ainda, incipiente e cuja produção era ainda limitada ou, por outro lado, pode ser expressão que a actividade já era representativa e o produto envolvido já tinha valor económico significativo, como tal deve ser tributado pelo rei. Questões a desenvolverem-se através do estudo da documentação. É, nas mesmas fontes documentais, que Alberto Sampaio referencia a existência em Amedela, actual Meadela, espaço de salinas «terra inundável pela água salgada, assaz espaçoso»²⁹. A sua importância era tal que estes espaços eram terras reguengas³⁰.

No transporte de sal, são referidas duas formas de transporte: animais de carga e embarcações; destas não são especificadas as suas características físicas, referidas apenas como «*barcas*» ou «*bayxees*»³¹. Reconhece-se a complementaridade entre as actividades da extracção de sal, agricultura e a pesca, sendo, esta última, muito regulamentada durante a I

²⁷ AZEVEDO, Lúcio de, «Complemento da vida económica» *História de Portugal*, vol. II, direcção de Damião Peres, Barcelos, Editora Portucalense, 1929, p. 419. O autor afirma, ainda, que foram os Cruzados que divulgam uma mentalidade de viagem-comércio.

²⁸ SAMPAIO, Alberto, *Ibidem*, p. 55. O autor baseia-se no texto das Inquirições feitas por D. Afonso III, em 1258, para concluir da existência de tributos pagos à Coroa em sal.

²⁹ *Idem*, *Ibidem*, p. 58

³⁰ *Idem*, *Ibidem*, p. 59

³¹ *Idem*, *Ibidem*, p. 64

Dinastia. Não é alheio, a esta situação, o facto destas constituírem-se como sólidas fontes de rendimento. Situação idêntica pode-se constatar noutros locais, referidos pelo autor anteriormente citado, e com base nas mesmas fontes, como os casos de Varzim/Argivai, hoje Póvoa de Varzim, de Fromariz, Zurara, Pindelo, lugares pertencentes à actual Vila do Conde.

Nos lugares anteriormente referidos, atesta-se a ligação fluvial e marítima, assim como a tributação régia sobre as actividades desenvolvidas: os impostos recaíam sobre a pesca no mar cujo tributo era um peixe por embarcação, o «nabão», assim como sobre o sal comprado no porto de Vila do Conde. No que se refere ao rio Leça, em localidades como Bouças, hoje Matosinhos, ou Morosa, existem referências, semelhantes às anteriores, relacionadas com a navegação marítima e fluvial e com a tributação sobre a pesca e sobre o sal comprado no Porto.

As embarcações teriam, muito provavelmente, dupla funcionalidade, assim como quem as manobrava, pois tanto serviam para a pesca como para o transporte de mercadorias. Com nomenclatura variada, designavam-se por «pinaça», «barca», «carauela», «naues», «baixellis». Esta realidade aponta para o crescimento da construção naval.

O sal, que chegava a norte, carregado nas «pinaças» ou «às costas» era tributado e pago ao Mordomo³² de Bouças, representante régio, o que é indicador da importância deste rendimento para a Coroa. Aquele que passava por via fluvial, em Cantareira ou mais a norte, com destino ao Porto, também pagava a portagem³³ ao mesmo Mordomo. O sal era produzido e recolhido nas áreas envolventes e seguia nas «pinácias» para o Porto. O destino deste sal poderia ser o consumo local mas também a venda e redistribuição, sendo que o peso da pesca, no quotidiano, e a abundância de pescado exigiam formas de conservação, nas quais o sal assume papel de relevo como um dos métodos de conservação mais utilizado. O pescado era

³² CAETANO, Marcelo, *A Administração Municipal de Lisboa Durante a 1ª Dinastia (1179-1383)*, Lisboa, Edição da Academia Portuguesa de História, 1981. Veja-se a p. 25, onde autor refere o Mordomo como um elemento da administração da cidade de Lisboa, com funções de juiz de execuções, em termos criminal e/ou fiscal, desde que a Coroa seja a interessada. Este funcionário régio é mencionado, neste contexto, com funções, também, no âmbito fiscal, mesmo sem aparente conflito de interesses. Mais uma vez, o tributo do sal revela-se importante para o poder central.

³³ SAMPAIO, Alberto, *Ibidem*, pp. 72-73. Veja-se a informação relativa à circulação de sal que se desenvolveu de e para a cidade do Porto, decerto devido à importância comercial do seu porto marítimo, extensão do braço do rio Douro, e como porta para rotas com o exterior.

um alimento muito acessível, mas igualmente muito perecível, sendo necessário consumi-lo de imediato ou utilizar o sal e a seca como métodos de conservação, particularmente nas épocas de abstinência religiosa. Além de que o peixe e o sal permitiam às populações obterem outro tipo de mercadorias necessárias, recorrendo à navegação e à actividade comercial.

O sal assume, também, importância no interior do reino, estando registada a sua comercialização e regulamentação nas Cartas de Feira, nomeadamente do período de D. Afonso III. Falamos de zonas onde as ligações fluviais permitiam o acesso do sal ao interior do reino: no caso de Torres Novas, pelo rio Tejo e no seu afluente Almonda, mas também de Guimarães através do Rio Cávado. No interior do reino, há que valorizar o papel do Almocreve e das bestas de carga que se revelaram indispensáveis no transporte de produtos como o sal³⁴, quando as vias naturais, como o rio, deixaram de oferecer caminho rápido aos homens.

Do anteriormente mencionado, já se pode inferir que a salinicultura tinha peso na economia, não só pelo pagamento que se faz sobre o sal à Coroa, mas, também, porque estas actividades desenvolviam-se em terras regalengas, de posse e exploração directa do mais poderoso dos senhores, o rei.

No reinado de D. Afonso III é muito interessante perceber que o sal, em particular o seu comércio no Porto, funcionou como meio de pressão, numa contenda entre o poder temporal e o poder religioso, na qual o comércio do sal foi interdito aos habitantes do Porto. O rei exerceu o seu poder para impedir a circulação e comercialização de sal e serve-se do que o sal representa para conseguir o que pretende. Posteriormente, o rei acaba por levantar esta proibição feita aos habitantes da cidade e autoriza este comércio³⁵. Quais as razões específicas

³⁴ RAU, Virgínia, *Feiras Medievais Portuguesas/Subsídios para o seu estudo*, Lisboa, Editorial Presença, 1982, pp. 92, 93, 160, 161. O importante é perceber que, além da regulamentação régia, neste caso, refere-se ao reinado de D. Afonso III, o sal é um produto com grande espectro de acção devido à sua essência: circula tanto pelo litoral como pelo interior, apenas variando nos suportes de distribuição.

³⁵ SAMPAIO, Alberto, *ibidem*, p. 114. O autor explica que a interdição feita sobre o comércio do sal, resultou da contenda que opôs o rei D. Afonso III ao Bispo Julião, Bispo do Porto, em resultado da discordância em qual das margens do rio Douro deveria ocorrer o desembarque das mercadorias, o Bispo pretendia que fosse na margem direita, logo no Porto, o rei pretendendo também esses proveitos fiscais e defendia a margem esquerda para o desembarque e consecutivamente o desenvolvimento da povoação de Gaia.

para a escolha deste produto? Seria um privilégio tão significativo para o município e habitantes do Porto? Seria indicativo da importância do comércio deste produto, em quantitativo e em proveitos fiscais, que terão levado o rei a querer exercer, momentaneamente, o seu comércio, chamando-o a si? O sal foi utilizado como modo de pressão e, neste caso, apenas se pode concluir da sua importância para todos os intervenientes.

Estas povoações, mesmo antes de lhes ser outorgado foral, já possuíam um ambiente que se movia numa dinâmica marítima ou de estreita relação entre o litoral e o interior através da rede fluvial. No que se refere aos agentes destas actividades, poder-se-á concluir que a atracção exercida pelo litoral sobre a população é resultado da maior diversidade de recursos e consequente melhoria das suas condições de vida. É, deste modo, que se pode compreender a constituição formal das Póvoas, sendo necessário conceder privilégios a estas populações como incentivo à sua permanência num contexto posterior às incursões normandas e muçulmanas.

A exploração de salinas está atestada, entre os séculos X e XIII, nas áreas de influência dos rios Minho, Lima, Cavado, Ave, Leça, Douro, Vouga, Mondego, ligadas a instituições religiosas, muito embora o rei tivesse os seus direitos que podia, e até legava, consoante as circunstâncias³⁶, porém não deixava de controlar e exigir o pagamento do foro em sal, o que parece comprovar mais uma vez a importância da posse deste tipo de produto³⁷.

As primeiras referências a salinas do Baixo Vouga registam-se no século X, a primeira data de 929 e refere-se a um acto de venda entre entidades eclesiásticas, do presbítero Toresário ao abade do Mosteiro de Moreira, a segunda procede à doação entre um particular e uma entidade eclesiástica, Mumadona Dias e o Mosteiro de Guimarães. A posse deste tipo de

³⁶ RAU, Virgínia, *Estudos sobre a História do Sal Português*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, pp. 54-57. Veja-se a informação dada pela autora, sobre a documentação onde se regista a presença da actividade da salicultura a Norte de Portugal, que vem completar a dada por Alberto Sampaio em obra também citada. A documentação referida refere-se a vendas ou doações, e até transferências de propriedades, onde as instituições religiosas são intervenientes e parte interessada, casos dos Mosteiros de Moreira, Guimarães, Lorvão, Leça, ou do Convento de S^a Maria do Bouro. O Rei é, também, «um senhor» que participa na exploração e usufrui dos proveitos fiscais provenientes desta actividade.

³⁷ Idem, *Ibidem*, p. 63, A autora menciona que D. Dinis fez um emprazamento, por três vidas, a Sebastião Pelágio e sua mulher, mediante o desenvolvimento da actividade e o respectivo pagamento em sal, situação comum aos vários tipos de contrato que envolviam salinas.

propriedade, pela compra e doação, indica a sua importância no contexto económico e religioso da época³⁸.

A situação é confirmada ao longo dos séculos XI, XII e XIII, pois a foz ou o delta do Vouga propiciava o desenvolvimento desta actividade; estava protegida pela acção directa das águas do mar, com os seus sapais, esteiros e canais, onde se produzia e se comercializava o sal. O Homem aproveitou o que o rio e o mar lhe ofereciam e obteve a riqueza requerida³⁹, retirada destas salinas que, por sua vez, eram marcadas pela qualidade e pela quantidade do sal extraído e pela decadência das salinas a norte, Entre Douro-e-Minho, que não resistiram, nos séculos XIV e XV, à concorrência de Aveiro.

A pesca, realizada ao longo da costa e em alto mar, até ao norte da Europa, exigiu grandes consumos de sal, o que motivou o desenvolvimento da salicultura, com importância vital para o comércio externo; os produtos levados, com relevo para o sal, permitiram trazer mercadorias do norte da Europa e, simultaneamente, minimizar o seu preço final.

Neste contexto, as salinas de Aveiro apresentaram significativa importância na produção de sal, com reflexo no comércio das gentes do Porto, pois quando a produção limítrofe ao Porto decaiu, estas desenvolveram um monopólio da sua venda e distribuição, adquiriram salinas em Aveiro de modo a controlarem directamente a produção, nomeadamente, através da arrematação antecipada do sal a rendeiros e aplicaram a obrigatoriedade de venda na cidade do Porto. Estas estratégias tiveram como objectivo: arrecadar todos os dividendos na entrada e saída de sal no seu porto; a satisfação das necessidades internas relativas à salga e preparação do pescado; e dispor de uma moeda de

³⁸ BASTOS, Rosário, «No Trilho do Sal: valorização da história da exploração das salinas no âmbito da gestão costeira da laguna da Aveiro» *Revista da Gestão Costeira Integrada*, vol. 9, n.º 3, p. 33, http://www.aprh.pt/rgci/pdf/rgci-161_bastos.pdf 2009. A autora refere no seu estudo «O mais antigo registo que possuímos para as marinhas do Baixo Vouga data de 929 e consigna a venda feita pelo presbítero Toresário ao abade do Mosteiro de Moreira de umas salinas sitas em *Dagaredi*, na actual freguesia de Válega, concelho de Ovar [...] antecede em três décadas a tão propalada doação de Mumadona Dias, datada de 959». Segundo a autora, estas referências encontram-se nos documentos com os n.ºs 35 e 76, insertos na obra, *P.M.H.-Portugaliae Monumenta Historica a saeculo octavo post Christum usque ad quintum decimum iussu Academiae Scientiarum Olisiponensis Edita, Diplomata et Chartae*, vol. I, Olisipone, 1867.

³⁹ RAU, Virginia, *Ibidem*, p. 59, «Propagada assim e exploração salinera pela laguna, é evidente que uma corrente de tráfego ligaria desde logo a embocadura do Vouga a todos os lugares costeiros onde as pescarias e o comércio faziam do sal um produto de primeira necessidade, ao mesmo tempo que a navegação acorria ao local onde ele abundava».

troca no comércio com a Galiza e Biscaia, a Flandres e Irlanda. O Porto, sem ser produtor de sal, adquiriu o poder de o controlar e distribuir no norte do reino nos séculos XIV e XV⁴⁰.

O interesse pela produção de sal continuava, nomeadamente com D. João I que persistiu em manter e investir na produção em Aveiro e procedeu a contratos de aforamento, em 1395, sendo interessante verificar que exigiu um valor elevado de renda: três quartos, dois terços e, com maior frequência, a metade de toda a produção das salinas⁴¹. No início do século XV, 1406, o rei confirmou a Fernão Vasques, escrivão do Contos, o aforamento perpétuo de um praial para fazer salinas em Aveiro⁴²; em 1410, o rei voltou a aforar, do mesmo modo, uma salina em Aveiro⁴³; em 1411, consentiu a Álvaro Gonçalves da Maia, criado e escrivão da câmara do rei, a realização de três salinas em Caminha⁴⁴; em 1412, fez um aforamento em três vidas, pelo pagamento de metade da produção⁴⁵. A produção de sal era uma necessidade e os contratos de aforamento de salinas não estagnaram. O rei e o reino precisavam de sal.

Apesar da progressiva diminuição da produção de sal em Aveiro, resultante do assoreamento da ria, tal não implicou o menosprezo pelo sal de Aveiro, pois os proprietários de marinhas de Aveiro continuaram a ser exortados, pela Coroa, para consertarem as suas salinas. A Coroa, no final do século XIV e início do século XV, continuou atenta à produção

⁴⁰ OLIVEIRA, Aurélio de, «O Giro do Sal na Estratégia Mercantil e Industrial do Porto (séculos XIV-XVII)» *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, Porto, Universidade do Porto, II série, vol. I, 2007, p. 141. Em troca do sal, a Galiza disponibilizava pescado, madeira, ferro e provimentos úteis na construção naval e tanoaria; BARROS, Amândio «As Relações entre o Porto e a Galiza nos finais da Idade Média (Perspectivas de trabalho)» *Revista da Faculdade de Letras*, Porto, Universidade do Porto, p. 192. (<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/4003.pdf>). Jul.2011). Ambos os autores partilham da opinião que o Porto funcionou a norte, como uma placa giratória na distribuição do sal, tendo para isso desenvolvido uma política de monopólio no seu comércio e circulação.

⁴¹ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*. Lisboa, vol. II, t. 2 (1387-1402), Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2005, pp. 99-101.

⁴² *Ibidem*, vol. III, t. 1, p. 218, «huũ prajal manjnho pera fazer marinhas de sal e el».

⁴³ *Ibidem*, vol. III, t. 2, p. 258, Joham Christouez e mulher recebem em aforamento perpétuo de uma marinha régia com obrigações claramente definidas: «a tapedes e repairedes dos muros de fora defende da agoa do mar cada uez que a dicta marinha quebrar e a lauredes e apuredes e ponhades agoa e a rrepairedes de todos adubios que lhe forem necesarios e a lancedes a fazer sal com as outras suas vizinhas».

⁴⁴ *Ibidem*, vol. III, t. 3, pp. 47-48, «E esso meesmo seria acrescentamento das rendas do dicto concelho por que aueria o dicto trabuto assy como nos aueríamos das marinhas d auerio e mais a terça parte da dizima que do dicto sal ouuese a Igreja da dicta villa do que o concelho há a terça parte». Os tributos aplicados a quem produzia o sal permite compreender o incentivo que è dado à sua produção.

⁴⁵ *Ibidem*, vol. III, t. 3, p. 69, «a Joham galego e duas pessoas depois de sua morte Com condiçom que el e as dictas pessoas dem metade do sal que a dicta marinha laurar em paz».

em Aveiro e procedeu a aforamentos de salinas⁴⁶ de modo a incentivar a produção. Assim, se impunham as necessidades do sal no circuito comercial.

A administração e a posse da propriedade das salinas espelham a própria organização e necessidades políticas do território. O Mondego era apontado como limite territorial, a partir do qual esta actividade deixava de estar, por exclusivo, agregada à actividade estritamente rural, embora, para sul, continuasse associada às instituições religiosas e aos seus senhorios⁴⁷. Mais uma vez, foram as cartas de doação, de escambo ou testamentos, do Mosteiro de S^a Jorge e da Colegiada de S. Bartolomeu, Sé de Coimbra e Mosteiro da S^a Cruz de Coimbra, que permitem constatar a extracção de sal⁴⁸. O sal era importante, assim como o seu espaço de produção, como o caso de umas salinas que serviram de penhora, pelo pedido de um empréstimo ao Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra no ano de 1192⁴⁹. Frequentes foram as doações e os incentivos feitos por este tipo de entidades religiosas a particulares, de modo a promover a produção de sal⁵⁰.

O Mosteiro de Alcobaça, também, detinha espaços de salinas, embora estas não tivessem grande expressão numérica no total das propriedades: três em Óbidos e uma em Rio Maior, referidas no Tombo de 1262.⁵¹ No caso de Óbidos, foi na Lagoa de Alfeizerão onde se localizaram as salinas, nomeadamente, a que se incluiu na Granja da Mota, unidade de

⁴⁶ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. II, t. 1, (1385-1392), Lisboa, Centro de Estudos Históricos. Universidade Nova de Lisboa, 2004, pp. 99-101, docs. 795-802; I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. João I*, fls. 91, 91 v.º. D. João I, no ano de 1385, aforou seis marinhas em Aveiro; garante, deste modo, a sua produtividade e, ainda, garante como tributo a pagar pelos enfiteutas, valores de sal entre um meio e três quartos da produção das marinhas. Desta forma, o rei usufrui de um bem com várias utilidades e persiste na continuidade desta actividade económica, sobre seu controlo, pois o rei não doa, apenas afora a sua propriedade.

⁴⁷ BARBOSA, Pedro Gomes, *Povoamento e Estrutura Agrícola na Estremadura Central/ Séc. XII a 1325*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1992, pp.140, 141, 148 e 241. A salicultura é apontada como uma das actividades desenvolvidas no Senhorio de Alcobaça, com referência concreta à granja da Mota. A sua relevância é tanta que o rei D. Dinis permite a sua exportação. Os galegos aparecem ligados à pesca na Atouguia e que, também, exploram o sal, sendo um destes galegos proprietário de um talho.

⁴⁸ RAU, Virgínia, *Estudos sobre a História do Sal Português*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, p. 61. Veja-se as referências da autora aos instrumentos jurídicos que atestam a posse de salinas por parte das entidades eclesiásticas.

⁴⁹ RITA, Abílio, PINHEIRO, Aristides, *Os Portugueses e o Mar nos mais Antigos Documentos*, Lisboa, Edição do Banco Pinto & Sotto Mayor, 1990, p. 35; I.A.N./T.T., *Corporações Religiosas*, mç. 13, n.º 8. Dois particulares entregam, ao Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra, metade das suas salinas, como penhora, pelo valor de oitenta morabitanos, a resgatar em data posterior. Desta acção, há a reter que este tipo de propriedade tem valor económico e, mais uma vez, são propriedade das instituições religiosas.

⁵⁰ Idem, *Ibidem*, p. 38; I.A.N./T.T., *Corporações Religiosas*, mç. 6, n.º 2. Documento que alude a uma doação feita pelos priores de S. Jorge e de S. Bartolomeu de Coimbra, em 1236, onde se incentiva a produção e produtividade das marinhas.

⁵¹ BARBOSA, Pedro Gomes, *Ibidem*, pp. 339, 341, 346 e 365. Veja-se a informação dada pelo autor, na parte da obra referente a Gráficos e Mapas, relativa à posse e localização espacial deste tipo específico de propriedade.

produção específica, que desenvolveu a actividade salineira, entre a área da Mouraria e a costa, com trabalho directo dos monges.

Alcobaça, também, investiu em portos e barcos, por volta de 1180, tinha uma barca para vender sal em Lisboa⁵². Nesta área, os portos de Alfeizerão, Pederneira e de S. Martinho foram importantes, como portos de pesca e áreas de produção de sal, nomeadamente no abastecimento do mosteiro. A proximidade do porto de Salir era uma realidade, sendo uma porta de comércio e circulação de produtos. Foi alvo de privilégio concedido pelo rei D. Dinis⁵³ que permitiu a exportação de sal quando a mesma estava interdita. Este regime de excepção pode ser explicado por um excesso de produção ou explicar-se por si só, dado que representará, certamente, um proveito económico e político a um potentado senhorial que, para se manter como tal, necessitava de recursos significativos.

Os regimes de privilégio permitem perspectivar a importância e o papel exercido por estas instituições e compreender as vantagens que daí auferiu o poder régio, enquanto poder central ou centralizador, nomeadamente no povoamento do território e na dinamização das actividades económicas a sul do Mondego.

Buarcos era o porto ligado ao Mondego, mas os portos de Salir e da Atouguia, também, apresentavam um quadro interessante, no contexto da produção e circulação de mercadorias, com relevo para o sal. Atouguia foi povoada por francos, que receberam terras doadas pelo rei D. Afonso Henriques, recompensados pela sua intervenção no processo da Reconquista, sendo frequente, também, a presença de galegos que se dedicaram à pesca e à extracção de sal. No Foral de Atouguia, o sal era um dos produtos tributados, tal como o peixe. A referência ao tributo sobre o sal não era relativo à sua circulação comercial mas, sim e directamente, sobre quem possuía salinas e sobre quem o extraía dessas salinas⁵⁴. O sal era um produto característico da produção local. Seria este sal exclusivamente utilizado para

⁵² MATTOSO, José, SOUSA, Armindo, «Mutações. Tecnologia e Economia» *História de Portugal*, coordenação de José Mattoso, vol. II, *A Monarquia Feudal (1096-1480)*, Lisboa, Circulo dos Leitores, 1993, p. 250.

⁵³ BARBOSA, Pedro Gomes, *Ibidem*, p. 148.

⁵⁴ BARBOSA, Pedro Gomes, *Ibidem*, p. 241.

consumo local na salga e conservação do pescado? Provavelmente, a resposta será não, o comércio estrangeiro apelaria pelo sal.

O sal não é apenas o sal das salinas⁵⁵, que se forma pela inundação de água do mar nas terras circundantes, pois existe o sal proveniente de fontes salgadas como as de Porto Moniz, em Leiria, da Fonte da Bica, em Rio Maior e Tavira. Existem, actualmente, exemplos de explorações, deste tipo de sal: em Torres Vedras, procede-se à dissolução controlada do sal, por injeção de água no corpo salino, sendo a salmoura enviada para transformação e aproveitamento industrial. Em Loulé, o sal-gema é extraído a seco, sem intervenção de água, em mina subterrânea e a mais de duzentos e trinta metros de profundidade, sendo, também, canalizado para a indústria.

Em sequência da análise feita anteriormente, centramo-nos em Rio Maior porque, é importante referir que, a particularidade destas salinas naturais se deve ao facto de distarem trinta quilómetros do mar. Contudo, hoje, sabe-se que elas surgiram devido à permeabilidade e ou fendas da rocha calcária, permitindo a acumulação das águas pluviais, levando à existência de um lençol de água subterrânea que passava por uma extensa mina de sal-gema, registo da proximidade do mar em tempos iniciais. Dado que existia um poço aberto ao exterior, esta água ou salmoura era trazida à superfície e distribuída por talhos, procedendo-se à evaporação e à recolha do sal. Da exploração destes recursos, há registo escrito, desde o século XII⁵⁶, nomeadamente quando os Templários adquiriram, a particulares, uma salina e um quinto do poço anteriormente referido. O interesse destes religiosos revela a importância deste espaço e, particularmente, a sua capacidade económica; quanto à sua rentabilidade, é um tema mais obscuro.

Lisboa é mais um dos casos de estreita complementaridade entre o elemento rio e o elemento mar. O seu estuário é o fruto desta relação e confere à cidade grande dinâmica.

⁵⁵ CARVALHO, Galopim, *O Sal na História da Terra e do Homem*, Conferência pronunciada na abertura da Feira dos Minerais, Gemas e Fósseis, 2003, p. 2 (www.triplov.com/galopim/sal.htm). Veja-se a descrição feita sobre a exploração de sal na actualidade em Portugal.

⁵⁶ *Salinas Naturais de Rio Maior, Folheto Turístico*, Rio Maior, Edição da Câmara Municipal de Rio Maior e Associação de Desenvolvimento Integrado das Salinas, [s.d.] (www.ribatejo.com/ecos/rmaior/index.html) Nov. 2008. É mencionado que o documento original foi citado por Pinho Leal na obra *Portugal Antigo e Moderno*, vol. VIII, 1876.

Desde tempos remotos que a funcionalidade marítima de Lisboa é atestada⁵⁷, presente no foral de Lisboa atribuído em 1179, na referência à pesca e à entrada de barcas com pescado⁵⁸, ao comércio de sal, transportado por terra e tributado à entrada e à saída na portagem de Lisboa.

A importância do sal é, mais uma vez, inferida da carga fiscal que lhe é atribuída. Deste modo, o sal, a par de outros produtos como os escravos mouros, a cera ou os marroquins vermelhos, era transaccionado, sendo-lhe cobrado a respectiva portagem⁵⁹, tributação régia imposta ao comércio do sal, na compra ou na venda por via terrestre, estipulando-se o valor consoante o tipo de animal de carga. Esta referência é ainda mais importante dado que o sal é equiparado ao pão, elemento base da alimentação da época, para efeitos de imposto, não sendo explícito que, para estas duas mercadorias, se exigisse a reposição de mercadorias de igual valor como forma de permitir a isenção na saída do pagamento da portagem.

O sal e o pão têm, no foral de Lisboa, o mesmo tratamento tributário, o que permite concluir que, desde muito cedo, o sal tinha um peso relevante no quotidiano, na economia e na fiscalidade na cidade de Lisboa e, em última análise, em Portugal.

Lisboa, cidade marítima, através da qual são estabelecidas as relações comerciais nomeadamente com a Europa do Norte, com destaque para o entreposto comercial de Bruges, na Flandres. Desde muito cedo, estão referenciados os produtos portugueses vendidos nesta praça, limitados a produtos da terra,⁶⁰ e os do mar? É legítimo questionar se não levariam os mercadores também o peixe e o sal ou seria este último produto, por volta de Trezentos, desnecessário na Europa do Norte ou, simplesmente, a nossa produção seria insuficiente para

⁵⁷ CUNHA, Rosalina Branca da Silva, *Subsídios para a Conservação do Peixe em Portugal, do século XII ao XVI*, Coimbra, Coimbra Editora, 1972, Separata do *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra*, vol. XXIX, p. 9. «Lisboa, certamente dos portos mais antigos e mais procurados, em virtude do seu esplêndido estuário, foi explorado pelos povos primitivos e por todos os que ocuparam a Península».

⁵⁸ CAETANO, Marcelo, *A Administração Municipal de Lisboa Durante a 1ª Dinastia (1179-1383)*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1981, pp. 117 e 121.

⁵⁹ Idem, *Ibidem*, p. 117, «Por carga de pão ou de sal que homens de fora comprarem ou venderem, sendo a carga de cavalo ou de macho, paguem 3 d.^{os}, e de jumento, 3 mealhas».

⁶⁰ MARQUES, A. H. de Oliveira, *Ensaio de História Medieval Portuguesa*, Lisboa, Editorial Vega, 1980, pp. 135, 138, 141, 142 e 167. Veja-se os textos, do autor, referentes ao comércio português na feitoria de Bruges e às viagens feitas a Lisboa por navios oriundos da Prússia no início do século XV.

exportar? Certamente que o sal seria, também, um dos produtos transaccionados neste comércio. No que respeita às embarcações portuguesas, será então possível considerar que, se carregaram o vinho e a cortiça, também teriam capacidade para carregar este produto, embora o sal necessitasse de muito espaço. No início de quatrocentos, estão assinaladas embarcações que vieram, directamente, buscar o sal a Lisboa, nomeadamente de Danzig⁶¹, na Prússia, tendo a Flandres funcionado como intermediária entre aquela e Portugal. Intensificaram-se os carregamentos de sal com destino às cidades do Báltico, da Hansa, que colocavam, no mercado português, os seus produtos (cereais, madeira e até panos), o que por si só justificava a venda do nosso sal. Com o tempo, holandeses e zelandeses repartiram o seu comércio entre o sal de França e de Portugal. O sal do Tejo e do Sado foram a fonte para este comércio.

Parece, no entanto, contrariar a ideia de que a produção de sal seria limitada ao consumo interno, que se produzia e se exportava nos reinados de D. Fernando e D. João I. Nesta época, o sal estava no lote dos produtos de livre aquisição em todo o reino, pelos mercadores estrangeiros, embora Lisboa tomasse lugar cimeiro no quadro destas trocas comerciais, até porque no que se refere à exportação de sal, carregado nos navios da Hansa, A. H. de Oliveira Marques refere que os registos existentes, quanto à origem do sal, apenas mencionam Lisboa, indicativo da sua área de produção, as margens do estuário do Tejo.

No âmbito da História Económica, Lúcio de Azevedo faz uma afirmação categórica sobre este assunto: «O vinho e o sal, que eram, como sabemos, dos mais importantes valores do tráfico na Idade Média, abundavam na terra portuguesa»⁶². Assim, é de considerar a cotação do sal como elevada, sendo este um produto de excelência nas trocas comerciais.

⁶¹ Idem, *Hansa e Portugal na Idade Média*, Lisboa, [s.l.], 1959, p. 58. O autor salienta que estas viagens indicaram uma regularidade de comércio, posição reiterada pela forma como se tomou conhecimento das mesmas, documentação decorrente das circunstâncias ocorridas durante o trajecto, naufrágios e aprisionamentos por pirataria, caso contrário permaneceriam desconhecidas. Os hanseáticos vinham abastecer-se, com grande interesse pelo sal, que pela sua dureza, pouco deliquescente e muito anídrico, resultado de ser seco ao sol num clima de verões secos e quentes, apresentava melhores condições de conservação na viagem e na conservação de peixes de maior porte. Não se pode excluir as circunstâncias políticas e militares, do século XIV, que muitas vezes orientaram a escolha pelos locais de abastecimento de sal.

⁶² AZEVEDO, Lúcio de, *Elementos para a História Económica de Portugal. Séculos XII a XVII*. Lisboa, Inapa, 1990, p. 53.

Lisboa, como cidade, estabelece uma intensa ligação entre a terra e o mar, tendo como via privilegiada o Tejo, de forma a suprimir as suas necessidades internas, suscitadas pelo aumento populacional e em virtude, também, da fixação de mercadores estrangeiros⁶³.

No foral da Portagem encontra-se bem vincada a troca intensa de mercadorias de várias origens que chegam e partem por via marítima - de Bruges, Ypres, Londres, Valência, Sevilha, Aragão - e que se servem do Tejo para alcançarem a cidade de Lisboa, onde são taxadas pois o rei regulamentou o que a ele se deve, impostos sobre as mercadorias. O sal é um desses produtos referidos como vindos pelo mar, pela «foz», com origem em Setúbal e Alcácer do Sal, que chega a Lisboa e paga ao rei a dízima⁶⁴, independentemente dos agentes destas transacções serem ou não vizinhos. Assim como pagam, igualmente, a dízima do sal, as embarcações que o levam para fora de Lisboa, sendo devida à alfândega⁶⁵. Todavia, é omissa quanto à tipologia da embarcação que transporta o sal pelo estuário do Tejo, não o sendo quando se refere às embarcações que transportam o sal pela sua foz. Utiliza-se a designação de «Naujos», de cariz generalista, mas que, neste contexto, nos remete para embarcações de alto bordo, dado que, referindo-se ao sal que paga imposto na alfândega, muito provavelmente segue para «além do reino de Portugal»⁶⁶. Recai sobre o sal, ainda, outro imposto, a sisa, aplicado no acto da transacção comercial, provavelmente a partir de 1374⁶⁷, pagando-se, em 1384, dois dinheiros por cada alqueire de sal comercializado, valor alterado mediante a desvalorização monetária nos séculos XIV e XV.

⁶³ BARBOSA, Pedro Gomes, *Lisboa. O Tejo, A Terra e o Mar (e outros estudos)*, Lisboa, Edições Colibri, 1995, pp. 20, 21. O autor refere-se à importância da ligação da cidade com o espaço mais interior / terra, mas também com o mar e com as actividades subjacentes. Refere, por isso, a importância que as pescas e o comércio marítimo têm na abertura da cidade ao Mar.

⁶⁴ MARQUES, João Martins Silva, *Os Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História*, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1945, vol. I, Suplemento, doc. 42, p. 53, «Item do sal que ujer do dicto logo dalcaçer e de setu[u]al pella foz paguem dizima».

⁶⁵ Idem, *Ibidem*, vol. I, Suplemento, doc. 42, p. 58 « Das Esteíras que leuarem os Naujos que vaam pella foz com o sall paguam dizima E o livramento do sal he da alfandega».

⁶⁶ Idem, *Ibidem*, vol. I, Suplemento, doc. 42, p. 58, «Naujos que vaam pella foz». Neste documento esta designação aparece ligada ao ancoradouro do Restelo, aonde ficavam ancorados as embarcações que não podiam, devido ao seu calado acercar-se da zona ribeirinha de Lisboa e inscreve-se no Título dos haveres que levarem para além mar pella foz, «Naujos que vaam pella foz».

⁶⁷ MARQUES, A. H. de Oliveira, *Hansa e Portugal na Idade Média*, Lisboa, [s.l.], 1959, p. 115-116.

O rei obtinha, com o sal, vários proveitos fiscais provenientes da aplicação de impostos, o que deverá ter contribuído, directamente e indirectamente, para o fortalecimento das contas do reino e para a afirmação económica do comércio português. Ora, quando o rei não recebeu o devido, exigiu-o, nomeadamente aos mercadores estrangeiros que, carregando sal no porto de Vila do Conde com destino a Flandres, França e Inglaterra, não procederam ao pagamento na alfândega. D. Fernando exortou-os, então, quanto ao pagamento sobre a saída do sal, não os inibindo do devido pagamento da dízima sobre as mercadorias de «torna-viagem»⁶⁸.

Estes mesmos impostos cobrados sobre o sal serviram de privilégio e incentivo no âmbito da construção naval e do comércio externo. D. Fernando, em 1377, isentou, do pagamento de portagem, de sisa e de «*alfonj*»⁶⁹ de sal, os detentores de embarcações com mais de cem tonéis na primeira viagem realizada a partir de Lisboa⁷⁰.

No reinado do rei D. João I, foi aplicada a sisa sobre o sal exportado via marítima⁷¹ sem agente acompanhante das mercadorias. O controlo fiscal revelou-se mais intenso e mais eficaz sobre os carregamentos e comércio de sal, sinal de dificuldades financeiras. A recusa da implementação da sisa, pelos envolvidos neste comércio, fora aceite por D. João I, mas a sisa continuou a ser referida como imposto aplicado nos reinados de D. Afonso V e de D. João II.

O sal adquiriu um estatuto que o distingue dos demais produtos, em contexto comercial.

Lisboa permitiu e desenvolveu a ligação entre o Sul e o Norte da Europa, pois desde muito cedo abriu-se ao Mar. Desde a formação da nacionalidade que se estabeleceram

⁶⁸ MARQUES, João Martins Silva, *Os Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História*, Lisboa, 1944, vol. 1, doc. 138, pp. 156-157.

⁶⁹ *Enciclopedia Universal Ilustrada*, 2^{da} col., Madrid, Espasa-Calpe, S.A, 1968, p. 581. A designação Alfoli, alfonj e alfolin do sal parece referir-se a um armazém de sal, «Almacén de la sal». Embora não se tenham encontrado referências directas a estes armazéns, o seu armazenamento poderia implicar um acréscimo no preço final se controlassem a oferta no mercado, assim como, dependendo das condições em que seria acondicionado, poderia reduzir o seu peso e, em consequência, o lucro.

⁷⁰ Idem, *Ibidem*, vol. 1, doc. 140, pp. 158-160.

⁷¹ RAU, Virgínia, *Estudos sobre a História do Sal Português*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, p. 114, «seguisse em carregamentos não acompanhados por quem os expedia, ou um seu agente».

relações comerciais com Inglaterra, França, Flandres, Castela, tendo Lisboa como o espaço privilegiado de interligação. A presença de mercadores, de várias proveniências, com algum destaque para as cidades itálicas a partir do século XII - pisanos, genoveses mas também catalães, estabeleceram-se em Lisboa e desenvolveram comércio com Portugal. Os venezianos e florentinos marcaram a sua acção a partir do século XIII e intensificaram a sua presença nos séculos XIV e XV. Estes mercadores serviram-se de Lisboa como ponto de escala, para aceder aos mercados do Norte da Europa⁷². As ligações comerciais de Portugal com a restante península Ibérica, também tinham, no sal, um elo significativo, nomeadamente pela necessidade que a Galiza e as Astúrias⁷³ tinham dele para a conservação do seu pescado⁷⁴, mas também o sul de Espanha está contemplado pelas trocas comerciais, nomeadamente Sevilha, com registo no tempo de D. João I⁷⁵, podendo ser a metade da etapa do nosso circuito comercial até Valência⁷⁶.

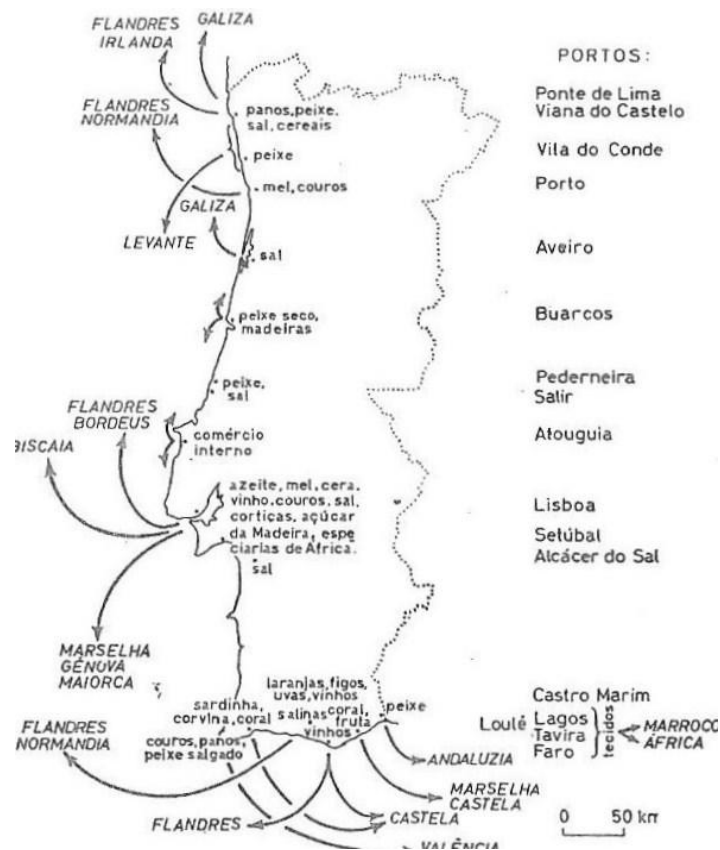
⁷² RAU, Virgínia, *Estudos de História*, Lisboa, Editora Verbo, 1968, pp. 15, 59, 60, 61 e 62. Nos vários estudos, feitos pela autora, constata-se que os mercadores estrangeiros, presentes em Lisboa, beneficiavam de um estatuto privilegiado, pelas cartas de segurança dadas, no porto de Lisboa, às galés venezianas, na isenção de pagamento de dízima sobre a mercadoria descarregada, pois pagavam apenas sobre as vendas. O sal faz parte do conjunto de produtos adquiridos pelos estrangeiros e comercializado, sendo muito requisitado no século XIV devido às necessidades decorrentes da Guerra dos Cem Anos e às características próprias que o distinguem dos demais reinos produtores.

⁷³ Idem, *Ibidem*, p. 111. A autora é clara na sua afirmação: «na Península apenas a Galiza e as Astúrias podiam ser e eram compradoras, bem que a maior proximidade de Aveiro lhes garantisse abastança, a preços mais acessíveis».

⁷⁴ ZURARA, Gomes Eanes, *Crónica da Tomada de Ceuta*, Lisboa, Publicações Europa-América, 1992, p. 51. A Paz estabelecida entre Portugal e Castela é apresentada como uma vantagem para o segundo interveniente, anunciada pela lista de produtos que Portugal poderia oferecer a Castela, situação rematada pelas vozes que afirmam «cá dos nossos portos se mantém mui grande parte de Espanha». Salvo o possível exagero, estão, pelo menos, assinaladas, por via marítima, as nossas trocas com Castela e o papel dos nossos portos nos circuitos comerciais.

⁷⁵ MARQUES, João Martins Silva, *Ibidem*, vol. I, doc. 179, p. 196. Por carta de 12 de Dezembro de 1391, o rei garante a segurança aos mercadores e embarcações estrangeiras, oriundas da Galiza e de Sevilha, nos portos portugueses.

⁷⁶ FONSECA, Luís Adão da, «Relações Comerciais entre Portugal e os reinos peninsulares nos séculos XIV e XV, *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, vol. II, Porto, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1987, p. 557. Portugal desenvolve relações comerciais num duplo sentido geográfico, a oeste e a este da península Ibérica, «O tráfego entre Portugal e Valência teria começado a apresentar alguma relevância a partir de finais do século XIV, como aliás parece ter acontecido na Catalunha».



MAPA I. Comércio português no século XV⁷⁷

A presença e a acção destes mercados estrangeiros foram regulamentadas pelo poder régio, mas de modo a consubstanciar-se a sua relação com Portugal, que se afirmava cada vez mais pela sua vertente marítima, como consequência, derivou numa valorização dos seus portos marítimos⁷⁸. Portugal era, assim, uma plataforma para o norte atlântico e para o sul da Europa mediterrânica e desenvolvia um processo de consolidação progressiva da sua posição comercial no contexto europeu. Posição esta que se revelou preparatória e, simultaneamente, consubstanciou, porque paralelo embora com outras vertentes, o processo mais vasto que culminou nas conquistas e descobertas dos séculos XV e XVI⁷⁹. Portugal tinha, sem dúvida,

⁷⁷ SERRÃO, Joaquim Veríssimo, «Comércio externo: Espanha e França» *História de Portugal*, vol. II, *A Formação do estado Moderno*, Lisboa, Editorial Verbo, 1980, p. 292.

⁷⁸ *Lei de Almotaxaria, 26 de Dezembro de 1253*, Introdução, tradução e notas de Aristides Pinheiro, Abílio Rita, 2.ª edição, Lisboa, Banco Pinto & Sotto Mayor, 1984, p. 12. Neste texto, o rei, D. Afonso III, determina aos mercadores estrangeiros que procedam ao encaminhamento das suas mercadorias exclusivamente por mar, se por um lado evita eventuais vendas em terra, por outro lado destaca a importância dos portos como espaços distribuidores no circuito comercial, sancionando a desobediência. «Ordeno (e proíbo) com firmeza que a mercadoria que pertença a um mercador não seja retirada por terra, mas saia toda através do porto e quem a tenha retirado por terra a perca».

⁷⁹ OLIVEIRA, Aurélio de, «A crise de 1385/85 e os fundamentos económicos e sociais da Expansão Ultramarina Portuguesa» *Revista da Faculdade de Letras do Porto: História*, série II, vol. 3, Porto, Universidade do Porto, 1986, p. 11. O autor afirma

uma situação privilegiada em termos geográficos mas, também, desenvolveu acções paralelas no plano da malha social mercantil e da acção régia que se enquadraram no domínio da protecção e incentivo a esta dinâmica geral. Factores que viriam a culminar numa política nacional.

No foral de Lisboa, esboçou-se a vertente marítima do reino e de Lisboa, sendo neste documento que o rei destacou a figura do Alcaide do mar, atestou a importância do contexto marítimo para a cidade e das suas actividades marítimas, provavelmente em virtude dos proveitos fiscais consequentes. Paralelamente concedeu «foro de cavaleiros» a quem foi designado como executante de tarefas marítimas⁸⁰. Através deste documento verifica-se a tributação sobre a actividade piscatória e o transporte de sal: depreende-se a necessidade deste produto na conservação do pescado e, logo, a existência de produção, extracção e comercialização de sal⁸¹.

As medidas legislativas criadas, para o desenvolvimento naval e protecção à frota naval/comercial, com D. Dinis e D. Fernando, expressam a preocupação na criação de sustentáculos para um comércio marítimo que dependeria, necessariamente, de suportes físicos e financeiros. A Coroa atestou a presença de estrangeiros mas incentivou as acções dos nacionais ligados às embarcações, ou seja, ao suporte físico para a actividade comercial.

Neste contexto comercial, mas noutra variante, é referida a presença de portugueses, a partir do século XIII em Bruges, nas costas da Inglaterra, nos domínios ingleses em França, mas com um estatuto de nação privilegiada⁸²; ora os produtos, ora a acção dos portugueses, eram importantes para os monarcas desses espaços, devido ao que levavam e ao que traziam; em conclusão, devido ao que representavam pela actividade que desenvolviam.

mesmo que a expansão moderna tem raiz na expansão medieval «Essa “expansão” medieval é fundamental e essencial para se compreender a expansão moderna de quatrocentos. Esta radica naquela».

⁸⁰ CAETANO, Marcelo, *A Administração Municipal de Lisboa Durante a 1ª Dinastia (1179-1383)*, Lisboa, Edição da Academia Portuguesa de História, 1981, p. 122.

⁸¹ CAETANO, Marcelo, *Ibidem*, p. 117. Vide a referência feita no texto do Foral, no parágrafo 18; aplica-se imposto sobre o pescado carregado para fora da vila, ou seja, mais uma vez infere-se a utilização do sal como uma das formas de conservação do pescado que é deslocado para outras distâncias. A questão da conservação requer alguma abundância de sal, que se produz e que circula segundo as necessidades quotidianas.

⁸² VERLINDER; Charles, «Comércio Externo. Idade Média» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, p. 114.

Apresenta-se significativa a abordagem geral da dinâmica comercial, pois também ela permitirá compreender a importância do sal, nestas rotas, nestes portos e com estes agentes comerciais.

Esta relação intensa, de que o rio Tejo é elo de ligação, remete-nos, de imediato, para a produção de sal. A cidade abastecia-se de sal, na margem direita do rio, em locais como o Tojal, São Julião, Maçolas, Reguengo de Frielas, termo de Loures. Também, nesta área geográfica, no século XIII, registam-se vendas, doações e contratos de exploração de propriedades em que as entidades eclesiásticas, como Mosteiro de S. Vicente de Lisboa e o Convento de Odivelas, são partes interessadas, permanecendo o pagamento do foro em sal.

A necessidade de controlar o comércio deste produto foi razão suficiente e justificável pelo rendimento auferido, resultante dos direitos da coroa portuguesa sobre o sal e da importância que o mesmo adquire no contexto europeu. Revela-se importante relacionar esta medida com a importância que o sal adquiriu no reinado de D. João I, quando serviu de forma de pagamento aos mestres das embarcações, fretadas para a torna-viagem da conquista de Ceuta⁸³.

O Tejo marcava a sua dinâmica para além de Lisboa e os centros produtores disseminam-se nas suas duas margens: as salinas da margem esquerda, de grande pulverização, estão registadas desde o século XIII⁸⁴ - Lavradio, Alhos Vedros, Samouco, Lançada, Sarilhos, Alcochete, Aldeia Galega. Nesta margem, era a Ordem de Santiago que detinha jurisdição, destacando-se a sua comunidade feminina, o Mosteiro de Santos, que possuía, nos séculos XIV e XV, grande parte destas marinhas das quais fizeram contratos de exploração e obtinham os devidos rendimentos⁸⁵.

⁸³ RAU, Virgínia, *Estudos sobre a História do Sal Português*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, pp. 114-115. A autora, recorrendo à Crónica da Tomada de Ceuta, de Gomes Eanes de Zurara, remete-nos para este episódio e, simultaneamente, para a importância da capacidade produtiva das salinas do Tejo.

⁸⁴ RAU, Virgínia, *Ibidem*, pp. 64-65. Veja-se a referência ao grande número de lugares no Conselho do Ribatejo «onde o mar surgia ao longo dos esteiros e dos ribeiros, quase toda entregue aos cuidados colonizadores da Ordem de Santiago».

⁸⁵ MATA, Joel Silva Ferreira, «As Marinhas de Sal do Mosteiro de Santos nos séc. XIV e XV» *As Ordens Militares em Portugal e no Sul da Europa*, Coordenação de Isabel Fernandes e Paulo Pacheco, Lisboa, Colibri; Câmara Municipal de Palmela, 1997, pp. 206-210. O autor encontrou registos de contratos realizados entre o Mosteiro de Santos-o-Novo e particulares, verificando-se os seus objectivos de restaurar, erguer e explorar salinas, definindo o pagamento dos direitos devidos.

O domínio exercido pela Ordem de Santiago, nesta área a sul do Tejo, cujos direitos e jurisdições sobre a terra resultaram do processo de reconquista, reflecte um interesse semelhante ao do rei: o desenvolvimento económico para, posteriormente, obter proveitos, sendo eles, a dízima sobre o sal que saía pela foz do Sado.

O rio Sado, Setúbal e Álcaçer do Sal constituíram um pólo importantíssimo na produção de sal em Portugal. Sesimbra era, também, nesta área geográfica, considerada como centro piscatório e produtor de sal, por isso, em 1481, repartia, com Setúbal, por seis meses cada, a autorização de carregamento e de comércio do sal⁸⁶. O poder régio teve, na Ordem de Santiago, o seu baluarte de segurança e de organização na região. A produção ou extracção de sal era antiga e, durante a centúria de Duzentos, referida como significativa visto que era motivo de reconhecimento régio⁸⁷. Situação que se verifica desde a primeira dinastia, situação que persiste e aumenta no século XVI.

O sal desta região chegava a Lisboa e pagava dízima, logo fazia parte do lote de produtos que entrava na cidade e, desde sempre, pertenceram ao quadro das nossas vendas ao exterior: o vinho, peixe seco e frutas⁸⁸. A dízima⁸⁹ constituía-se como rendimento importante, como tal também era aplicado ao sal que vinha por mar e entrava em Lisboa.

A sul do território nacional, a salicultura era, igualmente, uma actividade relacionada com as actividades da pesca e do comércio; desenvolvia-se em função das solicitações da primeira e permitia o desenvolvimento da segunda. Devido ao seu próprio crescimento, digamos que existia uma relação de proporcionalidade directa.

Nestes contratos com particulares é visível o interesse desta comunidade no desenvolvimento da salicultura, sobretudo através da isenção dos direitos, usualmente cobrados, durante períodos estipulados para a conclusão de marinhas novas. O sal revela-se, mais uma vez, um produto com grande interesse económico.

⁸⁶ CUNHA, Rosalina Branca da Silva, *Subsídios para a Conservação do Peixe em Portugal, do século XII ao XVI*, Coimbra, Coimbra Editora Lda, 1972, Separata do *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra*, vol. XXIX, p. 31. Cf.

⁸⁷ RAU, Virgínia, *Ibidem*, p. 68. A autora refere que a produção de sal, em Setúbal e Alcácer, é significativa e reconhecida entre finais do século XIII e durante o século XIV, sendo confirmada, por D. Afonso IV, a posse dos direitos que a Ordem de Santiago tinha sobre o sal desde o rei D. Dinis.

⁸⁸ *Idem*, *Ibidem*, p. 69. A autora remete-nos para «o foral da portagem de Lisboa, anterior a 5 de Outubro de 1377» e, mais uma, vez o sal é um dos produtos do mar, que somado aos produtos da terra, são consumidos e comercializados.

⁸⁹ PEREIRA, João Cordeiro, *Para a História das Alfandegas em Portugal. No Início do Século XVI (Vila do Conde - organização e movimento)*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1983, pp. 9, 22 e 32. O autor defende que Portugal foi precursor na Europa no estabelecimento de um sistema alfandegário pois, desde o início da nacionalidade, a coroa estabelece um quadro tributário em que, por exemplo, a dízima tem um papel importante como tributo geral e exclusivo do rei sobre comércio marítimo, diferenciando-se do tributo aplicado ao comércio interno pago no âmbito da portagem, embora esta última possa também representar a aplicação de uma taxa de dez por cento.

As salinas velhas e novas estendiam-se ao longo do estuário do Sado, pelos seus esteiros e canais, localizando-se em Setúbal, Motrena, Gambia, Bombarralha, Enxarroqueira, Musgos, Zambujeiro, Espim Norte e Espim Sul, Faralhão e Telhada em Álcaçer do Sal⁹⁰. Esta actividade foi incrementada durante o século XVI e Virgínia Rau dá prova disso com os exemplos que apresenta dos vários aforamentos e sesmarias concedidos pelos oficiais do Mestre de Santiago a particulares, sempre com o fito de utilizar praias e sapais, para a construção de novas marinhas. O poder central confiou, durante este período dos séculos XVI-XVII, à Ordem de Santiago o incremento desta actividade que, por sua vez, incentivou a sua preservação e exploração, através dos contratos que estabeleceu com particulares. Estes particulares podem ser enquadrados em vários estratos sociais, desde o mercador de Setúbal, guarda reposte, cavaleiro ou físico do Mestre D. Jorge, juiz de órfãos, licenciados até ao clérigo de missa.

Esta situação seria o reflexo da importância dos rendimentos extraídos desta actividade, ou o facto de existirem foreiros, directamente ligados à Ordem de Santiago, através da pessoa do seu mestre, D. Jorge, poderia ser indicativo de um continuado controlo por parte da Ordem, em termos sociais e económicos? Constatam-se que foi dado, a um senhor laico, um poder considerável nos desígnios da Ordem. Não seriam os valores envolvidos pela dinâmica do sal, carregamento e comércio, determinantes para o exercício destas relações de poder?⁹¹ Os foreiros não eram, como já vimos pela sua condição social, quem trabalhava a terra, quem extraía o sal, isto é, a mão-de-obra, como tal parece legítimo considerar o anterior exposto: a actividade da salicultura interessava economicamente, e, por isso, excluía-se do contrato directo o estrato mais baixo da sociedade, que desempenhava a função técnica na

⁹⁰ RAU, Virgínia, *Ibidem*, p. 34. Veja-se o mapa onde é apresentada a localização espacial de salinas, à data da realização desta obra, e que permite contextualizar, especialmente, as salinas mencionadas para os séculos XV e XVI, que ainda persistem com a mesma nomenclatura.

⁹¹ MAGALHÃES, Joaquim Romero, «A Pesca e o Sal», *História de Portugal*, coordenação de José Mattoso, vol. III, *No Alvorecer da Modernidade*, Lisboa, Circulo dos leitores, 1993, p. 289. Cf.

produção, o marnoteiro⁹². Não sendo este o agente directo, no contrato com a Coroa ou com a Ordem de Santiago, era agente, numa segunda fase, nos contratos de exploração com o enfiteuta que, por sua vez, em virtude da sua condição económica e social, era o sustentáculo do desenvolvimento económico da actividade⁹³. Esta teia de relações sociais e económicas estaria na base da produção de sal de Setúbal e Álcaçer. Esta última povoação era, durante este período, um espaço de alternativa, na medida em que a venda do seu sal era secundária em relação ao de Setúbal, o que conduzia a limitações no seu desenvolvimento.

O sal de Setúbal, primeiro pelo porto de Lisboa depois também pelo porto da respectiva cidade, começava a ser substancial fonte de receita para o reino e fonte de abastecimento privilegiado para os barcos holandeses que estabeleceram monopólio na sua aquisição. No final do século XV, reinado de D. Afonso V, o sal e a cortiça eram os únicos produtos que estavam isentos de proibições relativamente a carregamentos efectuados em embarcações estrangeiras. Protegia-se o comércio estrangeiro mas permanecia a obrigatoriedade para os mercadores portugueses de fretarem e acompanharem, pessoalmente ou através de agentes, os seus carregamentos de sal.

Desta forma, protegia-se a dinâmica comercial nacional que, envolta noutros espaços e com outros produtos decorrentes do processo de Expansão e Descobrimentos, não deixava de ter, no sal, um dos seus produtos de excelência. Este grande movimento nacional não excluía o sal, que continuava a ser uma necessidade interna, e a presença portuguesa na costa ocidental africana era disso exemplo, pois activaram-se as pescas e a necessidade de conservar o pescado conduziu à exigência de sal⁹⁴, fomentou-se a sua extracção, logo, também, incentivou-se actividade. Aos pescadores recrutados para as embarcações dos

⁹² RAU, Virgínia, *Ibidem*, p. 88. Vejam-se as referências que a autora faz ao trabalho de Maia Alcoforado, no que respeita à descrição do trabalho nas salinas de Setúbal, elementos e funções, no século XIX. Considera-se que é possível proceder a uma analogia, dadas as características tradicionais desta actividade.

⁹³ Idem, *Ibidem*, p. 86. A autora classifica, socialmente, estes enfiteutas como originários de estratos sociais ligados à burguesia, à nobreza de Toga e ao Clero, «filhos segundos» da nobreza, relacionados directamente com a Ordem de Santiago.

⁹⁴ MARQUES, A. H. de Oliveira, «Os Condicionalismos Técnicos» *História de Portugal*, direcção Joel Serrão, A. H. O. de Marques, vol., V, coordenação João Dias, *Portugal do Renascimento à Crise Dinástica*, Lisboa, Editorial Presença, 1998, p. 61, Cf. «Aponte-se a caça de lobos-marinhos na costa ocidental africana, o que chegou a justificar a ida de caravelas carregadas de sal para a conservação das respectivas peles».

Descobrimos era dada a possibilidade, no contexto da sua actividade, de obterem maiores proveitos económicos⁹⁵.

O sal de Setúbal era, duplamente, atractivo para a Holanda: reduzia a dependência dos holandeses em relação ao mercado francês, em especial ao bretão, e tinha as características necessárias à salga de peixe de grandes dimensões pois o sal era grosso e mais branco, com menos impurezas, originando uma salga do arenque mais consistente e, simultaneamente, não diminuindo a qualidade do pescado. Os holandeses tinham, igualmente, um papel duplo, de consumidores e de redistribuidores no norte da Europa⁹⁶.

D. Manuel I, em 1511, privilegiou o sal de Setúbal e de Alcácer quando determinou que os navios que aportassem a Setúbal não deveriam trazer sal de fora, o que era indicativo de grande produção e de necessidade de o escoar⁹⁷. A partir de 1525, a produção e o comércio de sal de Setúbal adquiriu tal projecção que se impôs uma regulamentação régia, de modo a aniquilar as fraudes contra os produtores e os mercadores. Relativamente à sua medição, determinava-se que haveria de ser feita por fangas de pão de quatro alqueires de rasoura e, quanto ao seu carregamento, deveria ser equitativo de modo a que os pequenos produtores também o pudessem vender e embarcar, retirando aos poderosos a possibilidade de se anteciparem na venda. Toda esta situação foi denunciada nas Cortes de Almeirim, em 1544, pela vila de Setúbal ao soberano e D. João III exerceu o seu dever perante as exigências dos povos⁹⁸. A falta de cereais e de receitas fiscais no reino contribuíram para que aquele monarca, em 1553, introduzisse a liberdade de comércio, o que permitiu aos estrangeiros carregarem o sal nos portos portugueses para os portos flamengos, holandeses, hanseáticos e

⁹⁵ CUNHA, Rosalina Branca da Silva, *Ibidem*, pp. 33-34.

⁹⁶ HOCQUET, Jean Claude, *Le Sel et le Pouvoir. De l'An mil à la Révolution française*, Paris, Albin Michel, 1985, p. 180. O autor salienta a importância do sal de Lisboa e Setúbal nos circuitos comerciais do norte da Europa, «[...] avec la proportion accrue du sel lusitanien dans les le approvisionnement du Nort, les gros bâtiments portugais apportèrent directement du sel de Lisbonne et Setubal, surtout dans le deuxième quart du XVI^e siècle quand en 23 années, de 1519 à 1550, 1236 vaisseaux portugais abordèrent à Arnemuiden, donc 806 venaient chargés de sel. Au XV^e siècle, le transport du sel portugais vers les ports de Prusse et de Livonie avait été l'apanage de la flotte hanséate de ces pays qui y trouvaient un gros avantage, puisque leur partenaire commercial avait résolu les problèmes de fret em subordonnant l'exportation du sel à la importation de grains , en quantités égales [...]».

⁹⁷ CUNHA, Rosalina Branca da Silva, *Ibidem*, p. 31. Cf.

⁹⁸ RAU, Virgínia, *Ibidem*, p. 139.

ingleses. Este produto, em termos de comércio externo, encontrava-se controlado por estrangeiros sobre protecção régia.

No que diz respeito à sua venda, o sistema de regulamentação equitativa não teve resultados práticos e D. Sebastião tornou a venda e o carregamento livres, mas enviou, para a cidade de Setúbal, corregedores encarregados de coordenar as vendas, acção neutralizada por estrangeiros que, fixando-se na cidade, monopolizavam, segundo o seu interesse, os contactos com os mestres e as embarcações estrangeiras que ali aportavam⁹⁹. Devido ao incumprimento de funções, os corregedores foram extintos, em 1570, e o rei aconselhou os produtores a procederem à venda do sal antes da chegada das embarcações estrangeiras ao porto. Em situação de carência de cereais e sendo necessária a venda ao estrangeiro, determinou, em 1575, um limite no preço de venda do sal: oitocentos reais o moio, de forma a não subir o seu preço no mercado interno. Com D. Sebastião, em 1576, procedeu-se a um monopólio do comércio deste produto - o estanco ou monopólio da Coroa: um terço tinha que ser vendido aos oficiais do reino para o abastecimento interno, o restante seria vendido, pelos seus proprietários, directamente a estrangeiros. O rei percebeu a importância de obter rendimentos do sal, canalizando parte da produção para venda à Coroa, e de controlar directamente a sua venda no mercado interno. Todavia, os protestos das populações originaram o fim do estanco.

Com o desaparecimento de D. Sebastião, D. Henrique revogou o monopólio régio do sal, mas deu-se início aos primórdios da «Roda do Sal». Continuava, assim, o processo de regulamentação da venda com o alvará de 11 de Dezembro de 1578 que determinava que, anualmente, se elegessem, em câmara, três produtores de sal que combinariam, com os mestres das embarcações e os seus intérpretes, em praça pública, o preço da venda do sal. A orgânica estava montada e, paralelamente, criou-se a Roda dos Barcos que visava assegurar os fretes e a Távola do Sal, tribunal para regular o funcionamento das rodas¹⁰⁰. A população,

⁹⁹ *Idem, Ibidem*, pp. 140-141.

¹⁰⁰ GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Lisboa, Editorial Presença, 2^{da} ed., vol. II, p. 140, [s.d.].

invocando a acção fraudulenta dos «línguas» (como eram conhecidos os intérpretes) e também dos eleitos, exigiu a venda livre do sal.

A regulamentação da venda do sal, através de uma venda equitativa, permitia que todos o pudessem vender. Desta forma, estabelecendo-se o equilíbrio nos preços e garantindo-se os rendimentos para a Coroa¹⁰¹.

Contrariamente à Cidade de Lisboa, o comércio do sal, em Setúbal, estava muito regulado e, por outro lado, a Coroa garantia, à população daquela cidade, o domínio sobre a venda do sal para o comércio externo do sal. No caso de este sal ser desviado para Lisboa, entrando pelo seu porto, só poderia ser vendido para consumo interno.

À morte do rei D. Henrique diminuiu consideravelmente a intensidade do comércio de sal. A presença e o domínio espanhol começaram e o novo governante, até se aperceber da importância fiscal deste produto, inibiu e controlou a presença de estrangeiros nos portos portugueses. D. Filipe I suspendeu a Roda do Sal, em 1601, e restabeleceu a venda livre, em proveito dos poderosos, mas decretou a proibição do comércio com os holandeses, restando os flamengos com os quais trocávamos o sal pelos cereais. Se somarmos as elevadas tributações régias impostas ao comércio do sal, obteremos as causas do início da decadência das salinas nesta área geográfica¹⁰².

A escassez de sal português na Holanda, aliada a uma crise de produção em França, teve como consequência a subida de preços deste produto e de outros a ele ligados, como o arenque, a carne salgada e o queijo, conduzindo a uma inibição comercial no circuito estabelecido pelos holandeses no Reno e no Báltico. Mas a Holanda encontrou as soluções, para o embargo português e impedimento à sua entrada nos portos peninsulares, recorrendo a subterfúgios: utilizou convenientemente a identificação do armador (com a conivência das

¹⁰¹ MAGALHÃES, Joaquim Romero, «A Pesca e o Sal», *História de Portugal*, coordenação de José Mattoso, vol. III, *No Alvorecer da Modernidade*, Lisboa, Circulo dos leitores, 1993, p. 289. O autor atribuí a criação da roda do Sal a D. Henrique, enquanto Virgínia Rau menciona, na obra anteriormente citada, que com D. Henrique esboça-se a Roda do Sal. Defende, assim, que a Roda do Sal «regulamenta o processo de venda (...) mecanismo de controlo de preços e garantia das quantidades de venda. Solução que arrecadou um ambicionado estanco do sal, com que a Fazenda régia se satisfaria».

¹⁰² RAU, Virgínia, *Ibidem*, p. 163. A autora explica, detalhadamente, as oscilações do comércio do sal de Setúbal e permite perspectivar o quadro da organização e desenvolvimento desta actividade na cidade de Setúbal e as suas repercussões a nível mais geral no reino e até na Europa.

nacionalidades alemã, francesa, hanseática e flamenga) e adquiriu o sal na Ilha de Maio em Cabo Verde.

A Coroa de Portugal, durante o período filipino, tomou consciência do valor do sal, como mercadoria de retorno, por isso, sempre que necessitava de cereais, abria tréguas com os «rebeldes holandeses» para que estes, em troca de sal, abastecessem o reino com os cereais do norte da Europa. Os rendimentos fiscais eram, também, deste modo, acautelados e os impostos sobre o sal persistiam. É neste mesmo sentido que no final do período filipino é atribuído um Regimento do Sal à cidade de Lisboa, estando a rede tributária instalada e completa com a criação da Mesa do Sal na Casa Grande da Alfandega de Lisboa¹⁰³. Este Regimento é, mais tarde, aplicado a outras áreas do reino, com destaque para Setúbal. O sal continuou a ser um produto importante para assegurar rendimentos à Coroa e, como vimos, a reivindicação das populações, no que diz respeito à sua venda e à sua regulamentação, determinou a cedência na acção régia.

Em 1641, com a Restauração, restabeleceu-se a repartição do sal, mas a sujeição à Holanda, em virtude do monopólio exercido por esta, tornou-se uma forte contenção para a continuidade deste mesmo comércio em proveito de Portugal. Em 1695, foi proibida a emigração de marnotos sob pena de morte. Com a pena capital resguardavam-se as técnicas de produção do sal português. Em 1703, D. Pedro II decretou novo Regimento para a Roda do Sal e criaram-se comissões para a sua revisão, após a extinção da Superintendência que foi formada pelo mesmo rei, mas sem resultados. Nova comissão actualizou o mesmo Regimento, em 1851, e com D. Maria II procedeu-se à elaboração de um relatório sobre o estado da entidade reguladora. Os partidários de um liberalismo económico exprimiram o seu objectivo em proceder à extinção da Roda do Sal, o que veio a ocorrer em 1852¹⁰⁴.

¹⁰³ Idem, *Ibidem*, p. 184. Vejam-se as referências feitas aos tributos aplicados ao sal que era exportado: «no sal tinham imposto de novo os três por cento, depois onze vinténs em cada moio, e ultimamente os 700 reais».

¹⁰⁴ FERREIRA, Maria Emília Cordeiro, «Roda do Sal» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. V, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, pp. 420-421.

Seguindo a análise de base geográfica, o Algarve apresentou-se sempre como área de produção de sal, consequência da ligação directa com o Mar e do clima seco e mais prolongado, comparativamente ao do restante território continental português. O controlo régio sobre a produção e colheita de sal era, nos primeiros tempos da nossa nacionalidade, mais efectiva, segundo análise feita aos forais desta região datados do século XIII¹⁰⁵. Este estanco régio era, muitas vezes, atribuído em contrato, não sendo regra uma administração régia directa. Será que este tipo de posse também determinaria uma exploração e uma comercialização mais intensivas e organizadas? Trata-se de uma questão a responder ao longo deste trabalho. O contratador era, regra geral, obrigado a fornecer o sal às povoações envolventes; a respeitar o preço estabelecido; e a garantir o sistema de salga e conservação, em especial do peixe, mas também da azeitona e da carne¹⁰⁶. Algumas salinas foram mesmo abandonadas. Teriam sido os tributos a elas exigidas que conduzem à sua inviabilidade económica¹⁰⁷ e ao seu abandono por parte dos pequenos proprietários, ou simplesmente consequência do monopólio régio e da pressão exercida pelos poderosos que contrataram ao rei esta actividade?

Durante o período dos reinados de D. Afonso III e D. Dinis, reservam-se, para a Coroa, as salinas velhas e novas¹⁰⁸, estabelecendo-se, desde cedo, esta actividade na região, assim como o monopólio da Coroa sobre o sal.

O sal produzido no Algarve era, por vezes, insuficiente para a quantidade de pescado. Já no século XIII, a pesca era referida como abundante em sardinha, atum, cetáceos, corvina, mariscos, cuja conservação exigia abundância de sal. Seria esta a causa directa da falta do sal ou, por outro lado, a política monopolista régia que tendeu a atrofiar a iniciativa particular de incentivo à preservação da actividade? Tenha-se em consideração que o rei exigiu um quarto

¹⁰⁵ GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os Descobrimientos e a Economia Mundial*, vol. IV, Lisboa, Editorial Presença, 2ª ed., p. 121, [s.d.].

¹⁰⁶ *Idem*, *Ibidem*, p. 141.

¹⁰⁷ *Idem*, *Ibidem*, p. 142.

¹⁰⁸ COELHO, Maria Helena da Cruz, HOMEM, Armando Luís de Carvalho, «A diversidade económica. Pesca e Salinicultura» *História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, A. H. Oliveira Marques, vol. III, *Definição de Fronteiras. Do condado Portucalense à Crise do século XIV*, coordenação de [...], Lisboa, Editorial Presença, 1998, p. 453. Durante a I Dinastia, esteve garantido o monopólio régio do sal no Algarve.

da produção e proibiu a sua venda¹⁰⁹. Recorreu-se à venda de pescado a Castela em troca de sal, situação mais frequente nesta região de grande quantidade de pescado. Mas quando se comprou sal em Castela, a Coroa recebeu os devidos tributos, a dízima, por isso, este comércio, que era necessário, era também consentido¹¹⁰. Nestas trocas comerciais, os cereais de Castela abasteceram Portugal que deles tanto necessitava.

A excessiva tributação sobre o sal, desenvolvida por D. João I, teve como consequência o abandono das marinhas de Faro, mas seguiu-se uma política de incentivo por parte de D. Duarte que promoveu a actividade ao nível da produção, para que o sal pudesse continuar servir de moeda de troca com os cereais.

Os pólos de produção, nesta região, foram vários, diferenciando-se o seu nível de produção: Castro Marim, Lagos, Faro, Alvor eram pontos produtivos e de abastecimento de sal. A entrega da circulação e venda deste produto a contratadores permitiu, mais uma vez, à Coroa, garantir uma receita prevista, mas significou um cálculo prévio que podia não corresponder aos valores reais obtidos com a venda, perdendo aqui uma mais-valia. Representou, também, uma limitação na intervenção do produtor nos circuitos comerciais, o que, a médio e a longo prazo, se reflectia no abrandamento da actividade¹¹¹.

Estes pólos eram, simultaneamente, zonas que conjugavam a exploração da pesca e da salicultura, sendo de considerar que, se houve directamente um incentivo régio às pescas, a conservação necessária do pescado conduzia à exigência e existência de sal. Foi instituída a Casa do Sal que se localizou em Lagos e em Faro e esteve sob a alçada régia ou sob a responsabilidade do contratador, provavelmente consoante a natureza do contrato estabelecido. As características, que aparentemente contribuiriam para uma grande produção de sal no Algarve - a costa marítima e o clima -, encontraram obstáculos de ordem humana

¹⁰⁹ RITA, Abílio, PINHEIRO, Aristides, *Os Portugueses e o Mar nos mais Antigos Documentos*, Lisboa, Edição do Banco Pinto & Sotto Mayor, 1990, p. 71; I.A.N./T.T., *Cancelaria de D. Dinis*, liv.º 1, fl. 141. Os autores consideram que esta política de monopólio régio e de proibição de venda do sal no Algarve teve como propósito a utilização local e o fornecimento do produto à rede comercial interna e externa.

¹¹⁰ CUNHA, Rosalina Branca da Silva, *Ibidem*, p. 21.

¹¹¹ GODINHO, Vitorino Magalhães, *Ibidem*, p. 141. O autor coloca a questão: «o estanco deve ter obstado à melhor utilização de todas as possíveis marinhas».

que inviabilizaram o engrandecimento desta actividade que, particularmente nesta região, estava na sombra da pesca.

Nesta área geográfica, e num plano mais interno, o sal era mercadoria fundamental pois permitia a conservação dos produtos que eram canalizados do interior para o litoral. Aqui, não existiu um contexto fluvial no sentido Este-Oeste que atravessasse a região algarvia e funcionasse como via rápida na difusão das mercadorias; as deslocações eram demoradas, visto serem feitas em dorso de animais e em condições de acessibilidade difíceis. O Guadiana, em virtude da sua posição geográfica, assumiu uma função de via de transporte entre o sul e o norte. O rio assumia, novamente, um significado importante: unia um Algarve a sul que comunicava com um Algarve interior e um baixo Alentejo, espaço ainda mais interior.

1.2 A importância do sal no contexto económico e político.

O valor do sal depende da conjuntura interna e externa. Podendo-se adiantar que a cotação do sal português aumentou com o passar dos anos e dos séculos, quer isto dizer, o seu valor intrínseco, como objecto de troca e, por isso mesmo, com um valor que pode ser económico, social e até cultural.

Em Portugal, o sal apresenta um quadro multifuncional. Foi utilizado como moeda de troca na aquisição do que mais necessitávamos, com especial relevo para os cereais, por isso foi sustentáculo do nosso comércio nacional. Navios de transporte de sal foram alvo de pirataria, nas costas portuguesas ou ao longo do seu trajecto para os vários destinos. Os registos destes casos são significativos para concluir da sua importância económica¹¹².

Desde o século XII que o sal foi recolhido por cabotagem entre o Minho e o Vouga. Seguiram carregamentos, via marítima do Porto para o Norte da Europa, sendo comercializado na Flandres, em França, em Inglaterra, e, mais tarde, na Irlanda. O alto Minho é referido como mantendo um comércio de sal regular com a Irlanda, recebendo, deste comércio, os panos¹¹³.

No século XIII, a legislação de D. Dinis, do ano de 1293, comprovava a presença de portugueses que transportaram e comercializaram com «Flandres, Inglaterra, Normandia, Bretanha e Arrochela, para Sevilha e para os portos de África e do Levante»¹¹⁴, isto porque eram os locais referenciados como locais potenciais de destino das embarcações que carregassem no porto de Lisboa. Mas estes não são os únicos, nem os nossos intercâmbios se limitavam a estes locais, por terra ou por mar, tocavam pontos como a Galiza, Aragão,

¹¹² RAU, Virgínia, *Ibidem*, pp. 124-129. Veja-se a informação relativa aos vários exemplos de aprisionamentos de navios em que a armas e o sal português estão presentes. O sal é também motivo de cobiça e o seu valor no mercado negro também tem um elevado preço.

¹¹³ SERRÃO, Joaquim Veríssimo, «Alfândegas e portos secos» *História de Portugal*, vol. II, *A Formação do Estado Moderno (1415-1495)*, Lisboa, Editorial Verbo, 1980, p. 287. O autor aponta uma regularidade de duas viagens anuais.

¹¹⁴ RAU, Virgínia, *Ibidem*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, pp. 102-103. A autora citando Jaime Cortesão, refere o significado e a importância da constituição da Bolsa dos Mercadores.

Marselha, Génova, entre outros. No século XIV, o sal continuava a sair de vários pontos do reino, nomeadamente, de Vila do Conde da foz do Ave, para os locais já referidos no norte da Europa, comércio duplamente lucrativo para o rei que recebia os direitos de saída do sal e dos quais não abdicava e, ainda, a dizima sobre as mercadorias entradas aquando da torna-viagem¹¹⁵. A partir do século XIV, Lisboa adquiriu, progressivamente, papel predominante na circulação marítima do comércio do sal¹¹⁶, produto da grande circulação e actividade dos mercadores nacionais e mercadores estrangeiros que, apenas, ganhou paralelo com Setúbal nos séculos XVI e XVII.

Ao nosso sal foram reconhecidas qualidades que o destacaram no comércio com o Norte da Europa e com Mediterrâneo, todavia não devemos ignorar que, nos séculos XIV e XV, existiam zonas produtoras de sal na Europa, caso concreto de França, com elevado nível de produção, a preços acessíveis e com mercados estabelecidos. Mas era a Portugal que cidades hanseáticas recorriam e, até, a própria França recorreu, em alturas de instabilidade e carestia do produto, porque dele necessitou para a salga de peixe ou para reexportar, garantidos que estavam os proveitos económicos. O comércio com a França pautou-se pela protecção e privilégios que os seus monarcas concederam aos mercadores portugueses em Ruão, Harfleur, Abbeville ou na Rochelle, facto que se intensificou a partir do século XIV¹¹⁷.

O sal, entre outros produtos, trouxe, à cidade de Lisboa e, também, a Setúbal, mercadores de várias origens que se fixaram e contribuíram para a dinamização das trocas nas suas várias vertentes: o rei privilegiava e concedia segurança, à semelhança do que é feito aos nossos mercadores no norte da Europa, como forma de dinamizar as relações comerciais e obter proveitos fiscais, geradores de capital para investimento e de riqueza.

¹¹⁵ ESPINOSA, Fernanda, «Da Actividade Marítima Portuguesa na Primeira Dinastia» *Escritos Históricos*, Porto, Porto Editora, 1972, pp. 65-66; MARQUES, João Martins Silva, *Os Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*, Lisboa, Instituto Para a Alta Cultura, 1945, vol. I, doc. 138, p. 156. «Outro ssy nos foy dito que alguns mercadores carregam sal em esse porto pera fóra dos nossos Reynos, conuem a ssaber: para frandres e frança e jngraterra». Neste contexto D. Fernando ordena o pagamento dos tributos devidos com a saída do sal e a entrada de mercadorias, mais uma vez se constata a importância tributária sobre este comércio.

¹¹⁶ RAU, Virgínia, «Cartas de Lisboa no Arquivo Datini de Prato (Itália)» *Estudos de História*, Lisboa, Editorial Verbo, 1968, p. 60. Vide as informações relativas aos interesses comerciais do mercador Francesco de Marco Datini, nos produtos que requeria em Portugal para venda na Europa do Norte. O sal constava da lista das necessidades decorrentes da Guerra dos Cem anos.

¹¹⁷ ESPINOSA, Fernanda, *Ibidem*, p. 73; MARQUES, João Martins Silva, *Ibidem*, vol. I, doc. 50, p. 44.

O sal português alastrou-se, a partir do século XV, num grande circuito comercial. Dos espaços entre o mar do Norte e do Báltico, o sal chegava ao Norte da Europa mais interior, levado dos portos portugueses ou da Flandres, pelos navios da Hansa, navios da Ordem Teutónica; chegava a cidades da Polónia, como Breslau, da Hungria, da Lituânia, Livónia e da Rússia como Novgorod, através das cidades de Danzig, Riva ou Reval. Estas mesmas cidades encaminhavam o sal português, por sua vez, para a Escandinávia. Foi o sal, entre outros produtos, que manteve uma constante presença comercial e facilitou a obtenção de produtos necessários ao reino e oriundos do Norte da Europa¹¹⁸.

Ao sal coube o papel de garantia, na continuidade do comércio com o exterior, permitindo o escoamento de outros produtos nacionais¹¹⁹ e a obtenção de outros necessários à economia nacional. A sua importância no comércio externo confirma-se, pois foi um dos produtos que, como o vinho, as fruta e a cortiça, não sofreu medidas restritivas a nível das suas exportações, pois era necessário como base de realização comercial. Os proveitos, que advinham do seu comércio interno ou externo, são uma realidade já explanada. Salvo o anacronismo, não será despropositado entender que o sal merece e tem, efectivamente, ao longo dos tempos, um valor e um papel importante no contexto económico nacional e, até, numa dimensão extra nacional.

Ao longo da nossa História, algumas das nossas princesas e príncipes contribuíram, através do seu casamento, directamente, para o estabelecimento e fortalecimento das relações diplomáticas, políticas e económicas. Estes casamentos com o «estrangeiro» constituíram uma das formas para estreitar relações comerciais e tiveram como base produtos como o sal, senão directamente, pelo menos, na sua forma indirecta, pela conservação de outro tipo de produtos, como o pescado. Portugal realizou tratados que envolveram a dinâmica económica do sal.

¹¹⁸ MARQUES, A. H. de Oliveira., *História de Portugal*, vol. I, Lisboa, Palas Editores, 1985, pp. 297-298. O autor traça o circuito comercial do sal português na Europa do Norte, no século XV.

¹¹⁹ RAU, Virgínia, «Um grande mercador-banqueiro italiano em Portugal: Lucas Giraldi» *Estudos de História*, Lisboa, Editorial Verbo, 1968, p. 143. Nesta leitura a autora suscita a possibilidade de perspectivar a importância do sal no comércio europeu e de equacionar de modo relacional a questão do sal em Portugal.

Por volta de 1184, a infanta D. Teresa, filha de D. Afonso Henriques, casou com Filipe, conde da Flandres e filho de Thierry da Alsácia. Os acompanhantes da princesa estabeleceram relações comerciais em Bruges¹²⁰. Contributo igual, coube a D. Fernando, filho de D. Sancho I, quando casou com D. Joana, condessa da Flandres e filha do conde Balduíno. Destino idêntico, teve a sua irmã, D. Berenguela, que casou com Valdemaro II da Dinamarca. D. Leonor, filha do rei D. Afonso II, foi soberana da Dinamarca, no seu casamento com o rei Valdemaro III. Esta última princesa, apesar da sua morte prematura (1211-1231), sendo oriunda de um recente reino a sul da Europa, ocupou, como consorte, na primeira metade do século XIII, um trono no norte da Europa, o que nos parece significativo.

O norte da Europa, via Flandres, era um espaço conhecido e frequentado pelos mercadores portugueses desde a afirmação da nossa nacionalidade¹²¹.

O rei D. João I, fundador da dinastia de Avis, casou com Filipa de Lencastre em 1387. Não é por acaso que era súbdita inglesa e da mais elevada estirpe porquanto neta do rei Eduardo III. A aliança com Inglaterra assumiu fortes proporções em termos económicos, políticos e militares contra a coligação franco-castelhana.

A infanta Isabel de Portugal, filha de D. João I, casou, em 1430, com Felipe o Bom, Duque da Borgonha, novamente constituindo grande incentivo para as relações com Bruges. D. João I enviou um feitor real afirmando a importância de todos os vectores, diplomáticos, políticos e económicos. Mais uma vez, uma comitiva portuguesa acompanhou a sua princesa, tendo este rei afirmado a sua influência e constituído um apoio considerável para os

¹²⁰ AZEVEDO, Lúcio de, «Complemento da vida económica» *História de Portugal*, direcção de Damião Peres, vol. II, *Primeira Época 1128-1415*, Barcelos, Editora Portucalense, 1929, p. 426. O autor refere a ligação de base económica estabelecida, desde o início da nacionalidade, entre Portugal e outros estados europeus.

¹²¹ ALBUQUERQUE, Luís de, *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Publicações Europa – América, 2001, p. 14. O autor defende que a circunstância dos mercadores do mediterrâneo optarem pelos trajectos marítimos para o norte da Europa contribuiu para o desenvolvimento do comércio de estrangeiros em Portugal, sem obstar o comércio há muito desenvolvido pelos portugueses, «A primeira notícia que temos de barcos comerciais portugueses em águas da Mancha remonta a 1194: era, neste ano, esperado na Flandres, um navio lusitano carregado de melação [...] que não chegou ao seu destino por ter naufragado».

mercadores portugueses, nas relações comerciais desta praça comercial no Norte da Europa¹²². Situação que se mantém até final do século XV.

D. Leonor, filha do rei D. Duarte, foi Imperatriz da Alemanha por casamento com Frederico III em 1452, o que terá sido um contributo para as relações comerciais de Portugal com a Hansa alemã, obtendo-se, assim, cereais em troca do sal¹²³. Este comércio terá o seu desenvolvimento, posteriormente à dinastia filipina, devido à rivalidade de Espanha com os «independentistas holandeses», revelando-se num comércio directo que ligava por mar a costa portuguesa aos portos Hanseáticos¹²⁴.

Não foi menos estratégico, o casamento de D. Catarina, filha de D. João IV, formando aliança com Inglaterra e um novo tratado anglo-luso que confirmava os tratados assinados desde 1641. A influência inglesa em Portugal era grande, mas as relações comerciais não eram favoráveis a Portugal, nem o foram posteriormente com o Tratado de Methuen.

Os casamentos das princesas e príncipes envolvem-se, sempre, de uma dimensão estratégica. As escolhas recaírem sobre consortes, em pontos estratégicos na Europa, sendo mais que Portugal era um pequeno estado na costa ocidental do continente europeu e conseguiu casar as suas princesas e os seus reis entre a nobreza influente da Inglaterra, Dinamarca, Flandres, entre outros estados. Torna-se relevante, desde o início da nacionalidade, que Portugal apresenta, na sua política diplomática, um registo de casamentos reais que estão intimamente ligados ao circuito das suas relações económicas e à importância de mercadorias como o sal. O interessante será reflectir se estes actos diplomáticos não reflectirão, também, a importância geoestratégica e o dinamismo económico do nosso reino,

¹²² MARQUES, A. H. de Oliveira, «Notas para a História da feitoria portuguesa na Flandres, no séc. XV» *Ensaios da História Medieval Portuguesa*, Lisboa, Editorial Vega, 1980, p. 174. Veja-se a afirmação categórica da influência da Duquesa da Borgonha, como peça chave no desenvolvimento da feitoria em Bruges.

¹²³ GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os Descobrimientos e a Economia Mundial*, vol. IV, Lisboa, Editorial Presença, 2ª ed., p. 143. O autor refere as princesas de Portugal como mercadoria de troca, ou seja, acompanhavam-nas uma intenção comercial. Sendo certo que dos portos portugueses saíram carregamentos de sal destinados às cidades hanseáticas.

¹²⁴ KELLENBENZ, Hermann, «Relações de Portugal com a Alemanha», *Dicionário de História de Portugal*, dir. Joel Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, p. 91. Veja-se a referência feita à presença portuguesa na Alemanha, com destaque para cristãos-novos de origem portuguesa que se estabeleceram em Hamburgo e que tiveram papel importante no comércio e na Restauração da monarquia portuguesa.

dados que a aceitação mútua demonstra interesses mútuos. As relações diplomáticas alicerçam relações políticas e económicas.

A Inglaterra foi pioneira nos privilégios concedidos aos portugueses, oferecendo-lhes segurança e, em 1205, liberdade de circulação e privilégios em caso de dívidas contraídas. Durante o seu reinado, João Sem Terra, em 1199 e em 1203, concedeu, a mercadores portugueses e às suas mercadorias, Cartas com autorização de livre entrada e saída. No ano de 1226, reinado de Henrique III, foram igualmente dados salvos condutos pessoais a portugueses, envolvendo pessoas e mercadorias. Registaram-se, ainda, cartas de segurança em 1258. Revelou-se uma franca necessidade em preservar e incentivar o comércio com os mercadores portugueses, podendo estes circular livremente, em território das actuais ilhas britânicas como, também, grande parte do litoral francês na altura de posse inglesa.¹²⁵

O primeiro tratado comercial anglo-luso foi realizado, em 1294, entre D. Dinis e Eduardo I, com mediação do Conde da Flandres, Guy de Dampierre, e teve, como objectivo, salvaguardar a acção dos mercadores de ambas as nacionalidades; consolidado pela Carta Mercatória de 1303, onde foram definidos «os privilégios concedidos aos mercadores estrangeiros, entre os quais os do nosso país»¹²⁶. Neste documento, estão estipulados os direitos régios sobre as mercadorias que entravam em Inglaterra pela mão destes mercadores estrangeiros. Indicia-se a necessidade de um desenvolvimento comercial, de modo a abastecer-se, a receber tributos e a auto-promover a expansão do seu comércio externo. Outros tratados se seguiram, entre Portugal e Inglaterra, em 1308, onde Eduardo II privilegiou, especialmente, os portugueses, em detrimento dos castelhanos, permitindo-lhes a pesca nas costas da Inglaterra e obrigando-os apenas, aos mesmos tributos que os naturais.

As relações diplomáticas envolvem-se cada vez mais, não só na vertente económica mas também político e militar, numa Europa devastada pela Guerra dos Cem anos e com um

¹²⁵ AZEVEDO, Lúcio de, «Complemento da vida económica» *História de Portugal*, dir. de Damiano Peres, vol., II, *Primeira Época 1128-1415*, Barcelos, Editora Portucalense, 1929, pp. 426-427. O autor descreve as relações de amizade anglo-lusas, com interesse comercial para Portugal, que antecedem o primeiro tratado com Inglaterra.

¹²⁶ DÓRIA, António Álvaro, «Relações de Portugal com a Inglaterra» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol., III, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, pp. 320-321.

palco peninsular perturbado pelas Guerras Fernandinas. A aliança anglo-lusa, já intensificada anteriormente entre Eduardo III e mercadores de Lisboa e do Porto, em 1353 (que requereram segurança¹²⁷, com subscrição do rei D. Afonso IV, posteriormente com o rei D. Fernando em Tagilde, 1373, de Westminster em 1383), foi alicerçada, no tratado de Windsor, em 1386, entre D. João I, rei de Portugal, e Ricardo II de Inglaterra, ratificado por Henrique IV, tendo-se mantido, posteriormente, em vigor.

No âmbito deste trabalho, justifica-se referir a importância destes tratados, pois comprovam a importância económica e comercial dos produtos, com especial relevo para o sal como conservante do pescado, obtido nas costas inglesas e da Bretanha, sob permissão concedida ao marítimos e aos mercadores do reino de Portugal.

A presença de agentes de comércio portugueses na Flandres¹²⁸ é, provavelmente, tão antiga quanto o casamento da filha de D. Afonso Henriques, dado que as princesas eram acompanhadas de uma comitiva que, necessariamente, suportava, também, interesses económicos. As relações comerciais de portugueses com o norte da Europa, em busca de panos, em «Dublin, Inglaterra e Bruges», registaram-se para o século XII¹²⁹ e levaram ao estabelecimento de uma colónia de mercadores portugueses em Bruges, cujos privilégios foram outorgados primeiro pelo Duque da Borgonha, João Sem Medo, em 1411, e, depois, confirmados por Filipe o Bom em 1438. Conhecem-se as cartas ducais, deste ano de 1438, onde são estabelecidos privilégios aos comerciantes, mestres e tripulantes das embarcações oriundas de Portugal. Estes podem eleger entre si representantes em caso de pleitos, assim

¹²⁷ TRINDADE, Maria José Lagos, *Estudos de História Medieval e outros*, Lisboa, Cooperativa Editora História Crítica, 1981, p. 171. A autora refere a importância dos «negociantes e marítimos portugueses, representados por Martins Alho» na pesca junto aos portos de Inglaterra e da Bretanha que, contudo, têm que pagar os exigidos impostos.

¹²⁸ ESPINOSA, Fernanda, «Da Actividade Marítima Portuguesa na Primeira Dinastia» *Escritos Históricos*, Porto, Porto Editora, 1972, p. 75. A autora considera a Flandres um espaço com um papel fundamental na activação do comércio no norte da Europa «É o elemento excitador que vai despertar o comércio de Londres, das cidades do Báltico, das da França e possivelmente até de Portugal». Bruges representa um pólo agregador do comércio medieval: mercadorias oriundas do Báltico, de Bizâncio e, até, de Veneza chegavam, misturando-se com as oriundas da navegação Escandinávia e das feiras de Brie e Champanha.

¹²⁹ MATTOSO, José, SOUSA, Armindo de, «Mutações. Tecnologia e Economia» *História de Portugal*, coordenação de José Mattoso, vol. II, *A Monarquia Feudal (1096-1480)*, Lisboa, Circulo dos Leitores, 1993, p. 252.

como recorrer às autoridades locais¹³⁰ Sem existência de tratados, no sentido formal, encontra-se o registo de benesses que se apuram nas práticas comerciais e na permanência dos agentes do comércio em Bruges e, posteriormente, em Antuérpia¹³¹. A deslocação económica de Bruges para Antuérpia esteve ligada ao fenómeno do assoreamento e à atribuição de privilégios, por Maximiliano de Áustria, aos mercadores. Esta feitoria¹³² funciona como praça de comércio e como ponto de escala dos produtos para a Zelândia. O sal continua a integrar o núcleo de produtos comercializados e provém de navios oriundos dos portos de Lisboa, Setúbal e Madeira.

A ligação às cidades da Liga Hanseática vem do período em que cruzados de várias nações participaram no movimento das cruzadas, em que Portugal era ponto de passagem e, também, da sua participação, nomeadamente, na conquista de Lisboa. A nossa ligação comercial com a Flandres motiva o contacto entre ambos os mercadores, portugueses e hanseáticos, que por lá se encontravam, relações intensificadas, em Lisboa, com a presença de embarcações no porto de Lisboa, durante os séculos XV e XVI, oriundas de cidades como Danzig, Bremen, Lubeque e Hamburgo. Nem neste período dispensaram os produtos tradicionais portugueses, especialmente, o sal, dado que sempre foi uma necessidade, devido à intensificação da sua pesca¹³³.

Relativamente à Escandinávia, a Suécia é um dos reinos que estabelece um tratado, no século XVII, com a nova dinastia de Bragança. Em 1641, D João IV, envia emissários à Suécia com o objectivo de conseguir apoio militar, havendo mesmo uma proposta feita pelo embaixador da Suécia, Le Blon, aos homólogos portugueses, em Londres, no sentido de

¹³⁰ SERRÃO, Joaquim Veríssimo, «A feitoria de Bruges» *História de Portugal*, vol. II, *A Formação do Estado Moderno (1415-1495)*, Lisboa, Editorial Verbo, 1980, p. 301.

¹³¹ VERLINDER, Charles, «Relações Comerciais de Portugal com Bruges» *Dicionário de História de Portugal*, dir. de Joel Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, p. 388. Vide a referência do autor, «pelo privilégio de 1411 os membros da “nação” de Portugal em Bruges gozam de um regime especial no que respeita à pesagem das mercadorias, ao porte de armas e à carga e descarga das suas mercadorias, nos diversos antepostos de Bruges ao longo do canal Zwin».

¹³² SERRÃO, Joaquim Veríssimo, «A feitoria de Antuérpia» *História de Portugal*, vol. III, *O Século de Ouro (1495-1580)*, Lisboa, Editorial Verbo, 1980, p. 330.

¹³³ MARQUES, A. H. de Oliveira, «Relações Comerciais com a Hansa» *Dicionário de História de Portugal*, dir. de Joel Serrão, vol. III, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, pp. 187-188. O autor, assim, menciona «A partir do século XIV, o desenvolvimento das pescarias do Sund vai obrigar os hanseáticos a demandar à costa francesa mais tarde também à portuguesa em busca de sal».

disponibilizar navios para combater os espanhóis na costa portuguesa. O representante português, Sousa Coutinho, apresentou, em Estocolmo, as propostas de D. João IV, à rainha Cristina da Suécia, tendo sido assinado o protocolo do tratado em 29 de Julho. Este tratado teve, por base, interesses económicos, nomeadamente, salvaguardas de privilégios económicos, livre-trânsito de ambos os súbditos destes reinos, residência sem pagamento de impostos e liberdade religiosa¹³⁴. No que se refere ao apoio militar, está consignada a entrada, em Portugal, livre de tributos, de armas e munições. Durante a estada de Sousa Coutinho, sabe-se que foi adquirido armamento e pólvora, para pagamento em três prestações e, quando regressou da Suécia, essa mesma esquadra, que o trouxe a Portugal, serve-se do sal como moeda de pagamento¹³⁵.

O sal continua a ser mercadoria necessária e requerida no Norte da Europa. Em 1646, foi redigido novo tratado tendo dado origem a deliberações inconclusivas. As relações entre Portugal e a Suécia foram pouco constantes, apesar dos mútuos interesses económicos. A renitência portuguesa em permitir a livre circulação dos navios suecos nas colónias portuguesas e a teia política no Norte da Europa não permitem a consolidação destas relações.

As relações com a Holanda foram sancionadas por tratados, embora não fossem estes que determinassem as nossas relações comerciais, que se intensificaram em torno do sal de Setúbal. A importância dos mesmos é determinante após a Restauração em 1640, no sentido em que asseguram a preservação das restantes feitorias ultramarinas no Império português em África, Ásia e América. Todavia, representam o sacrifício do sal de Setúbal, reduzido a monopólio holandês do século XVII até ao século XVIII.

O sal de Setúbal adquire, neste contexto, uma dimensão fortemente política, visto que confere estabilidade a Portugal, num contexto de instabilidade económica, política e militar, em que era essencial o reconhecimento da nova realidade política portuguesa.

¹³⁴ DÓRIA, António Álvaro, «Relações de Portugal com a Suécia» *Ibidem*, vol., VI, p. 97. Vide a súmula apresentada relativamente ao clausulado do tratado.

¹³⁵ *Idem*, *Ibidem*, p. 97. A embarcação retorna à Suécia levando mercadoria específica «carregamento de especiarias, azeite e sal em troca da primeira prestação do armamento».

Os tratados, que culminam no Tratado de 1669, representam uma submissão económica, representada pela perda de controlo do comércio do sal de Setúbal, em proveito do monopólio holandês, mas materializa uma garantia de estabilidade política e militar, no quadro mais geral das nossas relações com a Europa e na manutenção do restante Império Português¹³⁶.

¹³⁶ RAU, Virgínia, *Estudos sobre a História do Sal Português*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, p. 191.

2. ESTUÁRIO DO TEJO: ESPAÇO PRIVILEGIADO.

2.1 As condições geomorfológicas, o clima, a produção e a circulação de sal.

O Estuário do Tejo apresentou, ao longo do tempo, condições naturais que lhe conferiram uma dinâmica específica e possibilitaram a compreensão da sua navegabilidade e do desenvolvimento da salicultura. O estuário tem a sua origem numa enorme planície de aluvião que permitiu a sua constituição como porto natural e apresenta duas características fundamentais para o desenvolvimento das actividades humanas: grande e abrigado¹³⁷.

A área ocupada pela actual Reserva Natural do Estuário do Tejo, criada pelo Decreto - Lei n.º 565/76, de 19 de Julho¹³⁸, ocupa uma superfície aproximada de 320 km², desde a embocadura até Vila Franca de Xira. É aqui, em Vila Franca de Xira, que se situa o limite montante da intrusão salina em condições hidrológicas normais¹³⁹ e nele se enquadra, no período cronológico que interessa, o espaço que é, neste trabalho, objecto de estudo, mais especificamente na sua margem direita: os limites ribeirinhos da cidade medieval de Lisboa e ainda considerando Loures, Santo Antão, Tojal e Frielas, bem como, o espaço respeitante à

¹³⁷ ANDRADE, Amélia Aguiar, «Estratégia Régia em Relação aos Portos Marítimos no Portugal Medieval: o caso das fachadas atlânticas» *Ciudades y villas portuárias del Atlántico en la Idade Media: Nájera. Actas - Encuentros internacionales del Medioevo*, Coordenação de Beatriz Arizaga Bolumburu, Jesús Angel Solórzano Telechea, Logroño, Ed. Instituto de Estudios Riojanos, 2005, p. 64. A autora distingue o estuário do Tejo dos restantes em Portugal continental devido às duas características anteriormente mencionadas, referindo mesmo que devido à sua proximidade com o estuário do Sado, contacta com uma faixa litoral «que, acidentes tectónicos complexos de explicar, transformaram na mais adequada para a vivência humana, de toda a costa portuguesa».

¹³⁸ *Turismo de Natureza. Enquadramento Estratégico. Reserva Natural do Estuário do Tejo*, Lisboa, Instituto da Conservação da Natureza, 2002, p. 3.

¹³⁹ FREIRE, Paula, TABORDA, Rui, ANDRADE, César, *Caracterização das Praias Estuarinas*, Associação Portuguesa dos Recursos Hídricos, p. 3, (<http://www.dha.lnec.pt/nec/english/staff/pfreire/abstracts/freire-et-al%2006.pdf>) Fev. 2010. Os autores descrevem actualmente o Estuário do Tejo como «apresentando uma morfologia particular, caracterizada por uma região interior extensa e pouco profunda, com larguras que podem atingir os 15 km, desenvolvendo-se segundo a direcção NNE-SSW e um canal de embocadura, estreito e profundo, com largura mínima de 1,8 km, orientado ENE-WSW. O estuário interno é caracterizado por formas de acumulação longitudinais, cortadas por canais de maré, e extensas zonas de espriados, principalmente junto à margem esquerda, possibilitando o desenvolvimento de importantes áreas de sapal. A jusante de Alcochete, a margem esquerda é caracterizada pela presença de enseadas (Montijo, Barreiro e Seixal), formadas em zonas terminais de afluentes, com importante sedimentação vasosa».

margem esquerda do Tejo, a sul de Lisboa, nomeadamente o Concelho de Ribatejo¹⁴⁰, com lugares como Alcochete, Aldeia Galega e Lourenço de Alhos Vedros¹⁴¹.

A margem sul do Tejo era território sob administração da Ordem Militar de Santiago de Espada, em que o povoamento, a defesa e o desenvolvimento foram prioridades junto à linha do Tejo. Todos os recursos foram aproveitados assim como os locais de boa acostagem, de modo a cumprir as necessidades e exigências régias. Muitas instituições religiosas de Lisboa dispunham de domínios nesta área, dado que dela afluíam recursos naturais e dispunham de via fluvial que possibilitava o acesso rápido e seguro à principal cidade reino, Lisboa¹⁴². Tratava-se então, de uma situação assaz específica em termos geográficos que, simultaneamente, conferia a esta área um protagonismo e um dinamismo próprios.

Aqui, temos que considerar as condições naturais do espaço físico ocupado pela área do estuário ou área terminal da bacia hidrográfica, dado que são elas que viabilizam o desenvolvimento da salicultura, no conjunto do desenvolvimento das actividades humanas.

Em termos físicos, para que existam salinas e consequente produção, torna-se necessária a conjugação de condições que passam, por exemplo, pela ocorrência de verões quentes e pouca pluviosidade anual. Actualmente, o Estuário do Tejo apresenta um clima de tipo mediterrâneo, sendo Dezembro e Janeiro os meses de baixas temperaturas e Julho e

¹⁴⁰ RAU, Virgínia, *Estudos sobre a História do Sal Português*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, p. 111. A autora remete-nos para a Chancelaria de D. Fernando, liv. 1, fl. 25 e indica-nos a essência produtiva do Concelho do Ribatejo, através da Carta de D. Fernando, de 25 de Março de 1368, pela qual confirma uma postura outorgada pelo rei D. Afonso IV, «os homens do concelho teren dito haver mais de cem anos o “concelho não há outro mantijimento senã de vinhos e de sal per que teem caualllos e armas para meu serujço”».

¹⁴¹ PAULO, Eulália, GUINOTE, Paulo, *A «Banda D’Além do Tejo» na História. Roteiro Histórico da Margem Sul do Estuário do Tejo das Origens ao fim do Antigo Regime*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, pp. 31, 32. Importa considerar que no século XV a Ordem de Santiago administrava parte da área geográfica em análise, actual península de Setúbal, havendo também freguesias, enquadradas anteriormente no Concelho de Ribatejo, que se constituem como unidades autónomas, com uma orgânica mais explícita relativamente «à jurisdição e atribuições das respectivas autoridades» é o caso da freguesia de São Lourenço de Alhos Vedros, que até ao século XVI administrava o espaço «ribeirinho desde a margem direita da ribeira de Coina até Sarilhos». Nesta freguesia estavam incluídos lugares que adquirem posteriormente a sua autonomia, após a reorganização da estrutura medieval, realizada no tempo de D. Manuel I, caso de Coina, em 1516 e do Barreiro em 1521, mas também lugares como Palhais, Verderena, Lavradio e Moita. A partir de Sarilhos, o Grande, que pertencia à freguesia de Santa Maria de Sabonha, destacam-se os lugares de Aldeia Galega e Alcochete, aos quais é atribuído, em 1515, um foral conjunto.

¹⁴² BARROS, Henrique da Gama, *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*, 2ª edição, direcção de Torquato de Sousa Soares, t. V, Lisboa, Sá da Costa, 1948, p. 115. A permanência frequente da Corte em Lisboa é registada a partir do rei D. Afonso III.

Agosto os de temperaturas mais elevadas¹⁴³. Poderemos dizer que é possível conceber uma certa analogia relativamente ao passado sem cair em enquadramentos anacrónicos, isto porque se estabelece uma relação necessariamente de ordem física e química, resultando em espaços adequados ao desenvolvimento da salicultura e, se sal se produzia, conclui-se que estes espaços existiam desde tempos longínquos.

Em termos climáticos, o período compreendido entre os séculos XI e XV é denominado pelos especialistas de Pequeno Ótimo Climático, temporalmente de relativa curta duração, caracterizou-se por temperaturas amenas e baixa pluviosidade, o que teve o seu reflexo na linha de costa e consequências nas áreas de marinhas, e que nos leva a crer numa provável subida do nível do mar. De facto, durante o período referido, no qual se inscreve o espaço cronológico em estudo, ocorreu um aumento do nível médio das águas do mar, registado em co-relação directa com períodos de aquecimento da temperatura¹⁴⁴, tendo como consequência directa o acesso das águas salgadas a zonas mais interiores, facilitando o estabelecimento de zonas de salinas, concretamente no estuário do Baixo Tejo, na margem norte, zona de Frielas, Tojal, assim como na margem sul, disseminadas pelo Concelho de Alhos Vedros e também pela Aldea Galega.

Embora aparentemente no final da Idade Média¹⁴⁵, o clima tenha sofrido uma alteração, expressa numa diminuição da temperatura e aumento da pluviosidade, considerado

¹⁴³ Turismo de Natureza. *Enquadramento Estratégico. Reserva Natural do Estuário do Tejo*, Lisboa, Instituto da Conservação da Natureza, 2002, p. 4.

¹⁴⁴ ARAÚJO, Maria da Assunção, «A evolução dos litorais em tempos históricos: a contribuição da Geografia Física» *O Litoral em Perspectiva Histórica (séc. XVI-XVII): Actas de Seminário*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Instituto de História Moderna, 2002, p. 78. A autora afirma que sendo a Idade Média «um período de relativo aquecimento, teria conhecido níveis do mar relativamente altos». Opinião igualmente partilhada por outros autores, em outros estudos, nomeadamente, DIAS, J.M. Alveirinho, RODRIGUES, Aurora, MAGALHÃES, Fernando, «Evolução da Linha de Costa, em Portugal, desde o Último Máximo Glaciar até à actualidade: Síntese dos conhecimentos» *Revista da Associação Portuguesa para o Estudo do Quaternário*, n.º 1, 1997, Lisboa, Editora Colibri, p. 60.

¹⁴⁵ DIAS, João M. Alveirinho, «Evolução Histórica» cap. III, *Estudo de Avaliação da situação Ambiental e Propostas de Medidas de salvaguarda para a Faixa Costeira Portuguesa (Geologia Costeira)*, 1993, p. 10, (http://w3.ualg.pt/~jdias/JAD/ebooks/Ambicost/3_Ambicost_Evo.pdf) Fev. 2010. O autor refere que foi, apenas, no século XIV que se verificou o final do Pequeno Ótimo Climático «em toda a Europa Transpirenaica»; OLIVEIRA, Aurélio de, «Tempos do sal (1200-1850)» *A articulação do sal português aos circuitos mundiais -Antigos e novos consumos*, Porto, Universidade do Porto - Instituto de História Moderna, 2008, p. 57. O autor considera que este período climático esvanecesse a partir de meados do século XIV, sendo que até 1460 registam-se anos com algum arrefecimento em alguns «quadros geográficos europeus atingindo sobretudo as partes atlânticas e setentrionais». Se o século XIV é o marco cronológico para algumas alterações climáticas, que poderiam diminuir a produção de sal, há a considerar que a salicultura no estuário do Tejo auferia de condições naturais propiciadoras, que conjugadas com o largamento da área de produção, logo

o fim do Período Quente Medieval ou Pequeno Ótimo Climático ou simplesmente decorrente de um período de transição do pequeno Ótimo Climático para a Pequena Idade do Gelo¹⁴⁶, compreendida entre os séculos XVI e XVII, esta situação não parece ter interferido com a produção das salinas do estuário do Tejo dado que elas irão produzir paralelamente e posteriormente às salinas de Aveiro e até posteriormente às salinas do Estuário do Sado, alguns autores consideram que as salinas, nomeadamente do Tejo, adquirem preponderância devido unicamente ao seu potencial produtivo e ao estímulo das necessidades impostas pelo mercado¹⁴⁷.

No que se refere à linha da costa, e sendo necessário perspectivar se a costa portuguesa, no período em estudo, apresentava um traçado muito diferente do actual, poderemos de imediato entender que as alterações decorrem de duas formas: ou por erosão mecânica das vagas e do decorrente desgaste sobre a rocha ou pelo processo de acumulação resultante da corrente litoral; da leitura da bibliografia específica sobre este assunto, conclui-se que a existirem algumas diferenças, estas não são significativas para o Estuário do Tejo, pois a configuração do actual Estuário do Tejo não é significativamente diferente da configuração patente nos portulanos¹⁴⁸. É importante perceber que os factores determinantes na evolução do litoral são o nível médio das águas do mar, os movimentos que ocorrem na massa continental e a temperatura. A temperatura tem especial impacto dado que conduz à retenção ou libertação de água pela massa continental. Tais factores, considerados na sua

intensificação na produção poderão ter originado uma confluência de factores, que resultaram num maior registo do labor e produção nas marinhas.

¹⁴⁶ BASTOS, Rosário, «No Trilho do sal: Valorização da história da exploração das salinas no âmbito da gestão costeira da laguna de Aveiro» *Revista da Gestão Costeira Integrada*, p. 37 (http://www.aprh.pt/rgci/pdf/rgci-161_Bastos.pdf) Dez. 2009.

¹⁴⁷ ANDRADE, Amélia Aguiar, «Estratégia Régia em Relação aos Portos Marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica» *Ciudades y villas portuárias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Actas - Encuentros Internacionales del Medioevo*, Coordenação de Beatriz Arizaga Bolumburu, Jesús Angel Solórzano Telechea, Logrño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005, p.61.

¹⁴⁸ MARTINS, Alfredo Fernandes, *A configuração do litoral português no último quartel do século XIV. Apóstila a um mapa*, Coimbra, Coimbra Editora, 1947, Separata de *Biblos*, vol. XXII, pp. 14, 21. Cf. O autor remete-nos para as duas causas que estarão na origem de novas formas no litoral, todavia as alterações provocadas não são substanciais. Recorre à cartografia da época e conclui, de imediato, que os portulanos são uma representação com “deficiências que lhe são peculiares” mas indicam algumas alterações, quando relacionados com dados actuais, nomeadamente no que se refere a áreas de acumulação. Relativamente ao leito do rio Tejo, o autor conclui que a acumulação não é significativamente diferente da actualidade; recorre a um excerto da crónica de D. João I, no qual é afirmado que o rei não tomou Santarém por impossibilidade de água para navegar acima de Muge, o que é ajustável com a navegação realizada em pleno século XX.

dimensão global, revelam-se muito importantes no nível do caudal de entrada de águas marinhas no estuário e na ligação directa com o desenvolvimento da sua navegabilidade. A abundância de águas salgadas no espaço envolvente teve provavelmente como consequência directa, o desenvolvimento da salicultura.

Tendo em conta algumas deficiências na representação cartográfica em virtude das técnicas desenvolvidas, a carta de Álvaro Seco, datada do século XVI, representa um estuário do Tejo com fraco assoreamento¹⁴⁹, o que permite concluir que, na realidade temporal anterior (até final da Idade Média), não se verificou um assoreamento significativo.



Mapa II. Representação de Portugal atribuída a Álvaro Seco¹⁵⁰

No domínio físico, e concretamente em termos geomorfológicos, o estuário do Tejo apresenta, actualmente, uma estrutura diversa que agrupa quatro espaços diferenciados, mas que nos poderão ajudar a reconstituir este mesmo espaço no tempo a que se dedica este estudo; a montante, entre Vila Franca de Xira até à linha de Alcochete e Sacavém, caracteriza-se pela existência de sapais¹⁵¹, mouchões, esteiros¹⁵² e espreiados de maré; a área entre

¹⁴⁹ DIAS, João M. Alvarinho, *Ibidem*, p. 11.

¹⁵⁰ *Portugallia et Algarbia quae olim Lusitania*, Amesterdão, Willem Janzoon Blaeu; Joan Blaeu, 1630-40.

¹⁵¹ DIAS, João M. Alverinho, «O litoral Português» cap. VII, *Evolução Histórica. Estudo de Avaliação da situação Ambiental e Propostas de Medidas de salvaguarda para a Faixa Costeira Portuguesa (Geologia Costeira)*, 1993, p. 63

Sacavém e o Cais do Sodré apresenta uma grande extensão onde desaguam vários afluentes, rios e ribeiras¹⁵³ constituindo um mar interior, conhecido por «Mar da Palha»; espaço este que funciona como receptáculo do fluxo imposto pelas marés o que impõe um ritmo específico à circulação de pessoas e mercadorias; um terceiro espaço localiza-se junto à cidade de Lisboa e Almada e, aqui, o estuário ganha a forma de um canal que apresenta considerável profundidade¹⁵⁴, conhecido pela facilidade que proporciona na entrada e saída de embarcações; o quarto, e último espaço passível de distinção, é a zona terminal entre o espaço do canal até ao Bugio e S. Julião, a parte terminal do estuário em que as águas são gradualmente marinhas.

Esta dimensão salgada das águas do estuário do Tejo e o domínio deste espaço pelos esteiros e sapais, resultantes da evolução decorrente de movimentos da crosta terrestre e de alterações do nível do mar¹⁵⁵, conferem a possibilidade da sua transformação em áreas de salinas, estruturas possibilitadas pela natureza mas construídas pela mão do homem que assim constrói tanques onde a água com forte salinidade faz nascer o sal que, pela elevada qualidade, é requerido no norte da Europa. As salinas são frequentes ao longo dos esteiros e sapais do estuário do Tejo e abundantes no espaço correspondente ao antigo concelho de Ribatejo. A cultura do sal envolve-se de saberes que são transmitidos de geração em geração e que, actualmente, ainda primam por práticas artesanais.

(http://w3.ualg.pt/~jdiarias/JAD/ebooks/Ambicost/3_Ambicost_Evo.pdf) Fev. 2010. Os sapais são conhecidos pela designação de salgados ou de zonas entre-marés, áreas de grande diversidade biológica e onde se desenvolveram espaços de salinas.

¹⁵² OLIVEIRA, José Augusto da Cunha Freitas de, «Aspectos do ordenamento da paisagem na outra banda: o Mar do Barco de Martim Afonso» *Paisagens Rurais e Urbanas - Fontes, Metodologias, Problemáticas*, Actas das Segundas Jornadas, Coordenação de Iria Gonçalves, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2005, pp. 148, 149. O autor aponta para a margem esquerda do «Mar da Palha» onde existem dois conjuntos de esteiros importantes, entre Alhos Vedros, Aldeia Galega e Moita e por fim o esteiro que atinge o porto de Coima, «a rapidez do envasamento [...] é aqui particularmente sensível devido à reduzida profundidade dos canais e à extensão dos rasos de maré». A entrada e a facilidade em represar as águas potencializa as condições ao desenvolvimento da salicultura.

¹⁵³ ZÊZERE, José Luis, «As Costeiras a Norte de Lisboa: Evolução Quaternária e Dinâmica actual das vertentes» *Finisterra*, XXVI, 51, Lisboa, p. 31. Cf. «Ribeira de Odivelas, Rio de Loures, Ribeira de Fanhões, Rio Trancão».

¹⁵⁴ *Turismo de Natureza. Enquadramento Estratégico. Reserva Natural do Estuário do Tejo*, Instituto da Conservação da Natureza, 2002, p. 5. Cf. «Chega a atingir perto de 40 metros».

¹⁵⁵ OLIVEIRA, José Augusto da Cunha Freitas de, *Ibidem*, p. 147.



Mapa III. Estuário do Tejo na actualidade¹⁵⁶

No que se refere ao domínio hídrico do estuário do Tejo, nos nossos dias, apresenta um regime de marés semi-diurno com tempo de enchente mais longo do que vazante¹⁵⁷; uma amplitude da maré que aumenta desde a foz até à zona de Alverca chegando a atingir valores de 4,8m¹⁵⁸; e um teor salino registado até 50 km da foz¹⁵⁹. Estes parâmetros actuais do Estuário têm relevância para o estudo em causa na medida em que fornecem indicadores para compreender as potencialidades que o Estuário apresentou desde sempre para a prática da salicultura. Mais importante, e como que confirmando este pensamento, é o facto do próprio estuário não apresentar um assoreamento que tenha conferido alterações significativas na relação entre o homem e o rio no que se refere, concretamente, à impossibilidade de

¹⁵⁶ http://www.inag.pt/estuarios/MenuEstuarios/Tejo_Menu.htm Set. 2011.

¹⁵⁷ *Turismo de Natureza. Enquadramento Estratégico. Reserva Natural do Estuário do Tejo*, p. 5 «A maré é um factor muito importante no estuário, dado que o volume médio de maré ($600 \times 10^6 \text{ m}^3$) é significativo face ao volume de água abaixo do nível inferior da maré ($19 \times 10^8 \text{ m}^3$)». Esta questão é particularmente importante para o período em estudo, se actualmente o estuário apresenta estas características, provavelmente existiriam no período em estudo neste trabalho o que leva a que este se apresente efectivamente como um espaço com bastante potencial hídrico, nomeadamente para o desenvolvimento da salicultura.

¹⁵⁸ Idem, «A amplitude média de maré é de 2,6 m».

¹⁵⁹ Idem, «Em regime de cheia, a salinidade da água na zona Alcochete /Poço-do-Bispo é da ordem de 10‰, enquanto em regime de estiagem, com os caudais dos rios reduzidos, os seus valores podem elevar-se a 25‰».

navegação ou à interrupção abrupta de actividades económicas dependentes directamente do meio natural.

Tendo-se determinado, como espaço temporal de estudo, os reinados de D. Fernando e D. João I, século XIV e início do século XV, no qual predominaram os períodos de seca sobre os de pluviosidade, permite concluir que, sendo um período de temperatura quente, se apresentavam consequências positivas para o desenvolvimento da salicultura: a elevação do nível das águas do mar proporcionou um aumento das águas com maior teor salínico a entrar no estuário, conjugado com temperaturas elevadas registadas (especialmente no Verão), facilitou a evaporação e a solidificação dos cristais de sal¹⁶⁰.

¹⁶⁰ TAVARES, Maria José Ferro, «Os Sinais dos tempos: Para o estudo do clima e do litoral português (séculos XII a XVI)» *Evolução Geohistórica do Litoral Português e Fenómenos Correlativos: Geologia, História, Arqueologia e Climatologia*, Actas do Colóquio, Coordenação da Universidade Aberta, Lisboa, Editores, António Augusto Tavares, Maria José Ferro Tavares, João Luis Cardoso, 2004, pp. 466-469. A autora, no seu estudo, conclui que os anos de 1333, 1354, 1355, 1375, 1385-98, foram anos de seca, sendo que 1371 foi chuvoso e quente no Verão. Os registos existentes para os anos de 1313, 1331 e 1369, apresentaram pluviosidade exagerada em algumas zonas do reino, respectivamente, Ribeira de Santarém, Coimbra e Lisboa, enquanto os anos de 1371 e de 1372 foram chuvosos em todo o reino. A autora conclui «Utilizando novamente o silêncio das fontes, podemos colocar como hipótese que os Invernos em Portugal, foram amenos, com pluviosidade normal, por isso não nos aparecem mencionados na nossa documentação [...] Isto permite-nos colocar a hipótese que, nas oscilações climáticas do século XIV, prevaleceu a seca sobre a pluviosidade». Para o início do século XV, nomeadamente os anos de 1412, 1413 e 1438 são anos secos, havendo referência para 1418 e 1435 como anos com Invernos rigorosos.

2.2 Os portos: pontos intermédios entre a «água» e a «terra».

Na História de Portugal, os contactos de diversos pontos terrestres com o meio aquático, nomeadamente nos estuários, são conseguidos pelos rios na sua íntima ligação ao mar, pelo que se estabelecem, assim, novos espaços que o Homem traça no seu mapa de vivências e de experiências.

A ligação terra-rio-mar estabelece-se pela dinâmica da vivência humana que, simultaneamente, permite a sua existência, sendo através dela que Portugal, na sua dimensão geográfica, consegue, ao longo do tempo, a afirmação como Estado e Nação que deu a conhecer mundos ao mundo. A dimensão geográfica assume um papel importante no sentido em que pode promover desenvolvimento.

Os pontos intermédios, ou de transição, denominados por portos, reflectem o desenvolvimento de relações entre o interior e o litoral, entre o interno e o externo e são, muitas vezes, indicadores da prosperidade ou da decadência de um espaço, de uma economia ou de certos elementos sociais. Estes espaços são mencionados desde sempre porque são retratos da vivência e de uma certa construção da nossa nacionalidade. Porto, Buarcos, Aveiro, Salir, Atouguia, Cascais, Ericeira, Sesimbra, Punhete, Setúbal ou Silves, todos eles expressam um quotidiano e relatam uma memória de ligações, de produtos, de homens e de uma nacionalidade que se fortaleceu pela intensa ligação que desenvolveu entre a terra e o meio aquático. Mais uma vez, pela ligação terra-rio-mar, estabeleceram-se pontos intermédios, de transição, de ligação - os portos, que podem apresentar determinadas estruturas físicas ou ser simples sítios de acostagem.

Este estudo centra-se num espaço onde o rio Tejo domina a paisagem, sendo que funciona como uma das portas mais significativas no acesso ao mar e, simultaneamente, ao interior rural. Neste ponto de vista, torna-se importante conhecer esta realidade em que o

líquido substância o sólido, a água é mistura do doce com o salgado e o homem utiliza este meio para avançar no espaço e perpetuar no tempo.

O rio Tejo, sendo o maior rio da Península Ibérica, possui, actualmente, uma bacia hidrográfica com cerca de 80 600 km², com um percurso que, de este para oeste, desde a Serra de Albarracim nos Montes Ibéricos até ao Atlântico, percorre 1100 km¹⁶¹, 230 km dos quais em território português. Pretendemos observar, com maior atenção, uma parte do seu curso, ou seja, o baixo Tejo ou Tejo na sua dimensão marítima, em que a proximidade do mar lhe confere novas dimensões. Esta última dimensão espacial serve de alvo de estudo, no sentido em que se pretende analisar a importância deste espaço no desenvolvimento da salicultura e toda a dinâmica económica que esta actividade envolve durante o limite temporal estabelecido para o estudo.

A par desta vertente económica do rio e das suas margens no quadro geral da monarquia portuguesa, qual o seu sentido jurídico para o poder régio? O rio e o espaço envolvente eram entendidos, tal como a terra, como domínios resultantes da conquista e, por isso, posse natural do rei. O rio era entendido, tal como as suas margens, como mecanismo de afirmação do seu poder, quando se servia dele e do espaço envolvente para doar, emprazar, aforar, escambar ou, até, para resgatar a outrem. A política régia desenvolveu-se no sentido de mostrar que o rio era um espaço de valor económico e político.

O rio e as suas margens tinham natureza pública. Desde o Direito romano, as águas fluviais e as suas margens tinham carácter público, referindo-se, neste enquadramento, as águas que cobriam os terrenos envolventes. Esta noção jurídica é muito mais abrangente do que a inerente ao enquadramento apresentado nas Ordenações Afonsinas, em que apenas se valorizava o critério de domínio público para o curso navegável do rio e eventuais pontos de contacto com terra. A noção de espaço navegável e espaço envolvente é uma questão que aparece referida numa argumentação utilizada pelo procurador da Coroa no tempo do rei D.

¹⁶¹ MAGALHÃES, Fátima, «Enquadramento Geográfico. O rio Tejo e a Região» *Navegando no Tejo*, p. 10, <http://www.ccdr-lvt.pt/09/Livros/D1330-0010.html>, Jul. 2010.

João I, na qual foi afirmado, claramente, que os rios e as partes envolventes eram «res publica»¹⁶². A importância deste enquadramento, em termos jurídicos, é relevante para se entender o poder exercido sobre a propriedade. Poder-se-á, então, presumir que as salinas adquirem representação jurídica como parte de propriedade ganhando identidade no contexto dos rios e dos portos. As salinas são espaços que permeiam entre a água e a terra e adquirem identidade existindo como entidades autónomas quando o mar lhes confere as condições para a sua existência.

Estes espaços de salinas, as marinhas, são, muitas vezes, utilizados como força de poder e, por isso, permitem compreender o exercício deste mesmo poder nas suas vertentes sociais, económicas e políticas. A partilha do espaço, ou a hegemonia sobre esse espaço, depende do equilíbrio das forças vigentes e evidencia, na maioria das vezes, uma forte regulamentação de quem nesse tempo tem o controlo sobre o espaço. Anuncia-se, assim, o primado do Tempo sobre o Espaço. O espaço litoral era, em simultâneo, potencial (pelas vantagens que oferece) e vulnerável (é um óbvio espaço de disputa)¹⁶³.

A relação entre as grandes cidades portuguesas, numa dimensão demográfica e económica, e os estuários dos seus rios estão presentes ao longo da nossa História, provavelmente porque estes estuários têm uma dimensão muito importante: funcionam como abrigo aquático natural. A ligação entre Lisboa e o rio Tejo é natural e regista-se desde o início da nacionalidade, estando presente na descrição feita após a conquista da cidade aos mouros. A relação entre o rio e as suas margens está explícita na proximidade das muralhas

¹⁶² BEIRANTE, Maria Ângela, «O Tejo na construção do Poder Real na Idade Média Portuguesa – de D. Afonso I a D. João I» *Revista da Faculdade de Letras. História*, II Série, vol. XV -1, Porto, Universidade do Porto, 1998, p. 781. A autora apresenta um documento referente a uma praia do rio Tejo tomada à coroa, em que o rei afirma «os rios naujavijs com suas prayas de todo o Regno de portugal eram de directo nossos e da coroa dos nossos regnos e antre os rios que asy eram nossos e da coroa dos nossos regnos e antre os rios que asy eram nossos e da coroa do regno com suas prayas asy era o rio de Tejo» e «a qual praia ja en outro tempo fora lizira seendo todallas liziras nossas de directo».

¹⁶³ ANDRADE, Amélia Aguiar, «A Importância da Linha Costeira na Estruturação do Reino Medieval Português. Algumas Reflexões» *História, Instituciones, Documentos*, n.º 35, Sevilha, Universidade de Sevilha, Departamento de História Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas, 2008, p. 12. Cf. «Mas, a área litoral era também, devido às suas potencialidades económicas e fiscais, um espaço em disputa, mesmo que o rei fosse o senhor e árbitro de todas as águas do reino».

ao rio¹⁶⁴. A colina enquadra a malha habitacional, depois estende-se até ao rio, sendo compreensível a simbiose na cidade de Lisboa: as zonas de acostagem funcionam como elo de ligação entre a água e a terra. A cidade projecta-se em direcção ao rio, espelho da sua actividade e do seu desenvolvimento, e encontra-se envolta por esteiros e salinas, espaços de desenvolvimento de salicultura.

O rio Tejo confere, à cidade de Lisboa, o estatuto de guardiã, num quadro económico em que as vertentes fluvial e marítima potencializam o seu desenvolvimento e o de todo o reino. A origem da cidade, à semelhança de outras cidades portuguesas, apresenta uma relação de grande proximidade com o estuário do rio e, em particular, com a sua foz¹⁶⁵, que é evidenciada na circulação de produtos. A ideia que a cidade se organiza junto ao rio é uma realidade, pois é, também, do rio que emergem as respostas às necessidades da cidade¹⁶⁶. Lisboa é uma cidade acessível pela via fluvial e pela via marítima, dualidade esta que lhe confere um duplo quadro de potencialidades.

Nos escritos de Trezentos, os homens quando se referem a Lisboa e à água que a banha não se referem ao rio Tejo mas ao mar, como se o Tejo não fosse uma realidade ou, pelo menos, como se não pertencesse à sua identidade¹⁶⁷, mas é necessário entender que se referem à água que os sustenta e que lhes permite viver ou, simplesmente, encantar-se, essa é uma água salgada. Não sendo indiferente se é rio ou se é mar, centremo-nos na ideia que estes

¹⁶⁴ «Carta do Cruzado Inglês Osberto» *Fontes Medievais da História de Portugal*, Lisboa, vol. I, Sá da Costa, pp. 118-119. Cf. «Ao Norte do rio está a cidade de Lisboa, o alto dum monte arredondado e cujas muralhas descendo a lanços, chegam até à margem do Tejo».

¹⁶⁵ BLOT, Maria Luisa Pinheiro, *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributos para a arqueologia das cidades marítimas e fluvio-marítimas em Portugal*, Lisboa, Instituto Português de Arqueologia, 2003, p. 55. Lisboa é uma das cidades que se enquadra numa simbiose traçada entre o espaço urbano e o meio aquático, através dos portos que funcionam como espaços de contacto e de ligações.

¹⁶⁶ COELHO, António Borges, *Quadros para Uma Viagem a Portugal no séc. XVI*, Lisboa, Editorial Caminho, 1986, pp. 24, 33. O autor afirma esta relação directa da cidade com o rio numa época mais tardia do que a propriamente tratada neste estudo; todavia, a cidade é o produto de um crescimento lento e, naturalmente, existente que toma uma maior dimensão no século XVI e que não pode ser dissociado desta relação com o rio. Relação esta que se traduz no movimento das barcas que, ao longo do Tejo, desde Abrantes, paravam em vários e pequenos portos como Alcochete, Coima, Frielas ou Unhos e abasteciam a cidade, «Mas era junto ao rio, com o recorte das velas e dos mastros, que a nova cidade se organizava e desenvolvia» e de longe chegava o que abastecia a cidade «Barcas de carregar e de pescar, umas mil, cento e sessenta».

¹⁶⁷ MARQUES, A. H. de Oliveira, «Lisboa, cidade marítima» *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro*, 2.º vol., Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de Estudos Geográficos, 1988, p. 396, «Claro está que se Lisboa ficava sobre o mar, com mais forte razão seriam considerados marítimos os lugares de rio abaixo. Assim Belém. Assim ainda Algs». O autor explícita como os portugueses de Trezentos e Quatrocentos não expressaram a relação de Lisboa com o rio Tejo mas, com o mar, consideravam-se habitantes da beira-mar. A água, a estrutura morfológica da área e as suas particularidades permitem o acesso a outros espaços e ao desenvolvimento de actividades económicas; a salinidade, as marés e a ligação imediata ao Atlântico conferem, a Lisboa, o carácter de marítima.

homens apenas consideram a proximidade deste último, sendo a ele que se referem quando o fazem por escrito.

A proximidade do mar omite o rio, obscurecido nas relações de vivência diária e do burburinho da cidade, não se distinguindo quando acaba o espaço de mar e começa o espaço do rio. As características do estuário amplo, estável na sua profundidade, com esteiros que entram pela terra, sujeito a marés, tornam fácil a construção de um quadro marítimo. Esta situação está bem presente na maioria dos documentos, referentes aos séculos XIV e XV, quando se referem às confrontações das marinhas, quer na margem direita, quer na margem esquerda do estuário, nunca se referem ao rio mas sempre ao mar, pois o sal vem das águas salgadas.

O estuário do Tejo, no espaço em que o contacto com as águas marítimas está muito próximo, caracteriza-se por boas condições de navegabilidade e segurança, praticável a embarcações de grande calado, fundo limpo, estável e pouco assoreado, sendo abrigo durante quase todos os dias do ano (actualmente, exceptuam-se seis dias, em que o vento está de sueste e só entram, facilmente, embarcações de pequeno calado, possuindo, ainda, condições topográficas muito favoráveis à vigilância e defesa militar).

Considerando que o rio Tejo funcionou como plataforma de ligações económicas e sociais entre as suas margens e entre o espaço litoral e o interior que banha, revela-se importante constatar a dimensão dessa mesma realidade na cidade de Lisboa e na sua área envolvente no período em estudo.

A cidade de Lisboa está em constante ligação com o espaço do rio, quer pelos pontos de contacto directo, portos de acostagem ou cais que possibilitam a carga e descarga de mercadorias, quer pelo tipo de mercadorias que, sendo provenientes do espaço envolvente ao estuário, revelam a sua própria essência e, simultaneamente, permitem satisfazer as necessidades prementes da cidade, o que, por isso mesmo, motiva e intensifica essas mesmas ligações.

A noção de porto, no período em estudo, pressupõe um conceito restrito no sentido de espaço protegido mas pressupõe, simultaneamente, uma dimensão ampla que pode conjugar várias facetas, no domínio comercial, da fiscalidade e da construção naval, assim como, também, agregar vários locais com funções semelhantes ou complementares. Assim, no espaço do estuário, com principal enfoque para a área marítima, constata-se que, nos limites da cidade de Lisboa, existiram vários locais ou pontos com estas características: apresentavam as potencialidades ou condições favoráveis para que a ligação entre os dois elementos naturais, água e terra, se concretizasse e permitisse a rentabilização dos recursos naturais e o aproveitamento destes, num contexto abrangente de comércio e de produção no qual, e através do qual, se pudessem obter rendimentos que sustentassem o aparelho político e administrativo que enformava a Coroa/Estado.

No contexto anteriormente referido, poderemos dizer que a sustentabilidade do princípio da importância do estuário do Tejo deriva das condições endógenas do mesmo: posição geográfica que facilita as ligações com o Mediterrâneo, com o norte da Europa e, posteriormente, em pleno período das descobertas marítimas portuguesas, com os restantes espaços continentais; características naturais nas quais abundam os esteiros, abrigos naturais¹⁶⁸, com possibilidade de navegação (no século XV, a maioria das embarcações chegavam a Abrantes¹⁶⁹). Apresentavam-se como factores exógenos, o dinamismo da população e a necessidade de sobrevivência, conseguidos através da protecção concedida pelas características naturais deste mesmo espaço ou pelo tipo de produtos que nele circulavam¹⁷⁰.

¹⁶⁸ LOPES, Fernão, *Chronica de El-Rei D. Fernando*, dir. literário Luciano Cordeiro, vol. II, Biblioteca de Classicos Portuguezes, Lisboa, Escriptorio, 1895, cap. LXXIV, p. 50. Cf. «As naus e galés, como estavam sem gentes [...] remaram para a outra parte d'além, contra Ribatejo, e metteram-se em certas rias que ahi ha [...]». Fernão Lopes, no contexto das guerras com Castela, dá a conhecer que o estuário do Tejo não é um espaço linear e revela-nos um espaço onde a natureza é variada e, por isso, aproveitada consoante as necessidades.

¹⁶⁹ MAGALHÃES, Fátima, *Ibidem*, p. 13.

¹⁷⁰ RIBEIRO, Orlando, *Introduções Geográficas à História de Portugal. Estudo Crítico*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1977, pp. 106-107. Considera o autor que «era o mais importante complexo portuário do País e a navegação dos esteiros do Tejo permitiu, até tarde, aproveitar ao máximo o transporte de mercadorias pesadas e o deslocamento rápido de passageiros».

Relativamente aos pontos supra referidos, poderemos entender que os portos funcionavam como meios de transição e de contacto entre o meio aquático e o terrestre; representavam interacções intensas, ou não, segundo o seu contexto e a época. Regista-se a sua presença mesmo antes de serem implementadas as grandes estruturas portuárias, pois iam constituindo-se ao longo do tempo e, também, implicaram uma determinada exploração do espaço envolvente¹⁷¹, assim como um determinado domínio político-militar.

Nas margens do estuário do Tejo, existiram vários pontos que funcionaram como unidades de um todo, tendentes a constituir, progressivamente, um quadro mais complexo e, por isso, poder-se-á conceber uma hierarquização de importância destes mesmos pontos de ligação, os portos e os cais nos vários afluentes do e no Tejo.

Proceder-se-á a uma distinção simplista na análise da importância destes pontos intermédios entre a água e a terra na margem direita do rio Tejo: os ancoradouros e os varadouros¹⁷². Podemos referenciar como exemplo de ancoradouro de maior relevo no espaço do estuário - o Restelo, pela sua importância relativamente à facilidade que proporcionava na saída e na entrada da barra, assim como na segurança resultante da profundidade das águas do seu espaço envolvente. Todavia, o contacto com terra leva ao emprego de embarcações de pequeno calado. O lugar do Restelo dispunha do ancoradouro mais seguro, mais abrigado e, desde sempre, o primeiro que as embarcações encontravam desde que entravam na barra, especialmente para as embarcações de alto bordo¹⁷³. Estas embarcações encontravam, no Restelo, um espaço com qualidade náutica e no qual as embarcações estrangeiras tinham

¹⁷¹ BLOT, Maria Luisa Pinheiro, *Ibidem*, p. 32. A autora trata desta questão quando refere «Os espaços com funções portuárias começaram por existir anteriormente e independentemente dos equipamentos portuários que implicam uma arquitectura especializada».

¹⁷² *Idem*, *Ibidem*, pp. 57 -58. Com base na morfologia do terreno e o seu potencial económico constata-se uma hierarquia nestes pontos de contacto entre os meios terrestre e aquático, assim o ancoradouro diferencia-se do varadouro, o primeiro apresenta águas profundas permitindo o acesso a embarcações de maior calado mas que exige pequenas embarcações para o contacto com terra; o segundo pode tratar-se de uma simples praia em que as águas menos profundas tornam acessível o contacto directo com terra. Esta complexidade está presente na classificação que a autora apresenta de Orlando Ribeiro, em que «o complexo portuário dos esteiros do Tejo engloba S.º António do Tojal, Loures, as salinas de Frielas, Sacavém, Barroca de Alva, Alcochete, Aldeia Galega, Almada, Costa da Caparica e Coina».

¹⁷³ SILVA, António Artur Baldaque da, «Introdução» *Estudo Histórico Hydrographico sobre a Barra e o Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, t. I, 1990, pp. IX, XI. O autor refere-se ao ancoradouro do Restelo para lhe elogiar as características e apresenta também um valor para a sua profundidade «que não devia ser inferior a 5 braças pelo norte da posição da actual Torre de Belém». A sua antiguidade remete-nos para o tempo de D. Henrique e à criação de uma ermida para apoiar os navegantes «onde estão alguns freires de Thomar para administrar os sacramentos aos mareantes».

tratamento privilegiado¹⁷⁴, medida esta inserida na política régia de incentivo económico¹⁷⁵. Para além do Restelo, o porto de Cascais teve, durante o período medieval, importância relevante, na medida que era o primeiro fora da barra do Tejo, sendo por isso um ponto marítimo de contacto para aceder a Lisboa¹⁷⁶. Estes dois portos eram distintos na sua qualidade de portos francos: o poder régio procurava incentivar a presença comercial estrangeira, tanto do sul como do norte da Europa, e concedia, aos navios que acostavam, uma situação de privilégio no sentido em que só pagavam direitos na mercadoria efectivamente vendida¹⁷⁷.

Ainda na margem direita do Tejo, relativamente um pouco mais distante do centro urbano de Lisboa e a oriente, tínhamos o esteiro que englobava os rios de Loures, de Bucelas e de Frielas, constituindo um espaço que envolve várias unidades de pontos de acostagem em que barcas ocuparam relevo especial no desempenho das actividades económicas desenvolvidas e no contexto das duas margens.

Sacavém era um dos espaços acessíveis pelo rio, enquanto as marés chegavam até Loures ainda no século XIV¹⁷⁸, sendo, concretamente, ali, que se estabeleceu um quadro no qual as barcas procediam à função de distribuição, possibilitando a circulação de pessoas e de mercadorias. Era o caso específico da barca de Sacavém em que a distância relativa a Lisboa e

¹⁷⁴ PEREIRA, João Cordeiro, *Portugal na Era de Quinhentos. Estudos vários*, Cascais, Patrimonia Historica, 2003, p. 64, o autor refere que no século XV, as embarcações estrangeiras estão «isentas da obrigação de receberem a bordo homens da alfândega para ali ficarem de guarda durante a noite, e de penas pecuniárias em caso de desobediência das instruções dos oficiais aduaneiros».

¹⁷⁵ ANDRADE, Amélia Aguiar, «Estratégia Régia em Relação aos Portos Marítimos no Portugal Medieval: o caso das fachadas atlânticas» *Ciudades y villas portuárias del Atlántico en la Idade Media: Nájera. Actas - Encuentros internacionales del Medioevo*, Coordenação de Beatriz Arizaga Bolumburu, Jesús Angel Solórzano Telechea, Logrño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005, p. 81.

¹⁷⁶ PEREIRA, João Cordeiro, *Ibidem*, p. 82. O autor destaca o porto de Cascais, numa analogia que desenvolve com o porto fluvial de Sacavém no século XVII, como anteporto marítimo da alfândega de Lisboa durante a Idade Média, prevendo-se a descarga de mercadorias e a intervenção dos funcionários da alfândega no local.

¹⁷⁷ Idem, *Ibidem*, pp. 64-65. O autor refere que o foral da alfândega de Lisboa, datado de 20 de Junho de 1463, que na sua opinião regula práticas existentes na realidade da centúria anterior, o que é compatível com a informação que se dispõe sobre o persistente comércio, nomeadamente com o Sul e o Norte da Europa. Nestes dois portos francos também estavam regulamentados os procedimentos a desenvolver pelos agentes que operavam nestes navios, «Regulamentavam-se as vendas feitas dentro dos navios ali surtos pelos mercadores do Mediterrâneo e da Europa do Norte, bem como a descarga e o encaminhamento para Lisboa de mercadorias consignadas a importadores nacionais». De igual modo os representantes da alfândega de Lisboa deslocavam-se ao local onde ancorava o navio e sob sua vigilância procediam ao encaminhamento da mercadoria até a alfândega de Lisboa e onde pagariam o respectivo imposto ao rei.

¹⁷⁸ BLOT, Maria Luisa Pinheiro, *Ibidem*, pp. 247-248. A autora menciona que, no século XV, é realizado pela cidade de Lisboa, nas Cortes de Leiria, em 1438, um pedido para a realização de limpeza nos esteiros do Tejo, o que, por si só, indicia a sua importância no contexto da economia da época, nomeadamente garantindo a circulação de mercadorias e pessoas.

a necessidade de satisfazer um quadro económico de trocas continuava a servir-se do meio mais expedito, o meio aquático; mas a sua importância era tanta, no sentido de potencial económico e social, que a mesma esteve na base de um acto régio de doação dos direitos do barco de Sacavém, sendo a sua exploração entregue a Álvaro do Rego em carta de doação feita pelo rei D. João I, a sete de Maio de 1384¹⁷⁹.

A situação anteriormente referida revela a importância deste meio de transporte em termos de receitas auferidas e, em última análise, da sua importância económica no contexto de trocas, de abastecimento e de supressão de carências entre o espaço urbano da Lisboa e um espaço relativamente perto, a duas léguas, mas com características rurais, constituindo-se como um espaço complementar, relativamente ao espaço central da cidade de Lisboa.

As barcas¹⁸⁰ são referidas na documentação dos reis D. Fernando e D. João I, particularmente no espaço do estuário do Tejo, desempenhando funções em tempo de guerra¹⁸¹: funcionam como elo de transição entre as embarcações de alto bordo, particularmente com a nau, e o espaço onde descarregam em terra. A barca foi mencionada, por Fernão Lopes, como parte de uma estratégia militar para atravessar o Douro: um grupo de barcas constituiu uma ponte e permitiu, ao rei D. Fernando, passar o rio¹⁸² para actuar em contexto de guerra com Castela.

Estas embarcações permitiam avançar no rio para norte, provavelmente devido ao tamanho do seu calado¹⁸³, pequeno, e tinham um papel bem vincado no contexto fluvio-

¹⁷⁹ *Chancelarias Portuguesas, D. João I*, vol. I, t. 1, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2004, doc. 79, p. 48. Cf. «Carta per que o dicto senhor fez doaçam emquanto fosse sua mercee a aluaro do rego de todallas rendas e djreitos que rendese ho/barco de sacauem».

¹⁸⁰ CAETANO, Marcelo, *A Administração Municipal de Lisboa Durante a 1.ª Dinastia*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1981, p. 121. A barca é uma embarcação desde sempre referida na documentação, o foral de Lisboa de 1179 refere-se à barca de peixe, que pagava o tributo determinado à Alcaidaria.

¹⁸¹ LOPES, Fernão, *Crónica do D. João I*, vol. I, cap. CXXXI, Lisboa, Livraria Civilização - Editora, 1983, p. 257. A barca é uma das embarcações utilizadas em grande número e em tempo de guerra, como nos é relatado pelo cronista, «Ao Meestre pesou desto muito, porem disse: *Joham Ramalho, vos farees per esta guisa: eu tenho aqui muitas barcas gramdes que mamdei correger, e todas com bamdas a guisa de fustas*». O cronista menciona, ainda, outras tipologias como as «naaos» e as «galles».

¹⁸² LOPES, Fernão, *Chronica de El-Rei D. Fernando*, 3 vols., dir. literário Luciano Cordeiro, Biblioteca de Classicos Portuguezes, Lisboa, Escritorio, 1895, cap. XXV, p. 109, «E mandou logo suas cartas á cidade do Porto que muito á pressa fosse feita uma ponte de barcas, no rio do Douro, por que elle e toda sua hoste podessem passar em um dia».

¹⁸³ Idem, *Ibidem*, vol. I, cap. LXXII, p. 141. As barcas, segundo a definição de Fernão Lopes, permitem-nos afirmar que apresentam baixa capacidade de transporte para esta época «som navios que nom podem levar senom pouca gente».

estuarino, no qual as relações, no espaço do interior, eram encurtadas pelo rio; chegando-se ao estuário, e a partir da foz, desenvolveu-se uma navegação marítima junto à costa.

O rei detinha embarcações designadas por barcas que operavam no estuário do Tejo, sendo utilizadas, também, para agraciar terceiros, da confiança do rei, que as recebiam como mercê, o que permite concluir da sua importância económica no contexto estuarino. O rei D. Fernando alude, em 1371, ao seu alcaide de galés, Fernão Gomes, que fora mestre da barca régia «S. Jorge», ao qual concedeu umas casas na Rua Nova e, também, ao mestre Machico, com iguais funções de mestre da barca, sendo ainda referido que este mestre possuía uma *naue*, que fizera serviço junto da Porta do Mar; o rei volta a referir-se a outra sua barca, a de Muge, quando faz mercê da sua renda ao Doutor Gil Dosem¹⁸⁴.

É relevante o papel das barcas e dos portos que, ao longo do percurso do Tejo, permitiram a ligação do estuário a um Tejo mais interior, a um espaço interior e rural, pois desenvolveram um papel de grande importância social e económica¹⁸⁵. Caso particular do porto de Punhete, cujos privilégios foram sendo confirmados ao longo do tempo pelos sucessivos monarcas e D. João I não é excepção em 1384. Sendo que o papel destas embarcações estava bem destacado, no contexto da confirmação dos privilégios a este porto, as barcas são as únicas embarcações mencionadas no transporte de mercadorias entre Lisboa e Punhete, actual Vila Nova de Constância¹⁸⁶.

As barcas desenvolveram actividade em tempo de guerra, em posse dos castelhanos e dos portugueses, procedendo ao transporte de armas¹⁸⁷ e ao abastecimento das tropas

¹⁸⁴ FONSECA, Quirino da, *Os portugueses no Mar. Memórias Históricas e Arqueológicas das Naus de Portugal*, Lisboa, Comissão Cultural da Marina, 1989, p.70; *Chancelaria de D. Fernando*, liv. I. fol. 74 v.º.

¹⁸⁵ GASPAR, Jorge, «Os Portos Fluviais do Tejo» *Separata Finisterra*, vol. V-10, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1970, pp. 153-204. O autor, neste artigo, evidencia o papel intenso dos portos ao longo do percurso interior do Tejo.

¹⁸⁶ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. I, t. 1, Lisboa, Centro de Estudos Históricos. Universidade Nova de Lisboa, 2004, pp. 26-27. As barcas serviam este tráfego, adequadas pela sua dimensão ao espaço fluvial e pela sua capacidade de carga às exigências deste comércio, como se pode verificar por carta de confirmação de privilégios, datada de 1384, «outorgamos lhe que aiam o porto que soyam d auer em tempo d el rrey dom afonso nosso auoo a que deus perdoe .s. que possam hj mercar e vender e carregar barcas e descarregar e hir com as mercadorias e todallas outras cousas do dicto logo de lixboa E de lixboa pera o dicto logo de punhete».

¹⁸⁷ LOPES, Fernão, *Crónica de D. João I*, vol. I, Cap. CXXXVI, Lisboa, Livraria Civilização - Editora, 1983, p. 269, «o Meestre mandou hũa noite hũa ligeira barca com huũ troom que tirava mito, e pollvora, e beestas, e outras deffemssavees armas».

castelhanas entre Sevilha e Lisboa aquando do cerco das tropas castelhanas a Lisboa¹⁸⁸. De igual modo, realizava-se o abastecimento de Lisboa, chegavam as mercadorias e pessoas nas barcas que circulavam ao longo do trajecto do rio Tejo, desde o seu circuito interior até ao litoral, repleto de vivências quotidianas¹⁸⁹.

Da barca, induz-se uma embarcação de várias dimensões, com remos ou utilizando vela¹⁹⁰, verificando-se uma relação directa entre o que transportava, a funcionalidade e a designação que lhe era atribuída, desde a barca que procedia ao transporte no estuário do Tejo à que navegava ao longo da costa, à que servirá na empresa de Ceuta¹⁹¹ e iniciará a descoberta da costa ocidental africana. O registo da barca está presente nas primeiras viagens de descobertas, provavelmente na chegada a Porto Santo, na passagem do Cabo Bojador e, posteriormente, será a embarcação acompanhante do barinel e da caravela¹⁹². Foi uma embarcação que prova o seu valor pela sua presença e o seu papel, participante nas viagens preparatórias da saída de Portugal para além-mar nos séculos vindouros.

Sacavém constituiu-se como um dos portos fluviais, na confluência entre o rio Trancão e o Tejo. Fernão Lopes¹⁹³ mencionou-a como um espaço de carga e como consequência directa também de descarga. Interessante é que, Sacavém comportou no seu

¹⁸⁸ Idem, *Ibidem*, vol. I, Cap. CXIV, p. 219, «De Sevilha viinham muitas barcas e baixees com mamtiimentos e armas, e quaaes quer outras cousas que lhe neçessarias eram». Estas barcas não se circunscrevem à navegação fluvial ou estuarina, navegam ao longo da costa, num trajecto significativo, trazendo mercadorias, o que implicaria alguma capacidade de transporte e que não utilizaria exclusivamente remos; Francisco Contente Domingues, *Navios portugueses dos séculos XV e XVI*, Vila do Conde, Câmara Municipal de Vila do Conde; Museu de Vila do Conde, 2007, p. 16. Este autor refere que a barca num contexto de navegação ao longo da costa africana talvez fizesse uso da vela latina. Logo poder-se-á concluir que as embarcações adaptam-se à função exigida e ao contexto segundo as necessidades, enquadra-se na questão do navio ser um organismo vivo.

¹⁸⁹ Idem, *Ibidem*, vol. I, cap. LXXII, p. 141. O cronista delimita Muge como o ponto máximo de navegação no Tejo interior, o que poderia ser específico daquela época no ano, mas considerando que se refere à barca, embarcação de pequeno calado, poderia ser indicador da reduzida profundidade das águas neste Tejo interior «de mais que as barcas, nom chegariam mais longe senom ataa Muja que ssom duas legoas do logar, por a augua do Tejo que era muito pouca, e nom podia hir mais acima».

¹⁹⁰ DOMINGUES, Francisco Contente, «Navios e marinheiros» *Lisboa e os Descobrimentos. 1415-1580: a invenção do mundo pelos navegadores portugueses*, Lisboa, Terramar, [s.d.], p. 52. O autor confirma algum desconhecimento sobre a tipologia desta embarcação e sobre a sua capacidade de carga, que deveria ser variável, menciona porem a barca de Gil Eanes, na passagem do Cabo Bojador, com capacidade «cerca de 30 tonéis, com um mastro munido de uma só vela redonda [...] Uma simples coberta constituía a ponte e algumas telas, da popa à proa, proporcionando abrigo à tripulação». A capacidade de uma embarcação é medida em tonéis, medida padrão, correspondente a um tonel com 1,5m de altura e 1 m de largura.

¹⁹¹ COUTO, Dejanirah, *História de Lisboa*, Lisboa, Gótica, 2003, p. 112.

¹⁹² ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné*, Lisboa, Publicações Europa-América, [s.d.], p. 60. Nas notas ao texto, coloca-se a possibilidade da descoberta de Porto Santo ser consequência de uma viagem que tinha como objectivo passar o Cabo Bojador, assim sendo e como a embarcação de Gil Eanes em 1434 era uma barca, poder-se-á deduzir que foi esta tipologia de embarcação a predominante nas primeiras viagens de descoberta.

¹⁹³ LOPES, Fernão, *Chronica de El-Rei D. Fernando*, dir. literário Luciano Cordeiro, vol. I, Biblioteca de Classicos Portuguezes, Lisboa, Escriptorio, 1895, p. 9. Cf. «estavam á carga no rio de Sacavem».

espaço aquático, uma dimensão de navegabilidade para embarcações que não se limitavam ao pequeno calado mas também de alto calado e de grande tonelagem¹⁹⁴.

Situação idêntica foi referida para outro ponto na mesma margem direita do Tejo, ou seja, o local de Santos¹⁹⁵, local de acostagem importante nas trocas de Lisboa e Almada, continuando a ser utilizada a barca como meio de transporte.

A importância de alguns destes locais ribeirinhos é evidente na doação que D. Fernando faz de parte dos seus reguengos, para constituir património e casa da sua rainha, D. Leonor Teles, nomeadamente de Sacavém e Frielas¹⁹⁶.

Na margem esquerda do estuário, o rio Coina, afluente do Tejo, teve ao longo do seu percurso, portos, simples cais que abriram passagens para quintas, pinhais, moinhos e ligaram este espaço a Lisboa, na azáfama da circulação de produtos e pessoas. O porto de romagem do Coina¹⁹⁷, mencionado ao longo do tempo, manteve uma persistente articulação com o espaço envolvente, o estuário, as quintas ou o pinhal¹⁹⁸. Com especial importância no contexto do estuário do Tejo, e em concreto para a cidade de Lisboa, ao ponto dos barqueiros de Lisboa efectuarem a carreira, mesmo contra o estipulado, dando azo a queixas ao Concelho de Lisboa, por parte dos barqueiros e moradores de Coina, tendo sido a queixa aceite e reiterada

¹⁹⁴ PEREIRA, João Cordeiro, *Portugal na Era de Quinhentos Estudos vários*, Cascais, Patrimonia Historica, 2003, p. 82. Segundo este autor Sacavém alcança, como porto fluvial, uma dimensão muito importante constatada pela análise do regimento de alfândega de 1620, ou seja «funciona como anteporto fluvial da alfândega de Lisboa» significa que poder-se-ia proceder à descarga de mercadorias e encaminhá-las via terrestre.

¹⁹⁵ LOPES, Fernão, *Ibidem*, Cf. «iam antes as barcas d'Almada aportar a Santos».

¹⁹⁶ Idem, *Ibidem*, vol. II, cap. LXI, p. 9. Cf. «E deu-lhe el-rei logo Villa Viçosa e Abrantes e Almada e Cintra e Torres Vedras e Alemquer e Atouguia e Óbidos e Aveiro, e os Reguengos de Sacavém e Friellas e Unhas, e terra de Merles, em Riba de Douro». A maioria destas localidades têm uma situação geográfica relacionada com o meio aquático, quer seja marítimo, lagunar ou fluvial, o que por si só indicia uma forte potencialidade económica.

¹⁹⁷ Topónimo existente na freguesia de Coina, concelho do Barreiro.

¹⁹⁸ OLIVEIRA, José Augusto da Cunha Freitas de, «Aspectos do ordenamento da paisagem na outra banda: o “Mar do Barco de Martim Afonso”» *Paisagens Rurais e Urbanas - Fontes, Metodologias, Problemáticas*, Actas das Segundas Jornadas, Coordenação de Iria Gonçalves, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2005, p. 148. O autor refere três portos a ter em consideração: o porto de Coina que abastecia Azeitão, o porto de Cacilhas que escoava as mercadorias de Almada e de Sesimbra e o porto da Raposa, na embocadura do rio Judeu, junto à Amora, estabelecendo os três, uma a ligação contínua com a cidade de Lisboa. Aliado a este lugar onde nascerá no século XVI o Seixal é conhecido o serviço de uma barca que passava «de dia e de noite, gratuitamente, todos os que necessitassem de alcançar a outra margem do rio ou o porto de Cacilhas» o chamado «barco de Martim Afonso»; *Chancelaria de D. João I. (1391-1407)*, vol. II, t. 3, Lisboa, Centro de Estudos Históricos. Universidade Nova de Lisboa, 2005, p. 297-298. Os esteiros de Alhandra e Alverca são igualmente importantes na sua relação com o rio e por isso doados, por D. João I ao um seu criado e escrivão da puridade, Gonçalo Lourenço, para fazer «hũa acenha».

a exclusividade destes na actividade entre Lisboa e Coima¹⁹⁹. A ligação entre Coima e Lisboa fez-se por barca, no contexto de uma navegação estuarina em que o rio Coima teve papel de relevo. O barqueiro, elemento social com grande importância económica, tem a sua actividade regulamentada, o que por si só é indicador de uma actividade intensa e necessária²⁰⁰.

Até o rio Coima registar um assoreamento acentuado, permitiu a entrada de embarcações de grande calado, assim como a pré-construção das mesmas, em virtude da proximidade de áreas florestadas e de areias para o tratamento das madeiras necessárias à construção naval.

Quadro similar pode ser traçado para os locais da Moita, do Montijo ou Aldeia Galega,²⁰¹ da Lançada²⁰² e de Alcochete. Os braços do rio, os esteiros, levavam a água e permitiram a criação de cais, de portos, de marinhas e de estaleiros. A barca do Ribatejo é um das que efectuaram o transporte das mercadorias entre estes locais e Lisboa. Os estaleiros actualmente a laborar nas suas embarcações tradicionais permitem algum entendimento sobre a maneira como se construiu entre os séculos XV e XVIII.

Estes pontos de ligação entre a «água» e a «terra», como locais ribeirinhos que são, fizeram parte de um conjunto mas afirmaram a sua individualidade dentro da hierarquia, relativamente aos pontos mais importantes, anteriormente mencionados, e todos estabeleceram a ligação entres os meios aquático e terrestre - constituíram um todo e foram todos necessários à vida do Homem²⁰³.

¹⁹⁹ *Livro das Posturas Antigas*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, pp. 291-292, «foy determijnado e acordado que os ditos barqueiros da dita cidade nom possam tomar nehuas mercadorjas nem gente no porto da Romagem».

²⁰⁰ Refira-se que, no foral da Vila de Coima, datado de 1516, a função da barca, como meio de passagem, está regulada em termos de frequência e de transporte de pessoas e mercadorias e em termos de custos, estando previsto que, no caso do desempenho desta barca não ser suficiente para executar a ligação da vila de Coima a Lisboa, seria permitido o desempenho de outras barcas, para além desta, na realização da mesma função. Cf., IAN/TT, *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 22, n.º 2036 (traslado datado de 1553 de documento do ano de 1516).

²⁰¹ LOPES, Fernão, *Chronica de El-Rei D. Fernando*, director literário Luciano Cordeiro, vol. I, Biblioteca de Classicos Portuguezes, Lisboa, Escriptorio, 1895, p. 9. Cf. «estavam á carga [...] á ponta do Montijo, da parte de Riba Tejo».

²⁰² *Chancelarias Portuguesas, D. Pedro I, (1357-1367)*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1984, p. 220. O rei D. Pedro doa, à criada Beatriz Dias, uma quinta com marinhas na Lançada, outrora de Álvaro Gonçalves, meirinho do rei Afonso IV, sendo dado especial relevo à salvaguardada das entradas e saídas, terrestres ou fluviais, do qual se conclui a importância dada à circulação de pessoas e mercadorias que envolvia o espaço do bem doado, «faço lhe doaçam pera sempre a ella e a todos seus sucesores da mjnha qjntaa da lançada que jaz em Ribatejo a par de sarilhos com suas salinas de sal e com todas suas saidas e entradas».

²⁰³ LOPES, Fernão, *Ibidem*, vol. I, p. 9. Fernão Lopes menciona estes locais e pontos de ligações, de trocas e de rotinas que evidenciam uma dinâmica antiga e constante na área marítima do estuário do Tejo.

2.3. Estruturas de circulação e comercialização: o transporte de sal no estuário do Tejo.

Os diferentes espaços, anteriormente mencionados, estabelecem-nos um enquadramento geral, na medida em que sabemos que existiram e que deram azo a um quadro relacional e complementar que teve por objectivo suprimir as necessidades do pólo urbano principal do reino, Lisboa²⁰⁴.

A madeira e o sal tinham origem, preferencialmente, na margem esquerda do estuário do Tejo, todavia também a margem direita fornecia sal, sendo espaço de esteiros e sapais transformados em salinas pela necessidade e importância económica que estas representavam.

A dinâmica económica conduziu a uma ligação entre os centros produtores de sal, de madeira ou de vinho e os espaços que se estabeleceram como pontos e que interligaram o meio terrestre e o meio aquático, os cais ou varadouros, que os escoavam por via fluvial; pontos articulados entre si que se complementaram e proporcionaram o dinamismo urbano nas tercenas, nas fangas de carne e de peixe, no dia-a-dia da cidade de Lisboa e, simultaneamente, sustentaram, também, o dinamismo das populações na margem esquerda do rio Tejo.

O transporte por meio aquático foi preferencial, em termos comparativos com os terrestres, durante um longo período da história de Portugal, devido à escassez de vias terrestres, às más condições das existentes, assim como pelo facto de proporcionar maior rapidez e maior capacidade de transporte, com relevo para a carga pesada ou volumosa, o que se traduziria de imediato numa diminuição nos custos finais²⁰⁵.

²⁰⁴ BARROS, Henrique Gama, *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*, 2ª ed., direcção Torquato de Sousa Tavares, Tomo V, Lisboa, Sá da Costa, 1948, p. 115. O autor refere que Lisboa é a principal residência da Corte, desde o reinado de D. Afonso III.

²⁰⁵ BLOT, Maria Luísa Pinheiro, *Ibidem*, p. 53. Cf. «[...] os custos do transporte por terra eram dez vezes superiores aos valores por via aquática, facto particularmente relevante na Idade Média».

O transporte fluvial e marítimo foi regulado pelo rei, nomeadamente no sentido fiscal, o que nos permite de antemão constatar a tipologia das embarcações que afluíam ao estuário e a Lisboa. D. Fernando refere directamente o tipo de embarcações, que vindos do exterior por mar, não cumprem o pagamento fiscal ao rei de Portugal, na Portagem de Lisboa, sabemos que desde a nau à barca, embarcações com diferentes capacidades de carga, registou-se incumprimento no pagamento, por isso mesmo, em 1375, determina para estes casos a apreensão da mercadoria, das embarcações e a pena de prisão para os infractores²⁰⁶.

A chegada das barcas a Lisboa está presente na regulamentação concelhia do século XV²⁰⁷, através de demarcação feita, com estaca, relativamente ao local de acostagem, de frente às portas da Ribeira até à porta da Portagem, assim como estava estipulado que todas as mercadorias, após a descarga, teriam que ser encaminhadas para fora do local, dado que este estava reservado aos pescadores, para a venda da sardinha ou de outro pescado. Esta regulamentação impunha, para os incumpridores, um valor a pagar, o que traduz a importância de um aproveitamento racional do espaço e a necessidade da sua organização para que se mantivesse funcional²⁰⁸.

João Brandão descreve uma realidade referente ao século XVI, mas que pode ser útil para a compreensão da situação nos séculos XIV e XV. Disponibilizou dados sobre o exercício das barcas no estuário, junto à cidade de Lisboa, e, simultaneamente, do carregamento de sal e do seu valor pecuniário²⁰⁹. Referiu-se ao espaço junto ao Paço da Madeira como o local de venda de sal na cidade tendo como agentes onze mulheres²¹⁰ que, na totalidade, conseguiam introduzir, na cidade, um total de sal que balançava entre os três mil e quinhentos

²⁰⁶ MARQUES, João Martins Silva, *Os Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*, Lisboa, 1944, vol. 1, doc. 134, p. 600, « A Nos he dícito que algũus Nauyos E naues chegam a essa cidade com suas carregas E descarregam em algũus lugares escussos pera não pagarem o nosso deryto ».

²⁰⁷ *Livro das Posturas Antigas*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1974, p. 8 «ponham as barcas na ribeira des a estaca que estaa posta Junto com a porta da rribeira ataa a portajem».

²⁰⁸ *Ibidem*, p. 8 «quallquer que o comtrairo fezer que pague çinquenta rreaes brancos pera as obras da cidade e quallquer que o acussar aja a terça parte E as duas partes pera a cidade». É relevante a preocupação pela reconstrução da cidade.

²⁰⁹ BRANDÃO, João, *Grandeza e Abastança de Lisboa em 1552*, Lisboa, Livros Horizonte, 1990, p. 33.

²¹⁰ *Idem, Ibidem*, p. 210. O autor aponta treze mulheres, um número diferente do anteriormente referido, ou seja, onze, mas cuja diferença não é substancial, todavia o que diz sobre as mesmas é revelador da importância do comércio desta mercadoria na cidade de Lisboa, «Tem treze mulheres que estão na Ribeira, junto do Paço da Madeira, com suas lojas

e quatrocentos mil moios, sendo atribuído, a esta quantidade de sal, um valor pecuniário entre quatro mil e quinhentos e cinco mil cruzados. Esta movimentação do sal não foi exclusiva do século XVI, foi sim produto de exigências continuadas que remontam aos séculos XIV e XV. Nem os produtos oriundos da expansão marítima ofuscaram a circulação e o comércio de sal, que continuou a satisfazer as necessidades do quotidiano.

A circulação das barcas com sal, não os batéis que também circulavam no Tejo mas apresentavam capacidade inferior de transporte, foi uma constante do espaço do estuário. Sendo a barca o meio escolhido para o transporte do sal permite-nos concluir que o sal era uma mercadoria que exigia relativo espaço de transporte e que existia, também, uma significativa quantidade em circulação no Tejo. Esta actividade de transporte era apresentada como muito lucrativa nesta época, registando-se um número fixo de embarcações conhecidas para a margem esquerda do estuário²¹¹.

Localidades	Barreiro	Coina	Lavradio	Aldeia Galega	Sarilhos	Alcochete
N.º de Barcas	4	6	4	18	4	2

Quadro I. Barcas que circulavam no estuário do Tejo no século XVI²¹²

A circulação destas barcas é, também, referida como frequente, entre duas e três vezes semanais, sendo apontado o valor de quinhentos e seiscentos reis como ganho para cada viagem; nelas circulavam, além do sal, outras mercadorias como a lenha, trigo, palha ou, ainda, barro. São igualmente referidas barcas a operarem na margem direita do estuário, pelas quais também foi transportado sal, e outras mercadorias, com uma regularidade mais intensa do que as anteriormente mencionadas²¹³, o que indica não só a procura de produtos na cidade

cheias de sal, que não tratam nem vendem outra coisa, somente sal. E são muito ricas e abastadas». O sal é mercadoria que oferece mais-valias consideráveis no contexto comercial.

²¹¹ Idem, *Ibidem*, p. 82.

²¹² Idem.

²¹³ Idem, *Ibidem*, pp. 83, 111. Cf. «E as barcas da Alcântara, e cidade, e Oeiras cada duas marés fazem uma viagem, e trazem muita pedra, sal, lenha, lastro; e em cada viagem ganham quinhentos, seiscentos rs.». O autor aponta um número total para as pequenas embarcações que circulavam no rio Tejo, desde Abrantes e que serviam a cidade de Lisboa «Somam

mas também a abundância de oferta. De entre estes produtos merece destaque o sal, produto transportado, comercializado com regularidade, gerador de mais-valias que se repercutiam em termos económicos e sociais.

Este enquadramento resultou das necessidades da época vigente, contudo poderá abrir a janela para um entendimento de vivências anteriores, nomeadamente nos séculos XIV e XV, pois as necessidades de abastecimento deste tipo de produtos estariam também presentes, assim como as soluções encontradas para o seu transporte, expressão de diferentes intensidades de tráfego, mas certamente com a mesma tipologia de embarcações. Certo é que, em 1406, o rei D. João I consentiu a utilização dos esteiros, junto à Aldeia Galega/Ribatejo, para a realização de moinhos, mas ressaltou a necessidade de se salvaguardar a circulação das barcas naquele espaço onde desempenhavam a sua actividade de serviço e de passagem. O rei estava ciente da necessidade de manter os circuitos operacionais e a circulação nos esteiros para o transporte de produtos de e para o Ribatejo. Qual o produto que, sendo produzido na área, era necessariamente transportado? O sal²¹⁴. Os esteiros de Corroios, «d algema», Amora e Arrentela eram espaços de circulação do «barco de Martim Afonso», embarcação de significativa importância na passagem entre o Seixal, Almada e Lisboa. O mesmo rei autorizou a realização de moedas nestes esteiros e referiu-se a esta embarcação quando procedeu ao aforamento, em 1403, dos esteiros ao Conde D. Nuno Alvares Pereira.

A barca era, então, uma embarcação utilizada no estuário do Tejo que abastecia a cidade e constituía uma forma de transporte frequente e rápida entre as duas margens, utilizada em tempo de guerra e de paz, com as mesmas funções, de carregamento de pessoas e de mercadorias, desenvolvendo uma navegação fluvial e de cabotagem ao longo do litoral atlântico, nomeadamente em funções de pesca e comércio a longa distância. Considera-se que,

todas as barcas e batéis que servem a cidade, mil e cento e sessenta, dos lugares sobreditos, que servem a cidade de todo o necessário que a ela acode».

²¹⁴ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*. Lisboa, vol. III, t. 1 (1385), Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2005, pp. 215-216.

para a época em estudo, a barca²¹⁵ foi o meio mais frequente no transporte do sal, no contexto estuarino, transportando-o desde os locais de produção, de ambas as margens do Tejo, até ao ponto de descarga, nas portas da cidade de Lisboa²¹⁶, onde se transaccionou e se utilizou na salga do pescado.

Enquanto organismo vivo, a cidade indica-nos vivências e estas vivências recriam o quadro económico, concretamente do sal, produto essencial na época e utilizado no dia-a-dia. A realidade do século XV permite perspectivar um tempo imediatamente anterior - o do século XIV. Existia regulamentação sobre o local onde o sal devia ser vendido, ou seja, sempre dentro dos muros da Ribeira, provavelmente como forma de controlar o seu comércio e o pagamento dos respectivos impostos, assim como garantir a preservação do produto que, facilmente, se deteriorava e, ainda, preservar o asseio do espaço envolvente²¹⁷. O espaço de venda do sal era identificado por marcos de pedra colocados na calçada, tal como na venda de peixe. Existiam, também, as boticas de venda de sal²¹⁸, mas permanecia a venda de sal no chão, o que parece estorvar a circulação na Ribeira, sendo motivo para participação à vereação da cidade em 1511²¹⁹. A venda de sal registava-se, preferencialmente, no espaço da

²¹⁵ RITA, Abílio, PINHEIRO, Aristides, *Os Portugueses e o Mar nos mais Antigos Documentos*, Lisboa, Edição do Banco Pinto & Sotto Mayor, 1990, p. 29; Alexandra Pico, «Barca» *A terminologia Naval portuguesa anterior a 1460*, Lisboa, Sociedade de língua Portuguesa, 1963. Os autores aludem à existência de uma Barca do sal.

²¹⁶ ALBUQUERQUE, Luís de, «Barca» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, p. 299. O autor refere que existe uma descrição pictográfica deste tipo de embarcação: «como se vê no selo do Cabido da Sé de Lisboa (1255) ou no escudo da vila de Peniche». A descrição reporta-se a uma embarcação de um único mastro e, neste, uma vela quadrangular; refere, também, que as havia apenas a remos e que a sua tonelagem estaria directamente relacionada com a sua função, pesca ou carreira de comércio.

²¹⁷ *Livro das Posturas Antigas*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1974, p. 15, «[...] que nam seja nemhũa pessoa de quallquer estado e comdiçom que seja que venda sall na rribeira dos muros afora e aquelles que ho quiserem vender que o vendam dos muros adentro honde se senpre acostumou a vender ante as portas das suas lojeas [...] Joham de braga ho moço o fez era do nascimento de iiiijç Rj annos», doc. datado de 1441.

²¹⁸ *Ibidem*, p. 152, «Acordarom poer marquos de pedra na calçada honde se vende o ssall [...] pera cima atee as boticas de sall», doc. datado de 1482.

²¹⁹ VENTURA, António Gonçalves, *A "Banda d'Além" e a Cidade de Lisboa durante o Antigo Regime: Uma Perspectiva de História Económica Regional Comparada*, Tese de Doutoramento em História Moderna, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2007, p. 255; *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa: Livro de Reis*, t. IV, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1957-1964, p. 222. A venda de sal, feita no chão do espaço público, leva à sua rejeição por alvará, apresentado em 28 de Julho de 1511 à vereação da cidade «Vos mamdamos emtender acerca do chaão que na Ribeira ocupavam algumas pessoas com montes de sall que nos parecia que nam devia ally estar nos ditos montes por pejarem a dita Ribeira».

Ribeira, onde se desenvolvia um comércio requerido por particulares e controlado pelo concelho de Lisboa e pelo rei²²⁰.

A importância em dominar este comércio revela a sua importância e, igualmente, a importância das receitas dos impostos auferidas pelo Concelho com a sua cobrança.

Salgava-se o peixe, a carne ou os curtumes, existindo um espaço onde tudo era preparado e um espaço onde era consumido. De facto o sal tem uma relação constante com o peixe, dada a necessidade da sua conservação, produto constante na dieta alimentar, acessível na cidade litoral e muito consumido por razões de abstinência religiosa. Sendo assim, o sal marcava presença constante na cidade quer num espaço mais amplo - a praça, onde era desembarcado e vendido, quer num plano mais restrito - a rua e a habitação do homem comum, habitante da cidade, que sobrevivia diariamente²²¹, sendo certo que estas actividades geradoras de desperdícios e cheiros iam sendo afastadas da área central da cidade, no século XV, especialmente da calçada da Ribeira e da rua Nova²²².

A importância do sal era significativa e reconhecida dado que era equiparado ao vinho e ao azeite, produtos tradicionais e de uso corrente, por isso havia que assegurar ao habitante de Lisboa a quantidade suficiente e o preço acessível, decorrente da oferta. Como tal, chegou a estar interdita a sua compra aos mercadores estrangeiros e estantes na cidade de Lisboa²²³. A compra do sal, tal como do vinho, estava, também, interdita aos mercadores estrangeiros e

²²⁰ *Livro das Posturas Antigas*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1974, pp. 187-188. O Concelho de Lisboa pretende cópia do alvará dado pelo rei, no qual se estabelece que não seja executada a sentença proferida, relativa a aforamento de boticas onde se vende o sal na Ribeira, que o mestre pero buticairo alegou ter sido realizado pelo almoxarife de Lisboa. A importância reside na necessidade da preservação do documento «E porquanto se a cidade temja de se o dicto aluara perder ou rronper no que a cidade poderja receber detrimento», pois o rei determinara «porque nosa vontade he as dictas buticas per modo algũu se nam aforarem o que asy comprij sem duujda nem embargo». O interesse do mestre pero buticairo, pelo aforamento das boticas de venda de sal e a sua recusa pelo rei pode indicar a importância do controlo municipal sobre este comércio. Doc. datado de 1488.

²²¹ GONÇALVES, Iria, «Posturas Municipais e vida urbana na Baixa Idade Média: o exemplo de Lisboa» *Um olhar sobre a cidade medieval*, Cascais, Patrimonia Historica, 1996, p. 85; *Livro das Posturas Antigas*, pp. 29-30, 60, 120. A autora, referindo-se ao escoamento das águas na cidade de Lisboa no século XIV, menciona os locais onde se utilizava sal «[...] salga e escala do peixe, trabalhos que em Lisboa, cidade ribeirinha e de pescadores, se faziam por toda a parte: nas ruas e praças, inclusivamente junto ao mercado da fruta e, o que era pior, nas sacadas dos edifícios, caindo a salmoreira sobre os transeuntes», doc. datado de 1410.

²²² *Livro das Posturas Antigas*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1974, p. 120, «[...] loguotente do Corregedor [...] vereadores [...] procurador do comçelho [...] dalmarçe [...] outro almarçe os ssobredictos vendo como algũus faziam salgas das sardinhas nas praças da cidade e da rribeira dêa a porta do mar atee a ponte das priujdas a quall salga era em grande dampno da cidade porque danauam as praças e faziam maaos odores». Se passaria não havia salga directa nestes espaços, então o sal poderia estar resguardado em espaços só para venda, doc. datado de 1410.

²²³ *Ibidem*, p. 82, «que nenhũ mercador estramJeiro nem estante na cidade que compre na cidade e termo vinhos nem ssal nem azeites», doc. s.d., (entre docs. datados de 1420 a 1427).

estantes que o adquirissem nas embarcações e se servissem deles como moeda de troca na aquisição directa de mercadorias às embarcações que aportavam em Cascais e no Restelo, porque não passavam sequer pela Alfândega; como tal, não pagavam os tributos de lei, as mercadorias não eram descarregadas em terras, não passavam pela Alfândega e, por isso, não pagavam a dízima definida²²⁴.

Estas formas de intervenção traziam inconvenientes económicos para o dia-a-dia do natural de Lisboa mas, também, para a economia nacional: o sal e o vinho, ao serem comprados por estrangeiros na mesma condição dos naturais, não eram valorizados no circuito de trocas em termos de valor/preço; os produtores eram de imediato prejudicados, pois aqueles mercadores acediam desta forma ao sal e ao vinho a preços inferiores ao que se comprassem em terra e nos locais definidos para a venda; os produtos adquiridos eram onerados porquanto tinham vários intermediários e, por isso, chegavam mais caros ao consumidor final.

Confirma-se a ideia anterior quando, mediante o mesmo tipo de actuação das vendedeiras de sal e de cerejas, na cidade de Lisboa, e perante a adulteração da qualidade do produto vendido ao consumidor, a penalização aplicada pelo município, no caso do sal, era muito superior, em termos pecuniários, na razão de dez para cinquenta reais, envolvendo prisão de imediato para as vendedoras de sal²²⁵.

As posturas revelam alguma informação sobre o tipo de recipiente, utilizado nas naus, nas quais se transportava o sal, obrigatoriamente «encascado», ou seja, colocado em cascos, barris de madeira, que eram frequentemente utilizados na época. Seria o tipo de recipiente apropriado para o transporte a longa distância dado que preservava a humidade do sal e,

²²⁴ *Ibidem*, pp. 205-207. O prejuízo é de tal maneira que a imposição toma corpo na postura que determina a proibição da compra directa por parte dos mercadores estrangeiros e estantes, sendo tolerada aos naturais, desde que informassem previamente o concelho e se fizessem acompanhar de um corrector; o registo era fundamental, ao posterior controlo da mercadoria e do seu valor. Doc. datado de 1491.

²²⁵ *Ibidem*, pp. 121-122, «as vendedeiras que vendem o sal em esta cidade fazem grande engano em o dicto sal porquanto misturam o sal preto e mao com o branco poendo o preto no fundo [...] misturam hũu com o outro e dam todo per hũu preço [...] quallauer que tall coussa fezer pague pera o concelho por a primeira vez çinquenta rreaes brancos de dez rreaes [...] e Jaça cinco dias na cadea», «as rregateiras que vendem as çereijas fazem em ellas engano misturando as çereijas cediças com as frescas e esso medes as meudas com as outras mays gradas [...] fezer que por a primeira vez pague pera o concelho dez rreaes brancos de dez». Docs. s.d., (entre docs. datados de 1418 e 1394).

consoante a quantidade a transportar e a capacidade da embarcação, assim, era adequado o tamanho do casco e a sua quantidade, permitindo transportar maiores ou menores quantidades²²⁶.

A construção e a preparação de embarcações são antigas encontrando-se mencionadas em documentos desde D. Sancho II²²⁷. No tempo de D. Afonso IV, existiam várias referências às tercenas e tercenas novas como espaço de confrontação com imóveis na cidade de Lisboa dado que o rei procedia a aforamentos e doações a particulares²²⁸. A localização destes imóveis tem, nas tercenas, um ponto de referência espacial, sendo ainda nomeadas outras ruas como a Rua Nova²²⁹, Rua Puluega, Rua de Morraz, depois chamada Rua da Calcetaria²³⁰, continua a Rua Nova para Ocidente, junto à Judiaria nova, registando-se também a designação da Rua das Taracenas²³¹. Situação idêntica poderemos apontar para a Alfândega de Lisboa, espaço referenciado no mesmo contexto do anterior, entidade existente na cidade de Lisboa, com referência desde o reinado de D. Dinis²³², junto ao espaço comercial das

²²⁶ *Ibidem*, pp. 207, «E sse os ditos vinhos e ssal e outras mercadorjas quizerem conprar. Que os conpreem encascados pera os per sy carregarem nas ditas nãaos sem outro engano fazendo elles as compras das ditas mercadorjas per corretor», doc. datado de 1491.

²²⁷ COUTO, Dejanirah, *História de Lisboa*, Lisboa, Gótica, 2003, p. 61. A autora refere a possibilidade das tercenas poderem ser ainda anteriores a este rei, considerando que o desenvolvimento desta arte está intimamente relacionado com as actividades «marítimas tradicionais (pesca de longo curso, conserva de peixe e extracção de sal)». O sal é pedra de toque para a dinâmica e desenvolvimento da vida económica que envolve desde sempre a cidade de Lisboa; Quirino da Fonseca, *Os portugueses no Mar. Memórias Históricas e Arqueológicas das Naus de Portugal*, Lisboa, Comissão Cultural da Marina, 1989, pp. 34-35. A mesma ideia é veiculada nesta obra, onde é citado um excerto de um documento, datado do ano de 1237, onde o rei ordena o pagamento do foro de umas casas às religiosas de Chelas «Suas habemus in parrochia S. Maria Magdalena, circa palatium navigiorum Regis».

²²⁸ AZEVEDO, Pedro de, «Documentos para a história marítima e comercial de Portugal nos reinados de D. Afonso IV a D. Duarte» *Arquivo de Historia e Bibliografia (1923 – 1926)*, coord. Joaquim de Carvalho, vol. I, Lisboa, I.N.C.M., 1976, doc. n.º III, p. 29; Chancelaria de D. Afonso IV, liv. 3, fl. 3 v.º, Doc. n.º V, pp. 30-31; Chancelaria de D. Afonso IV, liv. 3, fl. 7. Doc. n.º VIII, p. 32; Chancelaria de D. Afonso IV, liv. 3, fl. 11; Docs. n.ºs IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XXI, pp. 33-34; Chancelaria de D. Afonso IV, liv. 3, fl. 11v.º. Doc. n.º XXIII, p. 39; Chancelaria de D. Afonso IV, liv. 3, fl. 12v.º. Doc. n.º XXVIII, p. 42; Chancelaria de D. Afonso IV, liv. 3, fl. 14 v.º. Doc. n.º XXIX, p. 43; Chancelaria de D. Afonso IV, liv. 3, fl. 14 v.º; Doc. n.º LIX, p. 66; Chancelaria de D. Afonso IV, liv. 4, fl. 33. Doc. n.º LXXIV, p. 80; Chancelaria de D. Pedro, fl.16.

²²⁹ COUTO, Dejanirah, *Ibidem*, p. 63. A Rua Nova é traçada perpendicularmente ao rio e o seu carácter comercial traduz-se na interacção directa com o rio «a primeira artéria comercial paralela ao rio».

²³⁰ GONÇALVES, Iria «Posturas Municipais e vida urbana na Baixa Idade Média: o exemplo de Lisboa» *Um olhar sobre a cidade medieval*, Cascais, Patrimonia Historica, 1996, p. 81 (A. Vieira da Silva, *As muralhas da Ribeira de Lisboa*, 2ª ed., vol. II, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1940, pp. 5-8).

²³¹ AZEVEDO, Pedro de, *Ibidem*.

²³² PEREIRA, João Cordeiro, *Portugal na Era de Quinhentos. Estudos vários*, Cascais, Patrimonia Historica, 2003, p. 69. O autor refere: «Aparece já referenciado em 1288 e descrito num inventário de propriedades do rei D. Dinis, em 1299», sendo a sua localização junto às ruas do Comércio, da Madalena e dos Bacalhoeiros, o que se altera na época de D. Manuel I, deixa o perímetro medieval passando a localizar-se fora da muralhas, em terrenos tomados ao Tejo, no Terreiro do Paço.

tendas, até do próprio rei²³³, dos açougues de carne²³⁴ e de pescado²³⁵. O espaço ocupado nas ruas, destinado à venda dos produtos, estava estipulado, o que indicia uma organização e definição do espaço público a preservar²³⁶. A estrutura física da Ribeira, que revelava um intenso contacto com a dimensão aquática, como se alcançasse uma certa autonomia dentro da própria cidade, alimentava-se desta mesma dinâmica existente entre os seus elementos edificados: era espaço onde se construíam e se reparavam embarcações; se salgava, se secava, se vendia e se comprava, se pagava imposto, se obtinha o lucro e onde se alimentavam as gentes que a povoavam diariamente²³⁷.

A existência da Alfândega revela uma complexidade crescente nas relações entre a cidade e o meio envolvente, quer rural quer aquático, em que se articulam as várias actividades económicas, a sua fiscalidade e os agentes económicos actuantes e dinamizadores do crescimento geral do reino.

A cidade torna-se um centro complexo de relações (que necessitam de regulamentação e de incremento) que se desenvolve porque se alimenta destas mesmas relações, sendo a sua condição de cidade estuarina que confere um enquadramento próprio a estas relações e às entidades que nela se desenvolvem, suscitadas pelas necessidades sociais, económicas e político administrativas - a cidade é espaço funcional²³⁸.

²³³ AZEVEDO, Pedro de, *Ibidem*, doc. n.º IV, p. 29 ; Chancelaria de D. Afonso IV, liv. 3, fl. 5. Cf. «Mando que aia cada hũa en ssa uida hũa tenda das mhas tendas dante as mhas Alfandegas de Lixbõa e dante os açougues da carne».

²³⁴ Idem.

²³⁵ Idem, *Ibidem*, doc. n.º XXVII, p. 41; Chancelaria de D. Afonso IV, liv. 3, fl. 13 v.º. Cf. «ante a mha Alfandega apar do açougue do pescado».

²³⁶ GONÇALVES, Iria, *Ibidem*, p. 81. Cf. «Na rua Nova e na de Morraz, o centro vital da cidade, não podiam ultrapassar, sobre a via pública, mais de seis palmos-1,20m, aproximadamente».

²³⁷ CAETANO, Carlos Manuel Ferreira, «Introdução» *A Ribeira de Lisboa. Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)* Dissertação de Mestrado em História da Arte Moderna, Orientação do Professor Doutor Rafael Moreira, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2000, p. 4. O autor delimita a área espacial da Ribeira «longa faixa ribeirinha que vai da Terceiras das Portas da Cruz, a oriente, até Cata-que-Farás, a ocidente (com posteriores alargamentos até à Boa Vista e à praia de Santos-o-Velho) – e que teve na Ribeira das Naus o seu centro e nas variadas instituições que a rodeavam o seu complemento necessário».

²³⁸ AMORIM, Inês, «Urbanismo e cidades portuárias: Aveiro na segunda metade do século XVIII» *Análise Social. Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa*, vol. XXXV (156), Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2000, p. 605. A autora inicia este artigo afirmando que a noção de cidade portuária «pressupõe uma relação entre o “porto” e a “cidade”. Contudo, constata-se que a definição resvala em favor de um dos lados». Em nossa opinião, a cidade de Lisboa consagra uma noção de igualdade entre estas duas dimensões; a cidade é produto da sua ligação com o meio aquático, o rio, o mar, unidos no estuário. No período em estudo, as estruturas portuárias não estão confinadas apenas a um espaço, existem vários pontos de ligação desde que esses espaços o permitissem; as embarcações acostavam, por isso, surgem os cais, onde se procedia a transbordo para embarcações de menor dimensão. Estas relações estão documentadas e caracterizam a vida da cidade desde muito cedo.

Ponto referencial era a Ribeira, um pólo dinamizador onde chegavam embarcações, mercadorias, gentes e capitais. Embora de dimensões reduzidas, no século XIV, comparativamente à Ribeira de D. Manuel I, correspondente na actualidade ao espaço compreendido entre a Igreja da Conceição Velha e a Praça do Município, a Ribeira articula espaços de importância considerável para as relações económicas e sociais do período em estudo: a ocidente envolve a rua Nova, que compreende, hoje, o espaço entre a rua do Comércio, rua do Ouro, São Julião e rua dos Fanqueiros; envolve o espaço dos estaleiros régios, onde se repara e constrói e, ainda, um outro espaço, onde afluíam os grandes comerciantes, os produtos de luxo e os capitais, nos quais o valor dos imóveis marca a diferenciação social; a oriente, distinguem-se duas praças, a da Portagem e a do Pelourinho. A Ribeira representa, ainda, um congregar de entidades com funções públicas, régias e concelhias que permitem o funcionamento e a regulação das actividades: Alfandega, Portagem, Casa dos Contos, Armazém Régio, Paço da Madeira²³⁹, Paço do trigo e Casa do Haver-de-Peso. Nesta área oriental, encontram-se a maioria dos açougues de carne e peixe, o mercado das frutas e hortaliças, as fangas do trigo, as tendas, pertença do rei e do Concelho, e locais de armazéns²⁴⁰.

Nestes espaços, anteriormente mencionados, circula o sal, sem referências directas para o período em estudo, do local de descarga, de pagamento de impostos e de armazenamento. Com certeza, ocuparia espaços similares às restantes mercadorias, embora as suas características exigissem espaço e alguns cuidados para que não se deteriorasse. As mercadorias teriam que passar por instalações de modo a pagar os direitos ao rei, e o sal era mercadoria a tributar. Colocar-se-á a questão para o sal que não era de imediato utilizado, seria armazenado ou embarcado para satisfazer as necessidades do mercado?

²³⁹ PEREIRA, João Cordeiro, *Ibidem*, p. 79. O autor recorre a Vieira da Silva e afirma a contiguidade dos edifícios, Paço da Madeira, Portagem e do terreiro do trigo «na área onde, no século XVI, vai ser erguida a Igreja da Misericórdia».

²⁴⁰ GONÇALVES, Iria, «Na Ribeira de Lisboa em finais da Idade Média» *1383-1385 e a crise geral dos séculos XIV e XV*, Jornadas de História Medieval, Lisboa, História & Crítica, 1985, pp. 59-67.

O sal, tal como os restantes produtos, era colocado à venda em local específico; encontrava-se na categoria dos produtos residentes, juntamente com o peixe, a carne, o pão, em espaço certo²⁴¹, onde facilmente se controlava quantidades e preços, por isso mesmo eram proibidas transacções antes de chegar à cidade, independentemente do meio de transporte, por terra ou por mar²⁴²; as compras eram por grosso, para reexportar ou revender, o que diminuía a sua quantidade e aumentava o seu preço na cidade.

Produto igualmente importante em tempo de guerra, conjuntura que marca a cidade de Lisboa nestes dois reinados: trata-se das guerras com Castela no tempo de D. Fernando e de D. João I. Procurado e tornado saque de guerra, não era destruído mas resgatado do cenário de guerra, embora as consequências directas fossem a destruição de alguns espaços onde se produzia, em especial na parte do Riba Tejo. Os beligerantes saqueavam e carregavam as suas embarcações com o sal que era, provavelmente, em parte encaminhado para Castela, mas cuja outra parte se constituiria como elemento de conservação de alimentos, utilizado prontamente, pois não era produto que se desprezasse em tempo de guerra²⁴³. Quando se atinge o centro produtivo, as marinhas, interrompe-se não só a produção, mas também dificulta-se o seu restabelecimento, tanto em termos espaciais como temporais. Além de se interromper a circulação e comercialização do produto, numa última análise, a cadeia económica estagna, mais grave ainda, neste caso, sendo o sal produto de exportação e de grande rentabilidade económica em virtude da procura.

O sal permitia conservar o pouco, durante um tempo em que tudo era escasso, o tempo de guerra. Numa época em que a cidade estava cercada, o acesso ao rio e ao mar impediam o

²⁴¹ GONÇALVES, Iria, «Defesa do consumidor na cidade medieval: Os produtos alimentares (Lisboa - séculos XIV-XV)» *Ibidem*, pp. 100-101; *Livro das posturas Antigas*, pp. 14, 151-152.

²⁴² *Idem*; *Livro das posturas Antigas* pp. 7, 205-207, 256).

²⁴³ MARTINS, Miguel Gomes, «Per Ferro e Espargimento de Sangue» *A Vitória do Quarto Cavaleiro. O cerco de Lisboa de 1384*, Lisboa, pp. 69-70. O autor transcreve parte do doc. n.º 1154, mç. 57, do Mosteiro de Santos-o-Novo, existente no I.A.N./T.T., referindo a destruição resultante da presença castelhana em terras de Ribatejo. É importante constatar que o sal é requerido como produto de saque de guerra e que a presença dos castelhanos impede a sua apanha - «verificavam-se acções de pilhagem e de destruição: “todo o sal que el avia de aver das quintas e o que nom era de quintas todo se pereção par aazo desta gerra e som dapnyfficadas por tal gisa que os nom pode apanhar nem há hy nem se fez pollos inimigoos nossos que corem aquella terra e carregam todo o sal que ha em Ribateyo en nos navios [...] en loga en que ora estam os emmigoos senhores de todo por a qual razom nom ha por que curar do dicto sal pois os enmigoos correm aquela terra”».

abastecimento de peixe, a carne salgada tomava um papel importante²⁴⁴, as carnes bovinas eram armazenadas em tinas mas também a carne suína era conservada de igual forma, sendo frequente a realização de enchidos que se conservavam pela salga e, depois, secos ao fumeiro.

Lisboa, na época, apresentava-se como uma cidade que, além de ser a capital²⁴⁵, com todo o carácter administrativo e jurisdicional que desenvolvia, assumia uma dimensão inigualável no reino, com uma enorme teia de relações que promoviam, simultaneamente, o seu engrandecimento sendo eles o mar, o rio, o estuário e todos os laços por eles gerados que alimentavam e perpetuavam as relações do homem da cidade. Homem que vive com as duas margens e, por isso, utilizava embarcações e criava os pontos de ligação: os portos, os cais, que eram, contemporaneamente, espaços de união e de transição, pelos rios, esteiros, sapais. Lisboa era uma cidade portuária e viveu dentro dessa dimensão.

A Lisboa medieval tinha uma área de grande cidade²⁴⁶, o que reitera a sua importância litoral: pólo atractivo de gentes que, a ela, chega vinda de vários espaços. A vida, na cidade, reconstrói-se através das mensagens deixadas nos regulamentos gerais, forais e forais da Portagem, nas posturas municipais, na posse da propriedade, sendo a propriedade urbana muito volátil de mão para mão, segundo os interesses políticos e sociais; comprada, vendida, escambada, emprazada, trocada. Lisboa era uma das cidades onde residia a nobreza, de todos os estratos, assim como os elementos eclesiásticos e os elementos do povo, na qual todos se articulavam nas vivências diárias, na compra, na venda, no escambo, no emprazamento da propriedade quer urbana, quer do meio envolvente da cidade²⁴⁷.

²⁴⁴ LOPES, Fernão, *Crónica de D. João I*, vol. I, Lisboa, Livraria Civilização - Editora, 1983, cap. CXV, p. 222.

²⁴⁵ AMORIM, Inês, *Ibidem*, p. 607. A cidade é uma estrutura viva que cresce com base em funções que, simultaneamente, a suportam e a mantêm viva, por isso, a dimensão estatal que adquire é uma garantia do seu crescimento. “A cidade, por outro lado, tendeu a desempenhar uma função crescente de enquadramento e domínio territorial em favor do Estado, caracterizada por uma marcante presença burocrática que lhe confere um alcance centralizador na articulação do espaço - cidades e poder. Extensão do poder central, palco de intervenção pública, nó de articulação com o mundo rural que a abastece, objecto de discussão por parte das elites locais”.

²⁴⁶ MARQUES, A. H. de Oliveira, «As Cidades Portuguesas nos Finais da Idade Média» *Penélope – Fazer e Desfazer a História*, n.º 7, Abril, direcção de A. M. Hespanha, Lisboa, Edições Cosmos e Cooperativa Penélope, 1992, pp. 28-29. O autor, com base na muralha existente, reconstituiu a área da cidade «103,6 ha de superfície em 1374-75 – comparável, em tamanho, a cidades médias mas importantes da Europa do tempo, como Salamanca, Dijon, Siena ou Danzig».

²⁴⁷ GASPAR, Jorge, «A cidade portuguesa na Idade Média. Aspectos da Estrutura física e desenvolvimento funcional» *La Ciudadade Hispânica*, Madrid, Universidade Complutense, 1985, p. 144, (www.ucm.es/BUUCM/revistas/ghi/02143038/.../ELEM8585120133A.PDF) Jul 2011. A expansão ribeirinha que D. Dinis inicia

A imagem da parte baixa da cidade de Lisboa foi, definitivamente, alterada com o rei D. Manuel I, mas, antes deste monarca, a cidade já dispunha de espaços dedicados à produção efectiva de embarcações, tal como, também, dedicados à cobrança dos tributos do rei, situação corroborada pela toponímia presente nos documentos.

O esteiro do rio que correspondia espacialmente à zona baixa da cidade de Lisboa, conhecido por esteiro do Vale Verde, apresentou-se como uma área de acesso facilitado às embarcações, visto a sua dimensão aquática, sendo aterrado no tempo de D. Manuel I²⁴⁸, foi aqui que se inseriu a Ribeira da cidade. Poderemos concluir que, desde muito cedo, foram construídos na cidade, junto à baixa alagadiça do esteiro do Tejo, estruturas simples que suportavam uma dimensão portuária, que apenas passaram a apresentar uma arquitectura moderna em pleno reinado do rei D. Manuel I. A cidade dispunha de espaços, com um dinamismo próprio, que se inter-relacionavam, directamente, com o espaço junto ao rio, os cais ou pontos de ligação entre a «água» e a «terra»²⁴⁹ e que permitiram o acostamento de embarcações.

Lisboa insere-se no grupo das cidades portuárias pelas razões já apresentadas: a ligação com o ambiente aquático, além de se apresentar como determinação natural, desenvolve uma relação de interesse estrutural, cresce para o rio, toma-lhe espaço, mas para se aproximar, intensificar relações e melhor dele se aproveitar. Os ancoradouros e os varadouros funcionam, igualmente, como pólos de desenvolvimento, pois são os locais de acesso às mercadorias e onde a acção do homem se envolve em múltiplas funções: carga, descarga, fiscalização, distribuição e, até, de desvio de mercadoria para circuitos menos legítimos. A sua funcionalidade é visível nos próprios espaços de circulação, nas ruas que

na cidade de Lisboa resulta da intensa relação com as actividades marítima e comercial; o autor considera que os reis tendem a desenvolver uma planificação da massa urbana, nomeadamente, na transacção de imóveis, de tendas, na construção de ruas mais largas ou de muralhas.

²⁴⁸ BLOT, Maria Luísa Pinheiro, *Ibidem*, p. 86. A autora explica, deste modo, a designação desta área por «terreiro» que, só posteriormente, será designado por Terreiro do Paço, originando, também, a deslocação dos espaços portuários para leste e oeste desta praça.

²⁴⁹ *Idem*, *Ibidem*, p. 240. A autora refere os achados arqueológicos que corroboram esta faceta portuária da cidade de Lisboa, nomeadamente, o achado do «mais antigo exemplar de embarcação com leme central dentro da técnica de construção chamada «esqueleto primeiro» encontrado no Largo do Corpo Santo aquando de obras do Metropolitano de Lisboa.

servem o acesso às gentes, aos produtos que chegam e entram pelos cais, nas ruas com a azáfama das vendas, nos espaços onde se compra e onde se vende.

A cidade é um organismo vivo, projectou-se para a «água», saltando a muralha, ocupou espaço ao rio; as praias, os sapais, os esteiros, nela criaram estruturas que aumentaram o tecido urbano e que configuraram uma dada estruturação social - os barqueiros, os vendedores, os medidores, os pescadores - que cresce, sendo própria deste espaço de transição entre a terra e a água. Dominou a dimensão litoral, visível em todas as interacções desenvolvidas na cidade, com uma estrutura portuária montada numa dinâmica abrangente e não centralizada num espaço confinado a um porto específico, mas junto ao rio; «banhou-se nele» e saiu à procura de novas realidades para suportar o seu próprio crescimento, exigido pelos novos enquadramentos políticos e sociais.

Cidade de portas abertas ao crescimento, em que a dimensão portuária foi o seu vector chave²⁵⁰, dado que não só o permitiu como o suscitou, desde que os seus ocupantes se tornaram agentes do desenvolvimento económico, em relações de cabotagem ou de longo curso com o norte da Europa, Norte de África ou com o Mediterrâneo.

²⁵⁰ As Chancelarias dos monarcas, dentro do período cronológico em estudo, apresentam documentos onde estes espaços são mencionados, evidenciando o aproveitamento da parte ribeirinha da cidade, no que a natureza a dotou e o homem aproveitou e transformou, segundo as suas necessidades, quer ao nível dos transportes quer ao nível do comércio. Mas são estes elementos urbanos que, aliados aos pontos de ligação ou portos, permitem conferir à cidade uma estrutura mais dinâmica e, simultaneamente, uma hierarquia de funções directamente relacionadas com a dimensão ribeirinha da cidade, o que, anteriormente, designamos por simbiose.

3. A POSSE DO SAL NAS MARGENS DO TEJO E NO SEU ESTUÁRIO.

3.1. Quem e para quem se produz o sal em torno da cidade de Lisboa.

No período cronológico em estudo e para a margem esquerda no estuário do Tejo predominam, na documentação recolhida, essencialmente, documentos em forma de aforamentos²⁵¹, emprazamentos²⁵², arrendamentos e sentenças²⁵³. No caso das instituições religiosas, com marinhas na margem direita do Tejo, predominam os contratos de emprazamento e um reduzido número de doações. As sentenças permitem-nos realizar uma leitura sobre o tipo de contrato que lhe está subjacente, por norma referem-se aos segundos, ou sejam os aforamentos e emprazamentos, cujas rendas não eram devidamente cumpridas. Registou-se um outro tipo de documento, a carta de quitação, embora com uma reduzida frequência no todo dos documentos. Assim, como não se contam registos de cartas de escambo, entende-se que poderá indiciar, neste espaço temporal e geográfico, a ausência da necessidade de emparcelar a propriedade.

Em termos jurídicos, o tipo de contratos presentes na documentação analisada (enfiteuse, emprazamento, aforamento, prazo ou foro), insere-se no mesmo instituto jurídico, realizando-se quando o proprietário procedia à transferência do domínio útil de um imóvel para um segundo interveniente, implicando o pagamento de uma renda anual pelo segundo ao primeiro interveniente. Subjacente a este tipo de contratos estaria a garantia do uso da propriedade e a continuidade de proveitos para o senhorio, enquanto o arrendatário obtinha os frutos através da sua força de trabalho.

²⁵¹ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 39, n.º 767, aforamento perpétuo datado de 1407, duma marinha em Palhota, Alcochete; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos o Novo*, cx. 18, n.º 1357, aforamento perpétuo, 1406, de uma praia em Alhos Vedros, para se construir uma marinha.

²⁵² I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 44, n.º 875, emprazamento perpétuo, datado de 1450, marinha em Alvisquez, Alhos Vedros; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 65, n.º 1288, datado de 1374, marinha no Lavradio, Alhos Vedros; I.A.N./T.T., *Mosteiro e Chelas*, mç. 48, n.º 954, datado de 1429, marinha no Lavradio.

²⁵³ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 45, n.º 896, arrendamento feito em 1394, durante dez anos, de uma marinha em Aldeia Galega; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 28, n.º 543, datado de 1405, com um prazo de vinte anos, marinha em Alvisquez de Alhos Vedros.

Se, em termos etimológicos, o emprazamento deriva da palavra prazo e o aforamento de foro, na prática contratual são sinónimas. Desde D. Afonso III que os aforamentos são contratos perpétuos e hereditários. A partir dos séculos XIII e XIV, a enfiteuse foi desenvolvida pela Coroa noutra vertente, estabelecendo-se contratos de aforamento em vidas, em duas ou três vidas, contando-se marido e mulher por duas pessoas, sendo que se estabelecia, por vezes, o direito de preferência²⁵⁴. Mas, também a título excepcional, podem aparecer os emprazamentos perpétuos em que se verifica a mesma situação.

As Ordenações Afonsinas explicitam, para a sua época, o contrato de enfiteuse. Nomeadamente no contrato de parceria, o proprietário de um prédio rústico daria a outrem para ser cultivado, por prazo inferior a dez anos, mediante a entrega de parte dos frutos. Cessaria o contrato com a morte de qualquer uma das partes, com a excepção de continuar num herdeiro se houvesse investimento em dinheiro ou capital e finalizaria o contrato com a respectiva colheita. O arrendamento respeitava a um contrato que não tinha, por base, a vida dos seus signatários, definindo uma renda fixa em géneros ou numerário, com duração inferior a dez anos. Os preceitos definidos, nas Ordenações Afonsinas, para a enfiteuse integraram as Ordenações Manuelinas²⁵⁵.

O tipo de propriedade dominante a sul do Tejo era a grande propriedade, sob o domínio das Ordens Religiosas. No caso da margem esquerda do Tejo, em pleno estuário do Tejo, o território estava sob a jurisdição da Ordem de Santiago e, embora as marinhas sejam um exemplo de grande especificidade no que se refere ao tipo de propriedade, em função da necessidade de espaços específicos dadas as exigências de produção, é necessário considerar que se enquadravam num espaço onde predominava a grande propriedade com dimensões muito mais extensas do que aquela que este estudo trata em particular.

²⁵⁴ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 45, n.º 896, contrato de arrendamento onde é manifestado o direito de preferência por parte do senhorio «Eacabado o dicto tempo ficar a dicta Costança adicta marinha e vinha com toda sa bem feitoria».

²⁵⁵ COSTA, Mário Júlio de Almeida, «Enfiteuse» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, pp. 379-382.

Alguns autores²⁵⁶ referem que, progressivamente, se intensificou o abandono do cultivo directo, por parte dos senhores, sendo que as parcelas da anterior reserva senhorial passaram para um regime de arrendamento: empraçamentos e aforamento em duas, três, quatro vidas e perpétuos, havendo, ainda, lugar à existência do contrato de parceria entre o senhor da terra e um parceiro que a cultivasse durante um período de tempo, normalmente inferior a dez anos e mediante a repartição da produção. A concessão de terra em regime de sesmarias foi muito frequente, estando presente em qualquer dos tipos de contratos assinalados anteriormente e tinha, como principais objectivos, o aproveitamento máximo da terra²⁵⁷, expresso em área cultivada e na fixação da população.

A salicultura assumiu um papel autónomo no quadro económico do reino, mas a actividade agrícola continuou dominante neste quotidiano medieval. A prática da pesca foi uma constante dada a extensão do litoral, portos naturais e enseadas, todavia a salicultura implicava grande sazonalidade. Deste modo, constituiu-se um quadro propiciador para uma certa complementaridade entre o agricultor, o pescador e o salineiro, marnoto ou marnoteiro, dada a proximidade espacial, entre a marinha e a vinha ou a horta e o mar. O saber fazer na terra contribuiu para o saber fazer na marinha: quem preparava a terra, quem colhia, sabia preparar e retirar o sal na marinha, quem pescava conhecia os ventos e as marés, sabia determinar o local e a entrada exactos de águas na marinha. As marinhas poderiam, pois, ser entendidas como extensões destas actividades, mas marcando uma clara autonomia relativamente às restantes; no tipo de tarefas, na especificidade de execução e nos

²⁵⁶ MARQUES, A. H. de Oliveira, *Introdução à História da Agricultura em Portugal. A questão cerealífera durante a Idade Média*. Lisboa, Publicações da Faculdade e Letras da Universidade de Lisboa, 1962, p. 99. O autor considera que «o instituto infitêntico» desenvolve-se a partir do século XII, com o pressuposto da vinculação ao trabalho agrícola. Recorrendo a Alexandre Herculano, reconhece que o processo de enfiteuse perpétua e hereditária impediu o desmesurado fraccionamento da propriedade, o latifúndio na sua dimensão pura, contribuindo para um melhor aproveitamento da propriedade, ocupação das populações e consecutiva intensificação do povoamento; Isabel Branquinho «A Granja de São Vicente de Fora, em Benfca, à data do Tombo de 1419» *Paisagens Rurais e Urbanas – Fontes, Metodologias Problemáticas*, Actas das Terceiras Jornadas, Lisboa, Coordenação de Iria Gonçalves, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricas, 2007, p. 270. A autora, citando Iria Gonçalves, confirma que a realidade do arrendamento, do aforamento, de explorações correspondentes à reserva senhorial, intensifica-se a partir do último quartel do século XIV.

²⁵⁷ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos o Novo*, cx. 18, n.º 1357. Em documento apenso ao aforamento de uma praia em Alhos Vedros, na forma de requerimento do mosteiro, refere-se a «sesmarias das praias e marjnhas de sal que o mosteiro mandava dar per seos sesmeyos na ffreguessia desam Lourenço do dicto logo d´alhos vedros». Expressa-se o propósito de desenvolver a salicultura na margem esquerda do estuário do Tejo.

instrumentos utilizados. Estas rotinas eram ancestrais e rigorosamente preservadas, transmitidas e repetidas ano após ano.

Como as marinhas eram, na sua maioria, explorações foreiras, tal como as parcelas agrícolas e como para a exploração agrícola se dispõe de dados relativos às prestações pagas pelos foreiros, procederemos a uma análise comparativa no sentido de verificar as semelhanças, ou diferenças, relativamente ao que se pagava pela posse das salinas e pelas parcelas agrícolas.

No âmbito do contrato enfiteutico para terras agrícolas, as prestações a pagar, pelos foreiros, podiam variar de um terço e um décimo da produção respectiva. No contrato de parceria, o pagamento podia ser entre o meio e o quarto da produção e, no caso de se referir a terra reguenga, a proporção podia oscilar entre o terço e o sexto²⁵⁸.

No estuário do Tejo, os reguengos localizavam-se na área de Loures: Unhos, Sacavém e Frielas. Durante o reinado de D. Fernando, esta área foi doada à rainha D. Leonor Teles mas, em 1385, o rei D. João I doou, a Nuno Alvares Pireira, as seguintes: Sacavém, Camarate, Unhos, Frielas, assinaladas como terras de ribeiras e salgados²⁵⁹. Nuno Alvares Pereira, referindo que em doação não estavam mencionados os termos e as rendas destas ribeiras de sal, solicitou, ao rei, o seu desembargo, ao que o rei atendeu.

D. João I, numa doação, reconhecendo os serviços prestados pelo seu escudeiro Martim Vasques Travaços, confirmou a coexistência do espaço rural e das marinhas. A quinta, localizada na granja de Alperiate, junto a Frielas, era mencionada como tendo marinhas, um espaço diferenciado na propriedade mas enquadrado na tipologia da propriedade existente na área. Esta quinta fora propriedade de Diego Domingues, almoxarife de D. Fernando, que, em exercício de funções, a havia perdido por dívidas, sendo recuperada,

²⁵⁸ MARQUES, A. H. de Oliveira, *Ibidem*, pp. 100-103.

²⁵⁹ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. I, t. 2 (1385), Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2005, p. 151.

em 1386, pelo dito escudeiro, e seu genro, em virtude dos bons serviços prestados ao novo rei²⁶⁰.

O interesse do rei, pela produção de sal, continuava, nomeadamente em Caminha e sobretudo em Aveiro, como já anteriormente explicitámos pela referência a alguns aforamentos realizados neste período, a partir dos quais o rei auferiu rendas sobre a produção de sal. O rei e o reino precisavam de sal.

Da análise dos documentos recolhidos, no caso de os senhorios serem instituições eclesiásticas, confirma-se que o pagamento mais frequente era o décimo da produção, a dízima²⁶¹, mas, sendo um aforamento ou emprazamento, o valor da renda a pagar poderia ser a metade da produção de sal, logo um meio do sal na eira²⁶², assim como o quinto²⁶³, o sétimo²⁶⁴ e até o oitavo²⁶⁵, podendo, ainda, designar-se um valor em moios²⁶⁶, de quantidade variável, podendo ser cem²⁶⁷ ou quinze moios²⁶⁸.

²⁶⁰ *Ibidem*, vol. I, t. 3, 127, «hũa qujntaa com suas marinhas que he na granja d alperiate».

²⁶¹ I.A.N./T.T., *Colegiada de S. Julião de Frielas*, mç. 1, n.º 28, 70, relativos a sentenças datadas respectivamente de 1417 e 1404; I.A.N./T.T., *Colegiada de Santa Marinha*, mç. 2, n.º 78, sentença datada de 1455; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, n.º 1314 e 1361, sentenças do ano de 1459; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 17, n.º 1447, sentença do ano de 1431; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 16, n.º 1501, sentença do ano de 1411.

²⁶² I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 65, n.º 1288; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 28, n.º 543; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 48, n.º 954, "E paguem em cada huñ anno ao dicto moesteiro a matade de todoo sal que deos della der na Eira da dicta marinha".

²⁶³ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 65, n.º 1288; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 44, n.º 875. «pagandosse o quinto aacomendadeira e mesteiro do monte mayor»; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos o Novo*, cx.18, n. 1357, «paguem em cada huñ anno oquinto do sal que der em cada huñ anno para sempre».

²⁶⁴ MATA, Joel Silva Ferreira, «As Marinhas de Sal do Mosteiro de Santos nos séc. XIV e XV», *As Ordens Militares em Portugal e no Sul da Europa*, Coordenação de Isabel Fernandes e Paulo Pacheco, Lisboa, Colibri; Câmara Municipal de Palmela, 1997, pp. 209-210; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 16, mç. 3, n.º 19 (inserto em traslado de 1411.04.29 - AlhosVedros). Este contrato de aforamento refere-se à realização de uma marinha nova, a cargo do abade João Anes, para cumprir num espaço de um ano, não lhe tendo sido exigido de renda os quintos usuais, mas o sétimo. A sua situação social, de abade, constituirá condição para a realização da marinha num prazo curto, mas possibilitará o pagamento da renda num valor inferior ao corrente, «Deste foreiro, os oficiais das freiras cobravam a sétima parte da colheita».

²⁶⁵ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, n.º 1361, sentença com data de 1459, referindo o rendeiro a sua posse muito anterior dado que sempre fez o pagamento da dízima da marinha «que avia dez vijnte trinta quarenta sesenta annos e majs per tanto tempo que a memoria dos homees non era em contrayro» mas por sentença determinou-se «daquy endiante de E pague o dicto rreo gomes ayras e todollos seus socesores que depoyes elle vierem ho oytavo do sall que deos der na dicta marinha». O aumento quantitativo do tributo a pagar poderá ser indicador da diminuição de produção, todavia o senhorio não abdica de reclamar o proveito do sal.

²⁶⁶ O moio foi a medida padrão para medir o sal em Lisboa e Setúbal, correspondente a cinquenta alqueires. Embora em Aveiro também se utilizasse a mesma designação, este correspondia a sessenta alqueires e utilizavam igualmente outras medidas, como o milheiro e a rasa. Ao longo do tempo o pressuposto da uniformização conduziu a reformas no âmbito da metrologia que alteraram estes valores.

²⁶⁷ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 45, n.º 896, arrendamento de marinha em Aldea Galega, datado de 1394.

²⁶⁸ I.A.N./T.T., *Colegiada de Santa Marinha*, mç. 1, n.º 6, sentença datada de 1459.

O Mosteiro de São Vicente de Fora tinha um património significativo na margem direita do Tejo Marítimo, do qual as marinhas faziam parte e estavam presentes nos contratos realizados pela instituição em meados do século XIV e meados do século XV.

Os contratos, que diziam respeito a marinhas celebrados pelo Mosteiro de São Vicente de Fora, no período anteriormente mencionado, tinha duas particularidades: a primeira, porque se referem, maioritariamente, a emprazamentos em duas e, sobretudo, em três vidas; e a segunda diz respeito à tipologia do foro ou renda que os enfiteutas pagavam pelo usufruto das marinhas, incidindo, em simultâneo, sobre um pagamento pecuniário e géneros que podiam ser em sal e aves de capoeira, capões e frangas²⁶⁹.

Nos contratos de marinhas, realizados por esta instituição eclesiástica, concentrados no termo do Tojal e na primeira metade do século XV, o foro mais representativo era pago em moios de sal, enquanto, na segunda metade do século XIV, o foro incidia, preferencialmente, sobre um pagamento exigido em libras de moeda antiga portuguesa, na sua maioria complementado pela entrega de capões ou de frangas. Esta circunstância pode estar directamente relacionada com o facto de estes contratos não dizerem respeito, exclusivamente, à unidade da marinha, acrescentando-lhes outras unidades, vinhas, olivais ou casas. Era importante manter as propriedades em exploração e, por isso, estes contratos significavam o desenvolvimento produtivo da salicultura.

Relativamente à extensão das marinhas de sal, dado o montante de renda paga em moios de sal ser reduzida, oscilava entre um e dez moios, parecendo ser predominantes as unidades de pequena dimensão.

Entre 1343 e 1391, os enfiteutas pagavam, anualmente, valores pecuniários entre três e cinco libras de dinheiro português, registando-se apenas uma marinha, num contrato de 1398, em que o enfiteuta pagava quarenta libras na moeda antiga²⁷⁰. Nos anos de 1406 a 1479,

²⁶⁹ I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora*, mç. 16, n.º 3; *Ibidem*, cx. 2, n.º 1; *Ibidem*, cx. 2, n.º 59.

²⁷⁰ LOBO, Armindo de Sousa Silva Costa, *História da Sociedade em Portugal no século XV*, Lisboa, Edições Rolim, 1984, pp. 275-288. O autor explica que o padrão no sistema monetário português era o marco de prata de onze dinheiros, enquanto a libra era apenas uma unidade de conta sendo que «cada marco de prata de onze dinheiros se reputava equivalente a

apenas duas marinhas pagavam o foro em numerário; no contrato do ano de 1429, o enfiteuta pagava quarenta e cinco libras de moeda antiga; e, no contrato de 1479, o enfiteuta pagava duzentos reais brancos correntes, unidade monetária criada por D. João I²⁷¹. No reinado de D. Fernando, período de crise económica e consequente desvalorização monetária? Qual seria o interesse em receber o foro em numerário e não em sal? Provavelmente, a produção seria insuficiente e o recebimento de rendas em moeda de boa lei, exigindo-se o pagamento em moeda antiga portuguesa e dos *affonsis*, seria mais importante. Garantia-se, desta forma, o pagamento numa moeda mais forte²⁷².

Nos documentos tratados, respeitantes ao Mosteiro de São Vicente de Fora, constata-se a persistência de um nome comum - os Fogaças que assumem a condição de enfiteutas de marinhas desde o ano de 1380 até 1406. Embora no primeiro registo se desconheça, por via documental, a existência de laços familiares com o segundo registo, fica mencionado a eventual possibilidade de existirem relações de parentesco.

O primeiro registo é relativo a Lourenço Anes Fogaça, vedor da Chancelaria e a sua mulher, Maria Vasques, que aforam, em 1380 e para todo o sempre, com o Mosteiro de São Vicente de Fora, a Marinha da Fonte, na aldeia do Tojal, da qual devem uma renda de um quarto da colheita, três libras e um capão²⁷³.

A marinha constituiu-se, mais uma vez, como propriedade com carácter de recurso económico e de bem a preservar por parte do senhorio e por parte dos enfiteutas e dos seus sucessores.

certo número de libras, número de si indefinido, e dependente, salvo a oposição dos estados do reino», ou seja, o marco valia doze libras. Uma libra é a duodécima parte do marco, cada libra representava-se em vinte soldos e um soldo em doze dinheiros. O processo de desvalorização é visível quando o marco passa a representar não doze mas catorze, dezoito, dezanove ou vinte e cinco libras.

²⁷¹ *Idem, Ibidem*, pp. 288, 389 «A primeira moeda que o Mestre de Aviz, ainda como Regedor e Defensor do reino, cunhou, foi a de *reaes de prata*, da lei de nove dinheiros, taxada cada peça em dez soldos; havia, portanto, uma libra em dois destes reaes». Neste caso, os duzentos reais brancos correspondem a uma renda aplicada num reinado fora do âmbito cronológico em estudo, o ano de 1479, estabelecendo um paralelismo em que corresponderiam, aproximadamente, a cem libras do tempo de D. Fernando, o que no contexto, dos valores presentes nos vários contratos, será um valor significativo. O mesmo autor refere que, em 1481, o marco de prata poderia ascender a «trez mil reaes».

²⁷² I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora*, cx. 2, n.º 1.

²⁷³ *Ibidem*, cx. 2, n.º 56, «[...] convento desse meesteiro logo damos a foro A vos Lourenço anes ffoça veedor da chancelaria de nosso senhor El Rei e A vossa molher Maria vaasques, A todos vossos herdeiros [...] pera todo sempre». O mesmo Lourenço Anes Fogaça é referido na Chancelaria de D. Fernando, liv. 1, fl. 115, como tendo recebido carta de Mercê de uma quinta no reguengo de Carnaxide. Esta marinha, aforada ao Mosteiro de São Vicente de Fora, constitui parte de um património administrado.

O segundo registo surge na última década da centúria de Trezentos, no qual o Mosteiro de São Vicente de Fora realizou emprazamentos de marinhas a um casal, morador na cidade de Lisboa e interessado pela exploração de sal no Tojal. Mesmo depois da morte do marido, permaneceu a mulher a emprazar e a desenvolver a salicultura como actividade económica. No traslado de 1392, constata-se a existência de um emprazamento datado de 1391, no qual o casal Bartolomeu Fogaça e mulher, Teresa Soares, emprazaram, a três vidas, duas marinhas e uma vinha, no Tojal, donde pagaram de foro, anualmente, cinco libras de moeda antiga, um moio de sal e a dízima de todas as colheitas à capela do Mosteiro²⁷⁴, no dia de São Miguel de Setembro. As confrontações destas marinhas permitem concluir que se inseriam numa malha de unidades de produção de sal, situação possibilitada pela existência de esteiros, sapais e rios que caracterizavam a paisagem de Sacavém, Frielas, Tojal, Unhos, Alhandra ou Alverca.

Os mesmos sujeitos, Bartolomeu Fogaça e Teresa Soares, celebraram novo emprazamento, em 1392, por duas vidas, de uma marinha no Tojal, pagando renda anual de um moio de sal e a dízima à Capela do Mosteiro de São Vicente de Fora, no dia de São Miguel²⁷⁵.

No dia seis de Abril de 1406, Teresa Soares celebrou novo emprazamento, a três vidas, de uma marinha, que fora de Pero Calvo, da qual pagou de foro anual, cinco moios de sal, no dia de São Miguel. Este último emprazamento permite concluir a existência de um processo de emparcelamento das marinhas por parte do enfiteuta, dado que junta, pelo menos, duas marinhas²⁷⁶, situação constatada pelo cruzamento da informação deste documento com o documento que refere o emprazamento de 1391 realizado ainda em vida do seu marido, Bartolomeu Fogaça. No mesmo ano e no mesmo mês de Abril, dia quinze, Teresa Soares

²⁷⁴ *Ibidem*, cx. 2, n.º 43. Neste documento constata-se que as marinhas aforadas têm confrontações com várias marinhas «sse chama a dicta carualha foy de Goncalo steves nosso cooujgo parte com marinha que foy de Johañ maya[...]com marinha que foi de Pero caluo e com marinha de aluaro vaasques».

²⁷⁵ *Ibidem*, cx. 2, n.º 3. Tal como o documento anterior é um traslado, todavia referente a 1392, o mesmo ano do contrato do emprazamento.

²⁷⁶ *Ibidem*, cx. 2, n.º 14. O documento informa que, quem encabeça o contrato de emprazamento, em 1406, é Teresa Soares, «hourrado disto mosteiro Emprazamos auos Tareza».

celebrou novo contrato de emprazamento, igualmente em três vidas, com duas pessoas a designar, de uma marinha no Tojal e da qual se comprometia a pagar cinco moios de sal e um capão no dia de São Miguel²⁷⁷. Também estas marinhas tinham confrontações com outras marinhas, o que confirma, em inícios do século XV, a perseverança na produção de sal nesta margem do Tejo, sendo que os contratos continuavam a destacar a necessidade das marinhas serem sempre trabalhadas, de modo a preparar a boa safra de sal²⁷⁸.

Nestes contratos sobre marinhas, os enfiteutas pagaram ao Mosteiro de São Vicente de Fora, foro variável quanto à quantidade de sal. Nos dois primeiros contratos, do início da década de noventa do século XIV, apenas pagavam um moio de sal, o que parece indicar uma baixa produtividade. A situação alterou-se em quinze anos, dado que a renda aumentou para cinco moios. Se estabelecermos um paralelismo entre a evolução da quantidade do foro pago em sal, de um para cinco em quinze anos, com o nível de produção, poderemos concluir que estas marinhas revelam uma dupla evolução positiva: continuava-se a produzir e aumentava o valor produzido, mas poderemos, também, apontar para o registo de marinhas de média dimensão.

Esta sequência de contratos dentro da mesma célula familiar, primeiro no casal e depois encabeçada pela mulher, revela-se interessante porque permite concluir sobre o reconhecimento do papel da mulher enquanto agente activo na realização de contratos que visavam o desenvolvimento de uma actividade económica, caso específico da salicultura. Considere-se que no último contrato registado, de quinze de Abril de 1406, é mencionada a condição de viúva da Teresa Soares.

Não menos importante para este estudo, é o facto de se constatar a viabilidade da salicultura na margem direita do estuário do Tejo, com relevo para o termo do Tojal. Confirma-se o interesse continuado de alguns elementos da mesma família, num período

²⁷⁷ *Ibidem*, cx.2, n.º 22.

²⁷⁸ *Ibidem*. As marinhas necessitam de cuidados persistentes, no sentido de estarem preparadas para o Inverno ou a partir de Abril para o início da produção. Deste modo, os documentos referem explicitamente estes trabalhos e cuidados pela expressão: «seia melhorada e nom peiorada».

específico, do final do século XIV ao início do século XV, pela realização de contratos relacionados directamente com a salicultura, de modo a manter a produção e tendo, como consequência, o desenvolvimento económico das partes envolvidas.

No espaço da margem direita do estuário do Tejo é muito evidente a complementaridade das actividades que envolvem o homem, a agricultura, com destaque para a vinha e a salicultura; a complementaridade entre a terra e a água persistente nos contratos.

Verifica-se o pagamento do dízimo pelos enfiteutas à Capela do Mosteiro de São Vicente de Fora²⁷⁹. Nos documentos mantém-se esta exigência de forma persistente, logo conclui-se ser um tributo a não abdicar no rendimento do Mosteiro.

O rei, como um grande senhor, possuía marinhas na margem direita do estuário, predominantemente, no Tojal e em Santo António. D. Fernando, em Agosto do ano de 1368, procedeu a nove doações de marinhas, sempre em regime de posse perpétua, com transmissão aos herdeiros, havendo apenas um caso, indicado como carta de mercê, onde não é referida a passagem da doação aos sucessores, todavia sendo indicado um número de vinte e dois talhos para esta marinha, e não se fazendo qualquer referência a talhos para as restantes marinhas entregues pelo rei²⁸⁰.

O rei recebia, em cada uma das dez marinhas doadas, um quarto da produção obtida²⁸¹. O rei doava em troca da obtenção de sal e para que se produzisse sal.

Nestas marinhas, objecto de entrega pelo rei, foram referidas as confrontações com outras marinhas, podendo perspectivar-se a malha deste tipo de propriedade, onde junto dos esteiros e rios se criaram marinhas de sal e se doavam para que permanecessem as práticas e se desenvolvesse a actividade.

Através das confrontações mencionadas para cada marinha, entregues pelo rei a cada um dos indivíduos, poderemos obter uma malha numérica: em Santo António, contámos

²⁷⁹ *Ibidem*, mç. 10, n.º 21; *Ibidem*, cx. 2, n.º 23; *Ibidem*, cx. 2, n.º 35; *Ibidem*, cx. 2, n.º 43; *Ibidem*, cx.2, n.º 56 e n.º 57.

²⁸⁰ I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. Fernando*, liv. 1, fl. 30 v.º.

²⁸¹ *Ibidem*. O rei D. Fernando fez carta de doação de duas marinhas, em Santo António, a Joham Rodrigues, a primeira com data de nove e a segunda de dez de Agosto do ano de 1368. Processo idêntico é desenvolvido dois dias depois com «Johan Raynho».

quatro marinhas que tinham confrontações com marinhas de outros seis indivíduos; no Tojal, entregou seis marinhas que apresentavam confrontações com marinhas de outros oito indivíduos. Estas marinhas entregues pelo rei, num total de dez, somadas ao número total de indivíduos cujas marinhas constituíam confrontações com estas, num total de catorze, permite concluir que existia uma malha numérica com vinte e quatro marinhas, mencionadas entre Santo António e o Tojal, no termo de Lisboa.

O rei era agente dinamizador da actividade, embora as suas doações pudessem ter outros objectivos para além do desenvolvimento restrito da salicultura, o traço fundamental era a manutenção de espaços que criassem sal.

A dízima era uma tributação importante presente nos documentos referentes ao sal, e, na maioria dos casos, referiam-se à dízima paga à igreja, um décimo dos bens que os homens ganhavam directamente. No concelho de Ribatejo, a dízima era paga à Ordem de Santiago, sendo que a comendadeira e donas do Convento do Mosteiro de Santos-o-Novo recebiam os direitos sobre as suas propriedades que possuíam no Ribatejo.

O direito à dízima do sal foi motivo para litígio jurídico entre duas Igrejas, Igreja da Madalena de Lisboa e Igreja de Frielas. O documento refere-se a uma sentença na qual estava em causa o pagamento da dízima devida por joham da maya pela posse de duas marinhas, uma designada por marinha pequena, situada na Mealhada, fora do Reguengo de Frielas e a outra por marinha grande, localizada no Reguengo de Frielas. A Igreja de Frielas exigiu, para si, o pagamento da dízima. A sentença remeteu o pagamento da dízima da marinha grande à Igreja de Frielas, dado que se localizava na sua área de domínio tributário e no que respeitou à dízima sobre marinha pequena foi negado o direito da Igreja de Frielas sobre a dízima, o que levou a que ficasse registado que a Igreja de Frielas seguiria os trâmites de apelação a instâncias superiores²⁸².

²⁸² I.A.N./T.T., *Colegiada de S. Julião de Frielas*, mc. 1, n.º 70, ano de 1404, «da dicta sentença para a egreja de Roma».

O pagamento dos tributos do sal, neste caso o quinto do sal, voltou a ser motivo para litígio entre duas entidades religiosas, os mosteiros de Santos e de Santa Clara, ambos com marinhas no Riba-Tejo. O Mosteiro de Santa Clara detinha em Sarilhos Pequenos, lugar do Ribatejo, duas marinhas denominadas como marinha grande e marinha pequena, ambas pagando os quintos ao Mosteiro de Santos-o-Novo. Aqui a abadessa recusou o seu pagamento, o que deu origem a litígio e a sentença com data de 1431, sendo determinado que o Mosteiro de Santa Clara devia pagamento, ao Mosteiro de Santos-o-Novo, dos quintos sobre as marinhas²⁸³. Certo é que, no arrolamento das marinhas do Ribatejo mandado fazer pelo Mosteiro de Santos-o-Novo em 1404, estavam arroladas duas marinhas como pertencentes ao Mosteiro de Santa Clara, referenciando-se a existência dos quintos de sal na marinha d'Esteiro Furado, provavelmente correspondendo à marinha pequena e não se tendo encontrado os quintos do sal na marinha grande²⁸⁴.

As marinhas eram, igualmente, objecto de reivindicação entre senhorios e enfiteutas. Foi o caso de uma marinha, em Sarilhos Grande, aforada a Joham Gomes, barqueiro na mesma localidade, pela comendadeira de Santos em 1405, mas decorrida a sua morte passou por testamento para a sua mulher Maria Dominguez que, por sua vez, ao falecer a deixou em testamento a Pedro Annes, mercador na cidade de Lisboa. Por sentença régia de D. João I, a marinha continuava na posse de Pedro Annes, mas, apesar desta determinação régia, ambas as partes procederam a apelação; o legatário do foreiro pela continuação do contrato, o senhorio pela sua restituição²⁸⁵.

²⁸³ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 17, n.º 1447. Este documento, em forma de sentença, datado de 1431, refere marinhas que sempre constituíram um proveito tributário para o Mosteiro de Santos, do qual não abdica e ganha em litígio. O seu sal, ou o seu nível de produção, seria significativo para ambas as entidades, dado que o pretenderam guardar para si, o que culmina em litígio quando Santa Clara decide deixar de pagar, a Santos, os quintos do sal: «o dicto moesteiro de ssanta clara ha em sarilhos o pequeno de Ribatejo que estando asy na dicta pose que abadesa Reffusara e mandara que lhe nom ffose dada ao dicto moesteiro de ssantos as quintas do dicto ssal das dictas marinhas».

²⁸⁴ MATA, Joel Silva Ferreira, *Ibidem*, p. 215, «No dicto dia e era o dicto Tome Annes comigo dicto tabeliam e testemunhas adeante scriptas chegou a duas marinhas de Santa Clara huua que chamom a marinha nova honde nom achou quinto e tomou della a posse per augua e lama e a outra chamou a d'esteiro Furado e achou em ella viinte e sete moyos de sall de quinto e tomou de todo posse»; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx.18, n.º 1368.

²⁸⁵ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 16, n.º 1473. Documento referente a uma carta de quitação, datada de 1413 que nos remete para uma sentença régia a favor de Pedro Annes, legatário por testamento da mulher do foreiro da comendadeira de Santos «deram de foro pera sempre a joham gomes barqueiro morador em sarilhos o grande» aforamento feito em 1405. O referido legatário disse, em carta ao rei, que «temyam da dicta comendadeira e convento e

Estas quezílias são importantes pois confirmam a importância dos tributos e da posse das marinhas de sal no estuário do Tejo: as marinhas eram sujeitas a contrato para exploração e desenvolvimento da actividade, mas o senhorio não se inibia de as controlar e reivindicar quanto à sua posse se, eventualmente, qualquer elemento interferisse nos termos do contrato.

A falta de pagamento da dízima, ou de rendas devidas pelo enfiteuta, era parte integrante na complexidade da relação enfiteuta, por isso a apresentação de documentos comprovativos de direitos era uma necessidade. Em pleno século XV, o incumprimento no pagamento da renda por parte dos foreiros de marinhas em Alhos Vedros conduziu as comendadeiras do Mosteiro de Santos-o-Novo à apresentação de documento comprovativo, através do seu procurador, perante o tabelião real nos Claustros da Sé de Lisboa, comprovando o seu direito à dízima e ao quinto do sal das referidas marinhas²⁸⁶. Caso idêntico teve o convento com Álvaro Fernandez que persistiu na recusa no pagamento da dízima ao mosteiro, tendo sido sentenciado e determinado o pagamento da dízima de todo o sal da marinha, a partir da data de sentença²⁸⁷.

O essencial desta questão reside nas razões do incumprimento: desleixo no pagamento ou na cobrança, redução na produção, fuga do sal para circuitos alternativos que se baseavam na venda do sal produzido a terceiros que procuravam uma compra directa mais vantajosa. Embora sem o total das explicações, poderemos concluir sobre a preocupação constante por parte da comendadeira e donas do Mosteiro de Santos em exigirem, inclusive pelo litígio e no que respeita ao sal, os foros não pagos pelos enfiteutas, assim como através da realização e exibição de arrolamentos das suas propriedades.

doutras pessoas de os socarem e esbulharem della (marinha) como não deuiam pedindonos que lha fezesedes comprir». Ambas as partes apelam superiormente para a resolução do diferendo.

²⁸⁶ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, n.º 1315, datado de 1454, descreve-se o processo de comprovação do direito das comendadeiras de Santos à dízima e ao quinto nas marinhas de Alhos Vedros que, pelo seu procurador, apresentam o alvará passado pelo infante D. Fernando, 12.º mestre da Ordem de Santiago, onde se regista a referida obrigação não cumprida pelos rendeiros da freguesia de Alhos Vedros.

²⁸⁷ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, n.º 1314, em 1458, constatado o incumprimento no pagamento da dízima, a marinha é reclamada pelo mosteiro; o enfiteuta não acede a pagar e apenas por sentença se determina o direito do mosteiro «que elle reo *per sy* e *per* seus antecessores estam em posse pacifica da sobre *dicta* sua marinha que lhe ora he demandada sem em *alguum tempo nunca* majs pagar ao dicto moesteiro que odizimo do que lhe deos em ella daua[...] que dem E paguem daquy adiente de todo o sall que deos der na *dicta* marinha ao dicto moesteiro».

A Ordem Militar de Santiago de Espada tinha, sob a sua alçada, as Comendadeiras do Mosteiro de Santos-o-Novo, convento feminino que se regia pela Regra da Ordem de Santiago e administrava um património significativo nomeadamente em marinhas da margem esquerda do estuário da Tejo. O título de Comendadeira correspondia a um estatuto superior no convento, a priora, sendo eleita pelo grupo de monjas, freiras ou donas como eram também designadas, mas requerendo aprovação do Mestre da Ordem.

Através das pessoas das comendadeiras e donas do Mosteiro de Santos-o-Novo desenvolveu-se uma política no sentido de promover e revitalizar a exploração de sal nos seus domínios.

A forma como as comendadeiras e donas do Mosteiro de Santos-o-Novo administravam e obtinham os rendimentos no seu património podem ser visíveis pelos tipos de contrato realizados; por um contrato de aforamento que remonta ao início do século XIV, a comendadeira do Mosteiro de Santos decidiu entregar, de modo perpétuo, o espaço relativo à exploração das marinhas entre Coina e a Lançada²⁸⁸. O segundo contrato referente a estas marinhas era um arrendamento por vinte anos²⁸⁹. Em ambos os arrendamentos, o pagamento da renda anual era em numerário, o primeiro estipulava um pagamento de cem maravedis e o segundo um pagamento de trezentas e quarenta libras, salvaguardando-se das oscilações da produção.²⁹⁰

Os contratos estabelecidos, a partir do final do século XIV, traduziam-se em rendas pagas em sal, sendo referentes a quintos e a dízimos pagos pelos enfiteutas. As comendadeiras do Mosteiro de Santos começaram a interessar-se pela aceitação directa do produto, provavelmente expressão do aumento do valor do produto no mercado ou resultante do tipo

²⁸⁸ MATA, Joel Silva Ferreira, *Ibidem*, p. 206, «a comendadeira D. Urraca Nunes de Chacim procede ao arrendamento vitalício a D. Garcia Rodrigues, comendador de Palmela, Setúbal e do Ribatejo, de várias marinhas novas “*contra a agua de Coina e Lançada*” pela renda anual de cem maravedis»; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 16, mç. 4, n.º 8. Além do significado do contrato, é importante ter igualmente em consideração que o mesmo derivou numa sentença motivada pelo facto do arrendatário ter construído marinhas sem o consentimento das comendadeiras de Santos. Um dado a concluir é a potencialidade do espaço para a actividade da salicultura.

²⁸⁹ *Idem*, *Ibidem*, p. 207. «Por sua vez, os direitos sobre todas as unidades extractivas, desde a Lançada ao porto de Coina, foram arrendadas por um período de vinte anos, pela comendadeira D. Mor Pires, em 1370, a Estevão Vilela, por trezentas e quarenta Libras».

²⁹⁰ *Ibidem*, pp. 206-207.

de contrato que realizavam; deixaram de celebrar contratos apenas com um enfiteuta sobre uma vasta área, que englobava várias marinhas, e passaram a celebrar vários contratos com vários enfiteutas, como se pode observar pelos contratos celebrados em 1372 e entre 1404 e 1406²⁹¹.

As comendadeiras alteraram a tipologia dos contratos: a estratégia passou a ser a entrega a vários enfiteutas de uma ou, no máximo, três marinhas para explorar. A entrega da exploração do seu domínio a vários enfiteutas, teoricamente, potencializou a produção e, como consequência, a garantia da renda em sal, dado que diminuía o risco de, simultaneamente, vários enfiteutas não promoverem a actividade.

Em meados do século XV, esta estratégia tomou outra direcção. Verificou-se a realização de um emprazamento a uma vida entre dona Beatriz a comendadeira, donas do Mosteiro de Santos-o-Novo e Fernam Rosell, escudeiro e antigo procurador do mosteiro, morador em Lisboa, de todos os direitos sobre os foros devidos ao mosteiro pela produção de sal²⁹², entre Coina e Lançada. Destes direitos tomaria posse quando terminasse o arrendamento sobre os direitos do sal, com duração de nove anos, celebrado com Aires Vicente, morador em Alhos Vedros. Além dos direitos sobre o sal, Fernam Rosell deteria todos os direitos sobre os restantes bens de raiz em Alhos Vedros. Sendo este emprazamento de 1455, recua-se a nove anos atrás e compreende-se que, desde o final da década de quarenta, estarão arrendados os direitos sobre o sal no Ribatejo. Embora se desconheça qual o valor obtido anualmente pelas donas do mosteiro no anterior contrato, sabe-se que o valor pago, nestes dois contratos, parece salvaguardar, mais uma vez, o recebimento de uma renda anual

²⁹¹ *Ibidem*, pp. 207-210. O autor refere-se a aforamentos realizados, desde finais do século XIV, pelas comendadeiras e donas do Mosteiro de Santos-o-Novo.

²⁹² I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 23, caderno 6, fl. 5v.^o. A comendadeira e donas do Mosteiro de Santos-o-Novo «emprazauam ao dicto fernam Rosell em sua vida delle e mais nom todos os direitos dos dizimos e quartos e quintos e terças e todos os outros direitos que realmente ao dicto moesteiro pertencem e de direito pertenencer deuem do ssal em Riba Tejo conuem a saber daaugua dalançada ataa couna».

fixa, para sustento do seu convento e mosteiro, além de manterem o propósito de desenvolverem a prática da salicultura²⁹³.

O interessante desta situação é que neste documento são destacados os direitos provenientes do sal no concelho do Ribatejo, indicador da importância de ali se produzir o sal, da produtividade e do seu valor enquanto mercadoria. Todavia, o foro a pagar pelo enfiteuta dizia respeito ao sal e aos bens de raiz, totalizando um valor de dez mil e quinhentos reais brancos a pagar anualmente. Este valor constitui uma referência para contextualizar a riqueza proveniente de parte do património do convento do Mosteiro de Santos, no Concelho de Ribatejo, referente aos direitos sobre o sal e dos bens de raiz existentes apenas na freguesia de Alhos Vedros, aparentemente constituindo um rendimento sólido para a comendadeira e donas do Mosteiro de Santos-o-Novo.

O procedimento, anteriormente descrito, da comendadeira e donas de Santos-o-Novo resultou, provavelmente, das dificuldades na recepção dos foros nas suas propriedades no concelho do Ribatejo, mas a sua política pautou-se pelo incentivo à produção de sal e progressivo desenvolvimento da salicultura, com especial relevo para as duas primeiras décadas do século XV. Objectivo visível na exploração das suas marinhas e, nomeadamente, na exigência feita aos enfiteutas para as recuperarem²⁹⁴ ou criarem novas marinhas.

O Mosteiro de São Vicente de Fora desenvolveu o mesmo tipo de acção de investimento nas marinhas, em especial no seu desenvolvimento e conservação, acção transmitida pelos documentos: as marinhas que não estivessem nas adequadas condições para

²⁹³ *Ibidem*, o enfiteuta tem plenos poderes sobre os direitos do sal «o dicto fernam Rosell dahy em deante posa Realmente recadar auer e rreceber os dictos direitos do dicto sal e fazer deles come de sua cousa».

²⁹⁴ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 17, n.º 1446. Este contrato de aforamento perpétuo, datado de 1404, visa recuperar uma marinha há muito abandonada e, por isso mesmo, a comendadeira aposta nesta tipologia de contrato que alicie o foreiro para o desenvolvimento adequado da marinha, «do dicto nosso moesteiro aforamos e damos deforo auos Rodrjgue anes criado Eveedor dos fornos El rrey E Beatriz gomes uosa molher E atodos uosos herdeiros acendentes Edescendentes que depos uos ueerem hua marynha que o dicto nosso moesteiro de santos há em no laujadio de Riyba de Tejo que ha quarenta anos E mays que jaz em mortorio». Neste caso, a marinha estaria abandonada, desde meados do século XIV, apesar de se constatar que estas religiosas estabeleciam contratos de aforamento, no século XIV, com vista ao desenvolvimento das marinhas.

produzirem sal deveriam ser recuperadas pelos enfiteutas no sentido de recuperar a sua condição de unidades produtoras de sal²⁹⁵.

A Ordem de Santiago desenvolveu política idêntica através de sesmarias nas praias e nas marinhas de sal da freguesia de Alhos Vedros, o que alude para um intensivo esforço produtivo nesta área, com relevo para a produção de sal. Esta Ordem possuía, inclusive, marinhas sobre a sua alçada directa.

Tomé Annes, procurador da comendadeira e donas do Convento do Mosteiro de Santos-o-Novo, perante o tabelião do rei, sito em Ribatejo, apelou sobre a decisão de proceder a sesmarias nas praias e marinhas de sal (as quais a Ordem de Santiago mandara dar aos seus sesmeiros, na freguesia de Alhos Vedros), à qual Gomes Lourenço, designado como almoxarife do Mosteiro de Santiago e agente desta prática, respondeu que não havia razão para tal apelação dado que não impedia a comendadeira de Santos de manter os seus direitos sobre as rendas do sal²⁹⁶.

Os interesses da Ordem de Santiago, por vezes, colidiam com os interesses da comendadeira e donas do Convento do Mosteiro de Santos-o-Novo no que se referia ao recebimento dos direitos sobre a produção de sal no Ribatejo, os quintos ou o dízimo de sal, mas aquelas conseguiram garantir a posse sobre estes direitos e, com isso, o fortalecimento da sua casa.

O Mosteiro de Santos-o-Novo consolidou a sua posição com a implementação de medidas de controlo administrativo, no sentido de recuperar rendimentos ou tributos a si

²⁹⁵ I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora*, cx. 2, n.º 43, «as dictas marinhas jaziam tan daynifycadas e destroyadas [...] de gissa que tal ssoia melhorada nom peiorada»; *Ibidem*, n.º 22, «reffaçadas [...] em cada huñ anno de todallas cousas [...] Seia melhorada e nom peiorada».

²⁹⁶ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, n.º 1357. Apenso a este documento está o documento a que nos referimos, datado de 1411, e onde se menciona a apelação intentada por Tomé Annes motivada pelas «sesmarias das praias e marjnhas de sal que o mosteiro mandava dar per seos sesmeiros na ffreguessia desam lourenço do dicto logo d'alhos vedros e de sua ffreguessia stando assi perante o dicto juiz o dicto gomez lourenço disse que o dicto juiz nom auia porque dar nenhua Apellaçom em como el nom embarga aadicta comendadeira, donas suas quintos nem dizemo nem sexto nem ssetimo do sal das marinhas da ffreguessia de sam Lourenço do dicto logo dalhos vedros».

consagrados, nomeadamente através da realização de um arrolamento²⁹⁷ realizado, nos primeiros anos do século XV, das suas propriedades de marinhas no Ribatejo.

O Mosteiro revelava grande preocupação na rentabilidade das suas propriedades, com referência especial para os tributos a auferir e, em última análise, com a produtividade concreta das suas marinhas de sal. Este arrolamento, realizado em 1404, exprime de imediato alguma dificuldade do Mosteiro em obter os seus tributos e assume importância de relevo pois disponibiliza informações sobre o número de marinhas neste espaço, tributos auferidos e, conseqüentemente, valores de produção, dado que a inspeção decorreu no mês de Setembro, período de final da colheita, o que permite uma perspectiva sobre a safra do ano. No início do século XV, estavam inventariadas quarenta e cinco marinhas, sessenta por cento (60%) destas estavam a produzir sal e tinham-no disponível para o pagamento da dízima ou do quinto ao Mosteiro. Da totalidade das marinhas, noventa e três, vírgula quatro por cento (93,4%) pagava o quinto, tributo mais vantajoso para o Mosteiro, e apenas seis, vírgula seis por cento (6,6%) pagavam o dízimo. No decorrer da inspeção, o procurador Tomé Anes recomendou, à maioria dos foreiros, que aguardassem a ordem do Mosteiro para entregarem o dízimo ou o quinto do sal²⁹⁸, o que de imediato era uma indicação de que o processo não estava a decorrer como inicialmente previsto.

Quanto à quantidade da produção das marinhas poder-se-á desenvolver um cálculo com base na correspondência entre os quintos e o dízimo pago, convertido em moios, logo, em média, as marinhas tinham produções inferiores a cem moios²⁹⁹.

²⁹⁷ MATA, Joel Silva Ferreira, *Ibidem*, pp. 207-215; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos -Novo*, cx. 18, n.º 1368. O autor apresenta-nos a transcrição paleográfica deste documento, inserto em traslado, solicitado pelo procurador da comunidade a 21 de Setembro de 1459, o que nos permite constatar a preocupação do Mosteiro, em meados do século XV, em garantir a preservação do seu património através da memória-documento. Este arrolamento permite um conhecimento descritivo das marinhas que o Mosteiro de Santos-o-Novo possuía, no início do século XV, aquando da sua realização.

²⁹⁸ *Idem*, *Ibidem*, pp. 213, 215; «com huum monte de sall que dizem que he de dizimo da dicta marinha [...] que daquy em deante nom responda com direito da dicta marinha a nenguem salvo ao dicto moesteiro ou a seu recado sob ad dictas protestaçoens», «daquy em deante nom acuda a nenguem com os quintos do sall das dictas marinhas sem recado do dicto moesteiro de Santos».

²⁹⁹ MATA, Joel Silva Ferreira, *Ibidem*, pp. 208-209. O autor, para calcular a produção desse ano, desenvolve a seguinte correspondência: dos quintos devidos existe um intervalo entre quatro e sessenta moios de sal pagos; no dízimo, o intervalo é entre quatro e sete moios pagos. Desta forma, calcula-se que as marinhas produziam entre vinte e trezentos moios, todavia é necessário considerar que apenas duas marinhas ultrapassam os cem moios de sal de produção: «a marinha pela qual respondia Maria Anes que nesse ano tinha produzido cento e trinta e cinco moios e as duas marinhas

A tipologia das rendas a pagar pelos enfiteutas podia variar. Numa sentença aplicada a Catarina Anes, com data de 1459, pelo incumprimento do pagamento de renda anual, permite que se detectem várias circunstâncias: um aforamento subjacente, realizado pela Igreja de Santa Marinha, de uma marinha situada na Aldea Galega, a uma foreira moradora no local e uma renda paga, em sal, no valor de quinze moios anuais³⁰⁰. Uma outra situação que ocorria era o senhorio pedir que o total da produção fosse colocado em dois montes, para que ele pudesse escolher um dos dois montes³⁰¹, o que significava, à partida, metade da produção. Em alguns documentos é, directamente, mencionado que a renda seria metade do sal extraído anualmente³⁰². Interessante é ser referido que o senhorio tinha direito a metade da colheita na eira e, depois, o arrendatário dever mais um pagamento de quinto à comendadeira do mosteiro³⁰³.

A razão do pagamento ser directamente em sal poderá indiciar a necessidade de garantir este valor, mesmo que a produção seja eventualmente reduzida. Por outro lado, ao obter uma renda directamente em género, poderá também significar a importância deste sal, enquanto mercadoria, que, estando disponível, permite a entrada directa nos circuitos de comercialização, tendo o proprietário a possibilidade de constituir de imediato mais-valias. Por outro lado, o pagamento da renda em sal possibilita, de imediato, o seu armazenamento ou a sua utilização nos hábitos diários do próprio senhorio, o que pode constituir uma vantagem dado que é um produto necessário para múltiplos fins no quotidiano.

O desenvolvimento da salicultura no Ribatejo não era, como se pode constatar, apanágio das comendadeiras do Mosteiro de Santos-o-Novo, apesar de estar ligada directamente à Ordem de Santiago. Com a jurisdição deste espaço, existiam outras entidades

conjuntas na posse de João Pires dos Frades que chegara a trezentos moios. A predominância é, com efeito, a pequena unidade».

³⁰⁰ I.A.N./T.T., *Colegiada Santa Marinha*, mç.1 n.º 6, ano de 1459.

³⁰¹ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 28, n.º 543, ano de 1403.

³⁰² I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 65, n.º 1288, ano de 1374; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 48, n.º 954, ano de 1429.

³⁰³ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 44, n.º 875, ano de 1450, «E detodo o sal e novydade que he deus der em adicta marinha daram ao dicto moesteiro e couuento em paz e saluo amitade posto na eyra e cuberto E que nom posam tirar da dicta marinha sal algum ataa odicto moesteiro sseer entregue e que ele dicto Gonçalo pirez e a dicta sua molher e pessoa facom os montes do sal iguaaes E queo dicto moesteiro e sseu couuento persy ou por sseu procurador escolham qual quiserem pagandosse o quinto aacomendadeira e moesteiro».

religiosas que desenvolviam a mesma política, desde a Colegiada de Santa Marinha, Convento de Santo Elói de Lisboa, Mosteiro de Chelas ao Mosteiro de São Vicente de Fora.

Estes contratos confirmam a continuidade no desenvolvimento da salicultura pela insistência na exploração e valorização da propriedade, assim como pela permanência das populações nesta actividade. Populações que, instalando-se no litoral, aproveitaram o que a natureza lhes oferecia no seu estado mais puro, o sal.

No que respeita à valorização da propriedade, os documentos, frequentemente, expressavam essa vontade, na medida em que o senhorio intervinha, nesse sentido, no contrato de aforamento ao pedir o aumento do número de talhos da marinha³⁰⁴, ao exortar o melhoramento³⁰⁵ e a preservação das condições físicas das marinhas³⁰⁶. Nos documentos analisados, frequentemente, também, o senhorio aplicava um valor reduzido de renda nos primeiros anos do contrato, chegando mesmo a prescindir da renda a haver, durante um período previamente estipulado, no caso da marinha necessitar de reparações³⁰⁷. Verifica-se que era dada uma especial atenção à criação de marinhas novas como forma de incrementar a

³⁰⁴ I.A.N./T.T., *Ibidem*. Neste emprazamento de uma marinha com cento e doze talhos é pedido ao arrendatário a realização de mais três talhos «condiçam que o dicto Gonçalo pyres acrecente em a dicta marinha mais talhos e asy fforam cento e quinze tallos».

³⁰⁵ I.A.N./T.T., *Ibidem*, «E elle e a dicta sua molher e pesoa que de por eles vez todahum em sseu tempo cossegam e adubar e repayrem a dicta marinh de muros e gouernos e detodaldas cousas que lhe fezerem mostra [...] ssua marinha bom apremurada e bem reparada»; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 65, n.º 1288; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 48, n.º 954 «que elle joham estevez adube e repaari a dicta marinha»; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, n.º 1357, «marinha ande bem adubada a apresentada e melhorada e nom peorada»; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 16, n.º 1473, «lhe asy deram a dicta marinha adicta marinha era destroyda e alagada que senom podia corrigir sem gram despesa»; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, n.º 1344 «em deante as adubem e cossegam e facom e refaçam»;

³⁰⁶ Na maioria dos documento estão especificadas as acções a desenvolver de imediato pelos foreiros «tirar as lamas da dicta Marinha per guisa que seia melhorada. E nom peorada», I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 45, n.º 896; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 28, n.º 543.

³⁰⁷ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 48, n.º 954, «e que por os adobios grandios que ora a dicta marinha há mester no pague ao dicto mosteiro nem hua coussa destes quatro anos que se acabarem». Joel Silva Ferreira Mata, *Ibidem*, p. 209, exemplifica a partir da apresentação de alguns contratos, os benefícios concedidos pelo Mosteiro de Santos-o-Novo de modo a incentivar a reconstrução ou a realização de novas marinhas; um emprazamento feito a Gomes Pires em 1405, a três vidas, de uma marinha em Marnotas a ser restaurada em quatro anos, durante os quais o enfiteuta não pagaria renda; aforamento a Gonçalo Dominguez, de 1405, em que nos primeiros vinte anos apenas pagaria o dizimo e após esta data pagaria o quinto; aforamento em 1406 a Gil Vasques e sua mulher Margarida Pires, isentos de pagamento de foro nos primeiros dezasseis anos da marinha; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 16, n.º 1473, «que o dicto joham gomes arefezesse de todo o que lhe comprisse E que depois que fosse feita nos primeiros dous annos que começasse de fazer sall nom desse ao dicto mosteiro nenhua couisa E que acabado os dictos dous annos qua ahi ataa quinze annos desse aomosteiro dizimo do ssal uira E que acabados os dictos quinze annos que ahi em diante de sser o quinto dossal»; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos -o-Novo*, cx. 17, n.º 1446, datado e 1404, este contrato é claro no que se refere ao incentivo dado ao enfiteuta «que dafeitura deste estromento a uiynte Ecinco Anos uos daiedes em cada hum Anno Eao dicto nosso moosteiro Adizima do sal que deos uella dem [...] acabados os dictos vinte e cinco annos hy em diante uos daiedes Auos E ao dicto nosso moosteiro emcada huñ anno o quinto do dicto o sal que deos nella der em paz»; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, n.º 1353, licença para fazer uma marinha dada a «esteue annes contador el Rey morador na dicta cidade» pagando o dizimo e após a sua morte, os seus herdeiros pagariam o quinto de sal na marinha.

salicultura³⁰⁸. O incentivo para reparar marinhas velhas e construir novas, nomeadamente aproveitando as praias, sapais e esteiros que caracterizavam o estuário do Tejo, fazia parte desta estratégia de consolidação do património pela valorização das suas propriedades e pelo incremento económico com relevo da salicultura. Visavam, deste modo, a auferir de proveitos directos, pois esta estratégia traduzia-se no estabelecimento de contratos de emprazamentos, aforamentos e licenças para se realizarem marinhas novas.

As religiosas de Santos apresentavam, regra geral, uma preocupação nítida em cativar e salvaguardar a continuidade dos enfiteutas na tarefa de reparar, de preservar e de extrair o sal. Salienta-se que, o senhorio de Santos revelava diferenças contratuais consoante o estatuto social do enfiteuta: caso de um abade³⁰⁹, para o qual foi definida uma pena pecuniária, se não cumprisse o prazo estipulado para a realização da marinha; para o contador do rei³¹⁰ estava explícito no contrato que as despesas da realização da marinha seriam inteiramente suas enquanto enfiteuta. Estes dois últimos casos referiram-se a marinhas novas, criadas em espaço de praia, que exigiam muito investimento inicial.

O senhorio aplicava uma renda, crescente ao longo do tempo do contrato, provavelmente, uma forma de compensar o enfiteuta dos investimentos aplicados na recuperação da marinha ou de adequar o valor a pagar ao quantitativo das primeiras produções de sal nas novas marinhas.

Caso especial surge quando o proprietário no contrato de arrendamento estipulava, de imediato, obras para fortalecer a marinha³¹¹, comprometendo-se a cobrir as despesas desta

³⁰⁸ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santo-o-Novo*, cx. 18, n.º 1357. Decorrente de um aforamento perpétuo, em 1406, de uma praia em Alhos Vedros, existe a obrigação de realizar uma marinha, sendo que até à conclusão da marinha a renda resume-se a quinze moios de sal, durante quinze anos pagará apenas a dízima e após este período a renda paga será um quinto do sal produzido. Esta diferenciação, quanto ao tipo de pagamento, da renda permite concluir que a criação de marinhas novas é incentivada, nomeadamente através da aplicação de um valor crescente à renda a receber pelo senhorio.

³⁰⁹ MATA, Joel Silva Ferreira, *Ibidem*, p. 209. Neste aforamento, feito pelo Mosteiro de Santos-o-Novo, é definido, para o enfiteuta, um valor a pagar por incumprimento «incorreria numa pena de quinhentas libras pagas ao mestre da ordem».

³¹⁰ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, n.º 1353, Neste documento referente a um contador do rei surge a condição explícita de realizar a marinha à sua custa, o que não aparece nos restantes documentos analisados: «o dicto esteve anes ffaca a dicta marinha no dicto campo aas ssuas proprias despessas».

³¹¹ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 45, n.º 896. O senhorio solicita ao foreiro, no acto da realização do contrato, a realização de uma estrutura para fortalecer a marinha «E uos auedes de fazer no viueiro da dicta marinha que see contra o porto duas naues».

realização com a entrega de um determinado valor em numerário³¹². Esta situação indica que a marinha teria potencialidades para produzir, investia-se para muni-la de mecanismos de defesa em relação a agentes potencialmente negativos que pudessem, por casualidade, interferir com a produção de sal.

Neste caso específico, o proprietário determinava alterações na marinha exigindo a construção de duas naves, no viveiro, a serem realizadas no primeiro ano do contrato. A marinha apresentaria, de imediato, esta deficiência de funcionamento e, com a exigência das alterações a realizar no prazo de um ano, temos definido um objectivo fundamental: a funcionalidade da marinha a curto prazo e, conseqüentemente, o desenvolvimento da salicultura expressa em produtividade, útil tanto para o proprietário como para o foreiro. Manuel da Maia Alcoforado³¹³ explica em que consistiram as naves: estruturas que funcionavam como barreiras impedindo que as águas impulsionadas pelo vento desenvolvessem processos de erosão e que conduziram à deterioração progressiva das paredes do viveiro da marinha. No documento é mencionado que o viveiro se localizava contra o porto, logo atesta-se a grande proximidade das águas do Tejo, o que, associado à força dos ventos, prejudicaria a produção da marinha pela destruição das paredes do viveiro ou pela chegada de excesso de humidade no ar.

Uma marinha que dispõe de um recurso como um porto, junto ao seu viveiro, reúne as condições para o escoamento directo da sua produção de sal. O documento é omissivo relativamente a esta possibilidade, mas sendo uma marinha localizada no estuário do Tejo, em Aldea Galega, dispondo de uma estrutura portuária, um porto ou um cais, necessariamente seriam funcionais para a circulação fluvial, ligando a margem sul a Lisboa pelas embarcações que transportavam pessoas e mercadorias como o sal. O transporte de sal ocorreu necessariamente entre ambas as margens do estuário, pelas marinhas e esteiros, como

³¹² *Ibidem*, «voos ey de dar cem lybras e esto seja em este primeiro anno».

³¹³ ALCOFORADO, Manuel da Maia, «A Industria do Sal», *Museu Technológico: Revista das Industrias Portuguesas e Estrangeiras*, direcção de Manuel da Maia Alcoforado, 1.º anno, Setembro, Lisboa, Typ. Lallemand, 1877, p. 100.

anteriormente referido: as barcas que circulavam, no estuário do Tejo, estabeleciam a ligação entre Lisboa e os pequenos portos e procediam ao transbordo das mercadorias.

Quanto à quantidade de produção de sal, sabemos que, nos finais do século XIV e início do século XV, no espaço da margem norte do Tejo circunscrito ao estuário do Tejo, alguns documentos referem a sua existência mas sem especificar a quantidade³¹⁴. Os documentos referem, preferencialmente, o tipo de foro ou renda paga e, só muito excepcionalmente, o valor em moios de sal, o que não nos permite quantificar índices de produção das marinhas.

A importância na preservação do sal depois de colhido é uma constante por parte dos senhorios, dado que recebiam os dividendos com base na produção de sal obtida, quer na forma do dízimo quer na forma de quinto. As instituições religiosas exigiam que os seus enfiteutas, produtores de sal sobre a sua jurisdição e que lhe deviam a dízima, o protegessem devidamente de modo a preservar o produto e, com isto, não diminuir a sua quantidade (a partir da qual era calculado o tributo a receber³¹⁵).

O valor monetário do sal não está presente nos documentos excepto num documento, em forma de sentença, que indica um valor em numerário para o moio de sal. Em 1459, a enfiteuta da Colegiada de Santa Marinha, Catharina Annes, moradora em Aldea Galega, foi obrigada, por sentença, ao pagamento de um valor de cento e vinte moios de sal, devido a incumprimento, durante oito anos, no pagamento anual de quinze moios, podendo optar pelo pagamento de trezentos reis por moio, o que totalizaria um valor de trinta e seis mil reis.

³¹⁴ I.A.N./T.T., *Colegiada de S. Julião de Frielas*, mç. 1 n.º 28; *Mosteiro de Chelas*, mç. 28, n.º 543.

³¹⁵ I.A.N./T.T., *Colegiada de Santa Marinha*, mç. 2, n.º 78. Neste documento refere-se o tipo de protecção a dar ao sal na eira «lhes mandasse põem o dicto sal todo em huõ monte e cobrysem e que comoo vendessem los depos lhes pagasem suas dizymas como sempre fezerom». A exigência da cobrança do valor da sua dízima é proporcional à exigência na preservação do produto, facilmente é perecível na eira, sujeito aos elementos naturais; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 28, n.º 543. A mesma exigência verifica-se nos contratos de arrendamento, tendo o rendeiro que preservar a sua produção, pois a renda é paga em sal «cobra todo o dicto sall aasua custa»; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 44, n.º 875, «posto na eyra e cuberto».

Através da aplicação desta sentença, constata-se que, possivelmente, os trezentos reis seriam o valor usual para cada moio de sal em 1459³¹⁶.

No que respeita à comercialização do sal e ao pagamento da renda, os documentos revelam uma imposição dos senhorios aos enfiteutas dado que exigiam que lhes fosse comunicado, previamente, se pretendessem vender, dar, doar, tirar ou trocar o sal produzido na marinha³¹⁷. Esta situação compreende-se se o senhorio quisesse aplicar o seu direito de preferência na compra do sal ou, ainda, evitar a saída de sal. No caso de não retirarem de imediato a quantidade de sal respeitante à renda a haver pelo senhorio e procedessem a qualquer venda não autorizada, resultaria uma diminuição do valor da renda a auferir pelo senhorio, sempre calculada sobre o total da produção. Deste modo, a quantidade de sal seria em valor inferior à produção obtida, pois parte do sal poderia ser desviada para circuitos comerciais, de modo não autorizado, antes do pagamento da renda ao senhorio.

Qual o destino deste sal entregue aos senhorios? Como o entregavam e transportavam? Se entregavam, aonde o vendiam? Os documentos analisados permitem-nos desenvolver algum enquadramento para estas relações: a proximidade de Lisboa e a atestada circulação, no estuário do Tejo, de pequenas embarcações como as barcas e pinaças. Além da função de conduzirem o sal das marinhas para Lisboa, ainda foram as plataformas para as grandes embarcações que conseguiam entrar no estuário mas permaneciam nos ancoradouros; foram elos de ligação na circulação que desenvolviam entre os portos, os cais das duas margens, pelos esteiros, sapais, junto das marinhas. Se atentarmos no caso em que existiu dupla actividade, barqueiro e enfiteuta de marinhas, estabeleceremos uma relação entre quem produzia, quem transportava, onde circulava, o que pagava e onde se vendia.

No que se refere à malha social que sustinha a produção e circulação de sal, pela análise dos documentos, constata-se uma multiplicidade social. Nas margens do Estuário do

³¹⁶ I.A.N./T.T., *Colegiada de Santa Marinha*, mç. 1, n.º 6, «a dicta ree que desse em pagamentos aadicta Egreja cento e vinte moyos do ssal[...]a dicta ree deuja dar derectos oyto anos que lhe asy nom pagara a dicta *sentencam* ou a trezentos reis por moyo».

³¹⁷ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 44, n.º 875; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos o Novo*, cx. 18, n.º 1357, «e que elles nem seos herdejos nom posam vender nem scambhar nem em alhyea Anem hũa pesoa sem o fazendo asaber Ao senhorio».

Tejo, os documentos referem, como proprietários das marinhas, os seguintes elementos sociais:

- Estevão Anes, contador régio, que obteve licença, em 1404, para fazer uma marinha nova em Alhos Vedros³¹⁸;
- João da Maia, «filho de Martim da maya veedor que foy da fazenda del Rey morador na dicta cidade»³¹⁹, no ano de 1404, era proprietário de duas marinhas: uma na Mealhada e outra no Reguengo de Frielas, margem norte do Tejo;
- Vicente de Barbuda, em 1407, fidalgo da «casa de sua magestade»³²⁰ afora, perpetuamente, cinquenta talhos de marinha, em Palhota, margem sul do estuário do Tejo;
- A Senhorinha Anes, dama camareira da rainha D. Leonor, adquire uma marinha na Carvalha, Tojal, margem norte do estuário do Tejo³²¹;
- D. Garcia Rodrigues, Comendador de Palmela, Setúbal e do Ribatejo, recebeu, no ano de 1317, em arrendamento perpétuo, marinhas novas, entre Coina e Lançada³²²;
- Joham Dominguez, sacador das donas de Chelas, detinha, em 1404, uma marinha em Alvisquer, Lavradio³²³;
- João Anes, abade de Penalva, detinha parte no contrato de aforamento, com o procurador das donas da Ordem de Santiago, sobre uma praia com a obrigação de realizar, num prazo de um ano, uma marinha³²⁴;
- Afonso Furtado, capitão, detinha, em 1404, a exploração de três marinhas no Lavradio³²⁵;
- Rodrigo Anes, criado e vedor dos fornos d'El Rey, teve aforamento, em 1404, de uma marinha no Lavradio³²⁶;

³¹⁸ MATA, Joel Silva Ferreira, *Ibidem*, p. 207; *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, mç. 3, n.º 24.

³¹⁹ I.A.N./T.T., *Colegiada de S. Julião de Frielas*, mç. 1, n.º 70.

³²⁰ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 39, n.º 767.

³²¹ AMZALAK, Moses Bensabat, «O sal - O sal português - Antiguidade das explorações salícolas em Portugal. Sua evolução histórica» *A Salicultura em Portugal. Materiais para a sua História*, Separata da Associação Central da Agricultura portuguesa, vol. XXII, Lisboa, Oficinas do Museu Comercial, 1920, p. 14; I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora*, cx. 3 mç. 7, n.º 8. Senhorinha Anes, dama camareira da rainha, adquire uma marinha no Tojal. Neste documento toma-se conhecimento que a dita marinha serviu como penhor de dívidas contraídas pelo anterior proprietário, Gabriel Lourenço, que a deixou em herança a uma sua filha, de nome Inês, tendo a mesma ficado órfã. O procurador de Senhorinha Anes, Vicente Anes, arremata a propriedade por 20.500 libras, como se pode constatar pela presente carta de arrematação e execução datada de 1450.

³²² MATA, Joel Silva Ferreira, *Ibidem*, p. 206; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx.16, mç. 4, n.º 8.

³²³ Idem, *Ibidem*, p. 212; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx.18, mç. 3, n.º 24.

³²⁴ Idem, *Ibidem*, pp. 209-210.

³²⁵ Idem, *Ibidem*, p. 212.

³²⁶ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, Cx.17,n.º 1446, datado de 1404.

- João Martins, escudeiro, teve emprazamento, em 1390, a três vidas, de uma marinha no Tojal³²⁷;
- Lourenço Anes Fogaça, vedor da Chancelaria, teve aforamento, em 1380, de uma marinha denominada Marinha da Fonte, na aldeia do Tojal³²⁸;
- Diogo Pires, escrivão, teve emprazamento, em 1398, a três vidas, de uma marinha, vinha e adega, no Tojal³²⁹;
- Martim Gonçalves, escudeiro do rei D. João I, solicitou-lhe confirmação da carta de doação de uma quinta, com marinhas, na granja de Alperiate, termo de Lisboa³³⁰.
- João Gomes, barqueiro morador em Sarilhos Grandes, recebia, em aforamento perpétuo, uma marinha no mesmo lugar.

Oriundos do aparelho administrativo, militar, membros da nobreza ou de uma burguesia em ascensão, constavam nos contratos de emprazamento que envolviam marinhas, mais um sinal que, potencialmente, eram propriedades com viabilidade económica e que o sal podia contribuir para manter ou elevar o seu estatuto social.

Os arrendatários eram, frequentemente moradores, os fregueses, nos locais onde se situavam as marinhas arrendadas ou pelas quais pagavam dízima: Fregueses da Igreja de Frielas, à qual não pagavam devidamente a dízima³³¹ ou do lugar de Alhos Vedros.

Um documento, datado de 1403, refere-se à função de «*marroteiro*»³³² que tinha a função de orientar os trabalhadores da salina, era o mestre da salina³³³, seguido dos contra –

³²⁷ I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora*, cx. 2, n.º 29.

³²⁸ I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora*, cx. 2, n.º 56.

³²⁹ I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora*, cx. 2, n.º 50.

³³⁰ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*. Lisboa, vol. 1, t. 3 (1384-1388), Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2005, p. 127. A quinta e suas marinhas foram pertença de Diego Domingues, Almojarife de D. Fernando, que lhas tomou na sequência de uma dívida. Mas D. João I queria compensar os serviços prestados pelo escudeiro, Martim Gonçalves, seu leal servidor, e confirma a doação: «E nos veendo o que nos pedia equerendo lhe fazer graça e mercee por mujto serujço que delle recebemos e entendemos de Receber Teemos por bem e confirmamos lhe a dicta carta e doaçam que lhe assy auemos fecta».

³³¹ I.A.N./T.T., *Colegiada de S. Julião de Frielas*, mç. 1, n.º 28. Em 1417, esta sentença refere-se ao incumprimento «da dicta Egreia que assy esta cidade que eeles eram e som fregueses da dicta Egreia de ffriellas e que estam e sam theudo a dar a dizima a adicta Egreia em cada huu anno»; I.A.N./T.T., *Colegiada de Santa Marinha*, mç. 2, n.º 78, datado de 1455. Este documento é referente à sentença contra os moradores de Frielas que não cobriam o sal correspondente ao pagamento da dízima, «cobryam logo seu e nom contiam cobrimento logo da dicta dizima por a qual razom a dicta Egreia e beneficiados della recebiam grande perda».

³³² I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, cx. 28, n.º 543. A actividade de marnoteiro está explícita neste documento do início do século XV e onde é exortado que mantenham as boas condições das marinhas em Alvisquez, Alhos Vedros, «como perteence a voos marroteiros que teetas marynhas marretam em gissa que em cada huū anno seia melloradas nom peoradas E que se algum muro quebrar por casso».

mestres que preparavam a marinha e rapavam o sal, os rapadores auxiliavam na rapação do sal e por fim os trabalhadores que transportavam o sal das barachas para as serras³³⁴. Desta forma, a estrutura hierarquizada do trabalho estava montada, o que evidencia uma prática bem organizada com o objectivo de desenvolver um trabalho de melhoramento da condição das salinas e de aumentar a produção de sal, concretamente na freguesia de Alhos Vedros.

Os marnoteiros³³⁵, a par dos homens que andavam no mar, obtiveram privilégios, ou seja, podiam ser dispensados de obrigações que poderiam interferir com a função da produção do sal. Esta intervenção régia confirma a importância da função e da produção³³⁶: desta forma, foram isentos de pousada e de cumprir as vintenas do mar, úteis devido à sua experiência no meio fluvial e marítimo; eram colocados na função militar, mas de modo a não prejudicar a sua função de marnotos. A produção de sal tinha que decorrer nos prazos naturalmente exigidos e, assim, o rei assegurava a produção de sal e salvaguardava o recebimento do seu foro.

Em Portugal, a maioria da produção de sal marinho é obtida pela evaporação ao ar livre, mas as marinhas apresentaram algumas particularidades distintas em certas regiões, no que se refere à forma física da salina e no modo de produção, embora os factores determinantes na génese deste produto sejam comuns: calor solar/temperatura e ventos secos³³⁷, quantidade de salinidade das águas³³⁸ e sabedoria ancestral, nomeadamente na

³³³ SILVA, António de Morais, *Novo Dicionário Compacto da Língua Portuguesa*, vol. III, Lisboa, Editorial Confluência, 1992, 2^{da} col., p. 447.

³³⁴ LEPIERRE, Charles, *A Indústria do Sal em Portugal: Inquérito*, Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa, 1936, p. 136.

³³⁵ A nomenclatura tem algumas variações: Marnoto em Aveiro, Marnoteiro em Setúbal e Marroteiro em Lisboa/Ribatejo.

³³⁶ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*. Lisboa, vol. III, t. 2 (1385), Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2005, p. 258, «E Porem queremos e mandamos que o dicto Joham christoueez e seus herdeiros que pera sempre a dicta marinha teuerem e marnotarem seiam scusados e priujlligados e que nom pousem com elles em suas casas de morada nem em adegas e caualariças nem lhe tomem pam nem vinho nem Roupa nem palha nem lenha nem galinhas nem gaados nem suas bestas de seellanem d albarda pera nemhũa serujdom nem paguem nem peitem em nemhuís encargos que pera os concelhos seiam lançados nem vaaio com presos nem com djnheiros nem seruam per mar per terra nem em outras nemhũas partes que seiam.[...] e se andarem nas dictas vintenas do mar por galiotes ou por beesteyros do conto que os tirem [...]emquanto teuerem e marnotarem a dicta marinha que nos os auemos de todo por scusados».

³³⁷ LEPIERRE, Charles, *Ibidem*, p. 59, 61. A marinha e os seus compartimentos devem estar dispostos de modo a que os ventos os atravessem diagonalmente, pois, deste modo, a sua amplitude de acção é maior e através dos ventos secos dissipa-se a humidade no ar e facilita-se a evaporação. O sal marinho apenas se começa a depositar quando se dá uma evaporação de água ao nível dos 90% nos reservatórios, logo é muito importante verificarem-se temperaturas elevadas.

³³⁸ *Idem*, *Ibidem*, p. 55. A salinidade da água não é apenas a concentração de sais, importa considerar a sua interacção «o que constitui a característica dum soluto salino complexo, como o é a água do mar, não é a concentração de sais, mas as

escolha do local adequado³³⁹, na construção de grandes superfícies com desnível preciso³⁴⁰, estanques ou com o mínimo de permeabilidade³⁴¹ e de espaços com profundidade adequada³⁴² de modo a facilitar a evaporação e a colheita do sal. Os primeiros reservatórios de uma marinha servem para receber as águas salgadas, viveiros, e para iniciar a purificação da água salgada, caldeirões/caldeiras/cabeceiras, pela sedimentação dos elementos em suspensão, como as areias ou argila, nos reservatórios seguintes, caldeira de moirar/talhos. A evaporação conduz ao aparecimento do sal.

A dimensão dos cristais de sal está directamente relacionada com duas situações: a dimensão dos reservatórios, havendo neste caso uma relação directa e proporcional pois quanto maior a superfície maiores são os cristais; e a agitação da massa da água depositada, sendo que, neste caso, há uma relação de proporcionalidade inversa porque quanto menor a agitação maior a dimensão dos cristais do sal.

Como esta actividade mantém as mesmas práticas ancestrais, rotinas aperfeiçoadas pelo marnoto, seguiremos as considerações de Charles Lepierre sobre o estado da salicultura nos anos trinta do século XX, em Portugal, para melhor compreendermos, relativamente ao estuário do Tejo, a estrutura das marinhas e o seu modo de fabrico do sal.

As salinas do Tejo possuíam cinco compartimentos³⁴³ e o método de preparação de sal foi baseado na existência de vários compartimentos iniciais, onde ocorria a purificação e a

relações, que existem entre as substâncias dissolvidas», por isso o sal não é cloreto de sódio puro, com ele depositam-se outros sais, como, por exemplo, carbonato de cálcio, cloreto e sulfato do e de magnésio ou cloreto de potássio.

³³⁹ Idem, *Ibidem*, p. 62. As marinhas devem ser construídas em áreas expostas ao vento e próximas dos esteiros para receber a água do mar mais pura.

³⁴⁰ Idem. O seu chão deve apresentar diferenças de nível de modo a permitir a circulação das águas: entrada de águas salgadas na preia-mar, o seu acesso às partes baixas da marinha onde se forma o sal e o escoamento de água doce na baixa-mar. Deste modo o autor explicita melhor o processo da formação do sal «Cada compartimento deve ser nivelado separadamente e ocupar um plano superior aos que se lhe seguem na direcção dos cristalizadores».

³⁴¹ Idem, *Ibidem*, p. 63, «recorrendo-se à argila, terra argilosa, ou feltro vegetal», um solo lodoso e mole não possibilita a colheita de um sal branco, dado que se arrastam substâncias quando se raspa o sal.

³⁴² Idem, *Ibidem*, p. 54. O autor explicita porque se deve ter em conta a dimensão dos espaços nas marinhas «porque a evaporação é função da superfície posta em contacto com a atmosfera» e este saber é fruto de amadurecimento de experiências, ao longo dos tempos, do homem que produz o sal.

³⁴³ LEPIERRE, Charles, *A Indústria do Sal em Portugal: Inquérito*, Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa, 1936, p. 120; LOBO, Constantino Botelho Lacerda Lobo, «Memória sobre as Marinhas de Portugal» *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa*, para o adiantamento da agricultura, das artes, e da indústria em Portugal, e suas conquistas. t. IV, Lisboa, 1812, p. 160. Segundo os autores, estes compartimentos designavam-se como: viveiro; reserva, caldeirões; caldeiras; cabeceiras e talhos. Nalguns casos, aparecem designações similares para estes termos e, ainda, outro termo, os corredores que são as valas, regos ou canais, com a função de levar a água aos respectivos compartimentos.

concentração da água salgada (elementos em suspensão sedimentavam no fundo do compartimento)³⁴⁴, assim como numa cobertura vegetal, no fundo das mesmas, que funcionava como circunstância facilitadora na formação e colheita dos cristais de sal, de acentuada brancura³⁴⁵.

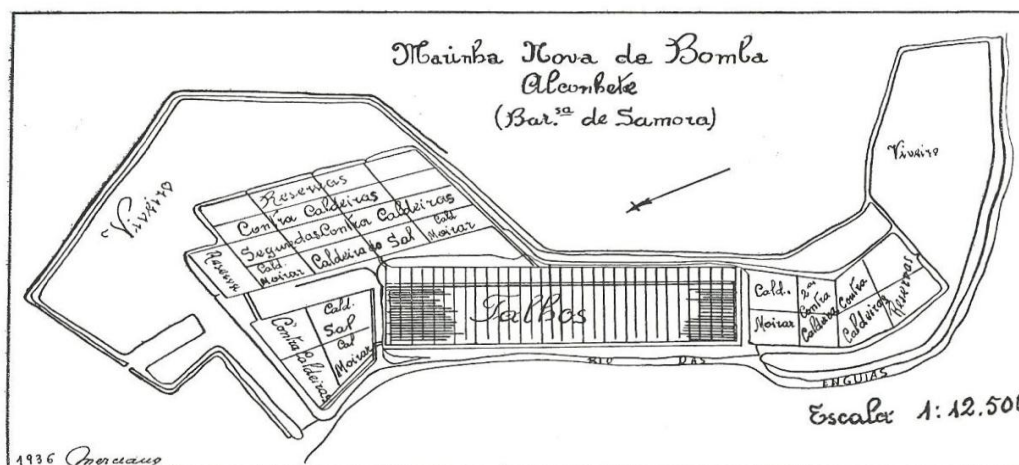


Figura I. Desenho de uma marinha na margem esquerda do Tejo - Alcochete³⁴⁶

³⁴⁴ LEPIERRE, Charles, *A Indústria do Sal em Portugal: Inquérito*, Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa, 1936, p.118. Esta constituição das salinas é semelhante em Aveiro.

³⁴⁵ Idem, *ibidem*, p. 98-106. Este fundo aparece nas salinas das bacias do Tejo e do Sado, tendo sido designado, nas salinas da margem esquerda, por «traste», nas salinas da margem direita designado por «cozimento» e nas do Sado por «casco». Cobertura de origem vegetal, constituída por *Cianofíceas*, algas, designadas por «*Microcoleus chthonoplastes*» e «*Oscillatoria Laetevirens*». A sua importância relevou da sua função, constituía um importante isolamento entre o sal e o fundo natural da salina, não totalmente impermeável, e facilitou a colheita: a primeira alga fixava e conferia consistência ao solo; constituíam um depósito para as partículas em suspensão nas águas, concentradas nos cristalizadores, (areias, plantas, argila, limonites), contribuindo para a brancura do sal. Esta cobertura atingia a sua maturidade entre os oito e os dez anos. O marnoteiro tinha de manter a água salgada nos compartimentos, aplanar o sal no fundo para que as algas surgissem e se desenvolvessem, possibilitando «obter sal mais limpo de impurezas insolúveis e mais branco». Charles Lepierre realizou análises químicas ao sal da primeira colheita e das colheitas seguintes, numa mesma salina, e comparou o sal proveniente de salinas com fundo e sem fundo de algas, tendo concluído que o sal da primeira colheita podia ser menos puro, quimicamente, do que o das seguintes e não apresentava diferenças, na sua pureza química, independentemente da salina ter ou não fundo de algas. A pureza do sal não derivava da existência destas algas nas salinas, mas sim da natureza das águas-mães. O sal português, proveniente das várias regiões produtoras, não apresentou diferenças significativas relativamente à sua pureza química.

³⁴⁶ Idem, *ibidem*, p. 124.

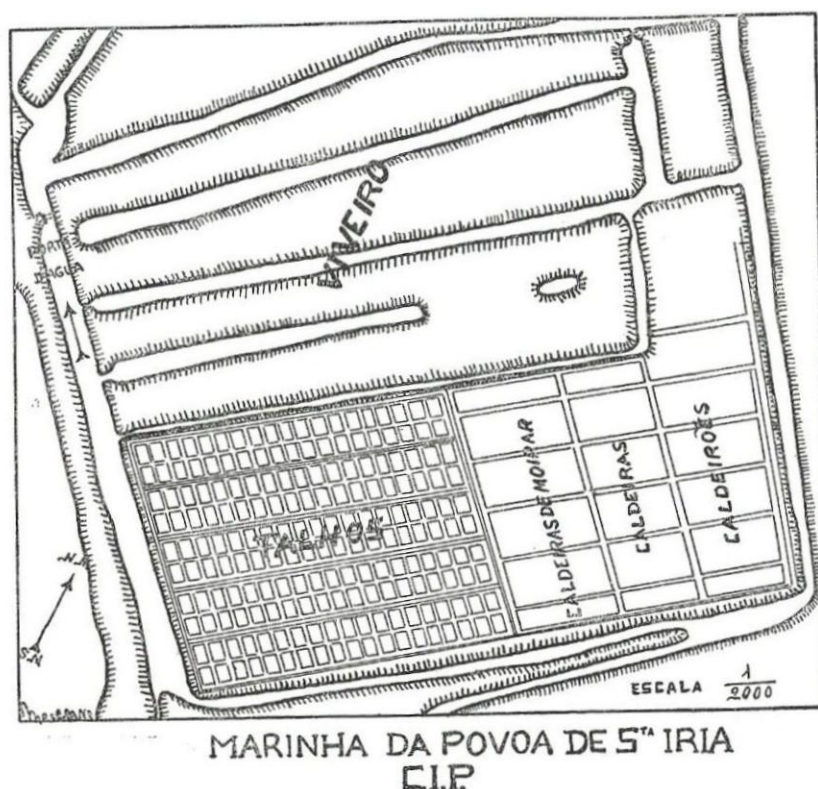


Figura II. Desenho de uma marinha na margem direita do Tejo - Santa Iria³⁴⁷

Em ambas as margens do Tejo, a disposição dos compartimentos das salinas, a sua nomenclatura, o modo de produção e o tipo de solo eram similares. Na margem direita, entre Frielas, Unhos, Santo António, actual área de Loures até Vila – Franca, o solo era sílico-argiloso. Na margem esquerda, do Barreiro a Alcochete, o solo era de aluvião sendo constituído por argila, calcárea, areia e húmus. Estes solos tornavam fácil a cava que o marnoteiro tinha de fazer para preparar o desnível da salina, necessário de modo a permitir a entrada de água durante a preia-mar no viveiro, depois na reserva, em seguida para os caldeirões/contra-caldeira, cabeceira/caldeira de moiar e, por fim, para os talhos, onde chegava mais purificada e concentrada de modo a solidificar em cristais de sal.

A existência do fundo vegetal, o traste/cozimento, facilitava o trabalho do marnoteiro, dado que não exigia a constante reparação do fundo da salina.

³⁴⁷ LEPIERRE, Charles, *Ibidem*, p. 134.

A safra apresentava de três³⁴⁸ a quatro colheitas anuais³⁴⁹. O sal rapado do fundo da salina era retirado e colocado nas «*barachas*», divisões entre os reservatórios, seguindo, depois de escorrido, em canastras para a parte exterior dos reservatórios e colocado em «*serras*»³⁵⁰, posteriormente coberto com «*junco*» e «*palha-carga*» que, desta forma, o protegia das chuvas.

³⁴⁸ I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 45, n.º 896. Neste documento, de 1394, referente a uma marinha, na Aldea Galega, eram mencionadas três razas, ou seja, três rapações ou colheitas de sal; LEPIERRE, Charles, *ibidem*, p. 133. A primeira raza dava um sal grosso, usado preferencialmente na salga de carne ou peixe graúdo, a segunda dava um sal menos grosso até ao sal fino. Quanto mais pequena fosse a salina, mais miúdo seria o sal, o autor menciona que o sal muito fino era de uso doméstico e conserveiro.

³⁴⁹ LEPIERRE, Charles, *ibidem*, p. 82. Em Aveiro, obtinha-se durante a safra anual «40 a 50 colheitas» embora a produção, registada pelo autor, fosse bastante inferior à de Setúbal que apenas tinha três a quatro colheitas em cada safra anual.

³⁵⁰ Idem, *ibidem*, p. 128. As serras tinham a forma de quilha, das embarcações, invertida ou forma de telhado de quatro águas.

3.2. Barcos: quem transporta, como e onde se leva o sal.

A circulação de recursos é essencial para a sobrevivência e desenvolvimento da Humanidade e a água constitui um elemento fundamental neste contexto. Portugal dispõe, naturalmente, das vias que agilizam as concretizações e os interesses do indivíduo e dos grupos: longa costa, portos naturais, estuários, rios e afluentes navegáveis que, de modo intemporal, assumiram papel fundamental no desenvolvimento de Portugal.

O papel das embarcações de pequenas, médias ou grandes dimensões, foi registado pelo homem, pela memória que perpetua a sua acção. Como já anteriormente mencionado, embarcações como as pinaças, as barcas, os baixéis são algumas das plataformas que navegam pela costa, nos estuários, que circulam no percurso dos rios e seus afluentes³⁵¹. Estas embarcações percorriam as águas e das águas tocam os cais e os portos, os pontos de ligação com a terra produtora, havendo no caso das marinhas um enquadramento mais especial, pois estas resultam de uma simbiose própria, da junção da água e da terra e, assim, se produz o sal.



Figura III. Selo do Concelho de Lisboa – 1233³⁵²

³⁵¹ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. I, t. 2 (1385), Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2005, p. 37. O porto de Punhete, privilegiado pelo menos desde o rei D. Afonso III, embora fora do estuário do Tejo no seu percurso mais interior, serve-se das barcas para estabelecer as trocas de mercadorias entre o litoral e o interior; *Chancelaria de D. Pedro I*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1984, pp. 92-93. Tal sucede apesar de D. Pedro ter proibido que as mesmas barcas passassem para além de Santarém, com algumas excepções (panos e produtos para consumo próprio) como forma de privilegiar esta cidade com os rendimentos derivados do comércio.

³⁵² RITA, Abílio, PINHEIRO, Aristides, *Os Portugueses e o Mar nos mais Antigos Documentos*, Lisboa, Edição do Banco Pinto & Sotto Mayor, 1990; I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, mç. 5, n.º 815. A barca está representada no selo da cidade de Lisboa e uma outra representação encontra-se no Chafariz do Andaluz/Lisboa.

Pela experiência dos barqueiros, as barcas levam e trazem mercadorias, de Sacavém³⁵³, de Coina, de Aldeia Galega³⁵⁴, de Punhete, de Setúbal³⁵⁵ para Lisboa. A cidade é o pólo atractivo, as embarcações são as plataformas e o Homem o sujeito que as constrói e as conduz. Nesta contextualização, por onde anda o sal? Inicia a sua viagem no estuário, nos locais de produção: Frielas, Santo António, Lavradio, Aldeia Galega, Alcochete, Setúbal, Alcácer do Sal. Desloca-se no Tejo, junto às margens, nas barcas, paga para entrar em Lisboa e assenta nos montes feitos no chão da Ribeira, onde é transaccionado no local ou inicia novas viagens pelo reino, junto à costa, nos rios, ou parte nas barcas que, também, o transbordam para as grandes embarcações ancoradas no Restelo e donde parte, nas ondas do mar, para outros destinos no norte da Europa.

Como terminologia aplicada à tipologia das embarcações, a nau ou nave, com as variantes de coca e aloque e a galé com as variantes na galeota e na fusta e, ainda, de menores dimensões, a pinaça, a caravela, o baixel e o barco saveiro³⁵⁶. Os termos utilizados nos documentos mais antigos como barca, pináca, baixel, caravela, nau e nave têm, segundo Alberto Sampaio, origem latina³⁵⁷; no que se refere à designação nave, no sentido etimológico, tem origem no vocábulo grego, *Navζ*, sendo incluído, posteriormente, no latim, pelas palavras *naves*, *navis*, *navigium* que designariam um navio na generalidade, mas aplicada em casos que excluía embarcações de reduzido porte³⁵⁸. Quirino da Fonseca defende, ainda, que a nave se referia a uma embarcação de carga e que estaria na raiz da nossa

³⁵³ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. I, t. 1 (1384-1385), Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2004, p. 48, «todallas rendas e djreitos que rendese ho barco de sacauem».

³⁵⁴ *Ibidem*, vol. II, t. 1, (1385-1392), p. 309. Em 1392, o rei D. João I doa, a Eanes Lobato, os «dous djnheiros da barca que vem do Ribatejo»; esta barca traz o que se produz no Ribatejo, tal como o sal.

³⁵⁵ *Chancelaria de D. Afonso IV*, vol. II, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica. Centro de Estudos de História da Universidade Nova de Lisboa, 1992, p. 308. D. Afonso IV não abdica dos seus proveitos sobre o sal que vem de Setúbal ou de Alcácer do Sal, com destino a Lisboa; são as barcas que o transportam «Tenho por bem e mando que totalas barcas que carregarem em Setuual ou en Alcaçar».

³⁵⁶ COELHO, Maria Helena, HOMEM, Armando, «Transportes» *História de Portugal*, Direcção Joel Serrão, A. H. Oliveira Marques, vol. III, *Portugal em Definição de Fronteira*, Coordenação de [...] Lisboa, Editorial Presença, 1998, p. 498. Os autores referem as variantes das embarcações e a tripulação que as constituía, assim como a alimentação básica a bordo.

³⁵⁷ SAMPAIO, Alberto, *Estudos Históricos e Económicos. As póvoas marítimas*, vol. II, Lisboa, Editorial Vega, 1979, p. 17.

³⁵⁸ FONSECA, Quirino da, *Os portugueses no Mar. Memórias Históricas e Arqueológicas das Naus de Portugal*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 1989, pp. 23-24. No Foral de Vila Nova de Gaia é referido que «naves et barce et navigia que fuerit maiora quam pinatia». É utilizado um termo comparativo entre embarcações: são embarcações que têm uma capacidade superior à pinaça, referenciada como uma embarcação de pequeno porte utilizada no transporte de sardinha e de sal.

nau. A designação aparece em documentos escritos em latim e logo nos primeiros escritos, em português, do reinado de D. Dinis³⁵⁹.

Quirino da Fonseca considera, igualmente, a existência de embarcações para o transporte de sal, embarcações de pequeno e médio porte, logo com limitada capacidade de carga (embora o sal exigisse muito espaço) compensadas pela existência em elevado número, resultante das necessidades de circulação nos rios e estuários, no transporte de pessoas e mercadorias. Contente Domingues confirma a existência de múltiplas barcas³⁶⁰, consoante a sua função, existindo a barca do sal. Tendo em conta que circulava nos estuários, nos rios e junto à costa, e podendo ter até trinta tonéis de capacidade, o transporte de sal estaria garantido neste contexto. Relativamente às embarcações de maior porte e capacidade, o sal constituía, muitas vezes, o lastro da embarcação e na torna-viagem, do norte da Europa, eram trazidos os produtos adquiridos e necessários no contexto nacional.

Todas estas embarcações congregam, inicialmente, os pilares do Estado emergente, a defesa, a guerra e o comércio³⁶¹.

Relatos de acções da nossa História Marítima dizem respeito a episódios relacionados com personalidades como D. Teresa e o arcebispo Gilmires³⁶², o cruzado Osberno e as galés

³⁵⁹ Idem, *Ibidem*, p. 39. Numa carta, de 1278, relativa à dízima devida pelas embarcações, saídas no porto de Setúbal, ao Mestre da Ordem de Santiago, estas são aparentemente apresentadas por ordem decrescente de capacidade, «Sabede que dõ Johã usares mestre da cavalaria a ordĩ de Santiago ximg queixou q ora nouamente lhy filharades as dizimas das nauées e dos navios e dos bayxees que saaẽ por essa foz de Setúbal», sendo o baixel embarcação com menor capacidade.

³⁶⁰ DOMINGUES, Francisco Contente, *Navios Portugueses dos séculos XV e XVI*, Vila do Conde, Câmara Municipal de Vila do Conde; Museu de Vila do Conde, 2007, p. 15. O autor apresenta a multiplicidade que envolve uma única embarcação, a barca: denomina as várias barcas «barcas de carga, do carreto, de congregar, de mercadorias, de mercee, de passagem, de pesca, de sardinha, de sal, e aparece, até, uma enigmática barca de seeira, de significado algo obscuro, entre outras designações».

³⁶¹ AZEVEDO, Lúcio de, «Complemento da vida económica» *História de Portugal*, Direcção de Damião Peres, vol. II, Barcelos, Edição Portucalense, 1929, p. 419. O autor afirma ainda que são os Cruzados que divulgam uma mentalidade de viagem-comércio.

³⁶² DUARTE, Luis Miguel, «A Marinha de guerra portuguesa» *Nova História Militar de Portuguesa*, direcção de Manuel Themudo Barata, Nuno Severiano Teixeira, vol. 1, coordenação de José Mattoso, Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, pp. 293-294. O autor, recorrendo à História compostellana descreve a evolução positiva na conquista do mar por parte dos galegos e dos minhotos; salienta a figura do arcebispo de Santiago, Diogo Gemires, na defesa da costa, contra os ataques dos normandos e muçulmanos, assim como no desenvolvimento da construção naval, quando contrata os ensinamentos dos genoveses e pisanos; estabelece a analogia com D. Dinis e Manuel Pessanha, pois dinamizam a Marinha de Guerra portuguesa, apesar de não se poder defender a inexistência desta, no tempo de D. Teresa, pois a mesma oferece os préstimos dos seus navios a Diogo Gelmires, em Compostela ou quando as galés de D. Afonso Henriques participaram no enquadramento militar que levou à conquista de Lisboa. A dinâmica da Marinha portuguesa desenvolveu ao longo da Idade Média e, para isso, muito contribuíram as gentes que, de perto, se relacionavam com o mar, com funções na pesca ou na extracção do sal.

portuguesas em Lisboa, ou a Fuas Roupinho³⁶³, assim como as referências feitas no foral de Lisboa, em 1179, que concede o foro de cavaleiro a homens com ofícios de mar³⁶⁴.

O germe da marinha portuguesa tinha que se manifestar num território onde o mar é fronteira e caminho para novas realidades. Acção relacionada com a tipologia da costa portuguesa, de extensão considerável, com abundância de portos e enseadas e de rios que se estendem do interior ao litoral, resultando, assim, numa abertura ao mar desde os primórdios no espaço sudoeste peninsular.

Os incentivos ao desenvolvimento da marinha portuguesa não foram exclusivos do reinado de D. Dinis e da intervenção do genovês Manuel Pessanha. Do reinado de D. Sancho II existem documentos que se referem relativamente a material e ao pessoal da armada; referências a embarcações de guerra e a um corpo regular de homens, com engenho na arte do mar, com a sua condição social marcada por privilégios que evidenciam a sua importância num contexto mais geral³⁶⁵.

Os privilégios concedidos, ao longo do tempo, aos homens do mar e o aparecimento de terminologia para os cargos relacionados com o mar, equivalentes aos utilizados em terra, como o alcaide do mar, apontam para a relevância que os sujeitos e as suas funções adquiriram. Antes de Manuel Pessanha já o título de almirante tinha sido utilizado em Portugal, embora se destaque que os poderes atribuídos a Manuel Pessanha tenham contribuído para que este ocupasse um lugar de supremacia na marinha portuguesa e, por isso, foi denominado almirante-mor³⁶⁶. Este contexto é paralelo à afirmação da própria

³⁶³ *Ibidem*, p. 297. Independente da correspondência a alguém verídico, se ou não Fernão Gonçalves, é importante a existência de um nome que, a par das galés portuguesas, age numa dinâmica marítima em pleno século XII e em tempo de Reconquista.

³⁶⁴ CUNHA, Rosalina Branca da, «Subsídios para o Estudo da Marinha de Guerra na 1.ª Dinastia» *Revista da Faculdade de Letras de Lisboa*, 2ª série. Tomo XX, nº 1, Lisboa, 1954, pp. 66-68.

³⁶⁵ HERCULANO, Alexandre, *História de Portugal*, vol. I, *Origens. Desde o começo da monarquia até ao fim do reinado de Afonso III*, tomo II, Lisboa, Livraria Bertrand, 1980, pp. 638-639. O autor refere a existência de embarcações de guerra, «navios de alto bordo ou galés» e «a existência de um corpo regular de gente marítima com privilégios e chefes próprios» no tempo de Sancho II.

³⁶⁶ CUNHA, Rosalina Branca da, *Ibidem*, pp. 75-76. Neste estudo a autora refere um documento de 1288, que atesta o uso deste título por Domingos Martins e um outro documento de 1298, que refere a nomeação do almirante Nuno Fernandes Cogominho.

nacionalidade; no fomento às actividades marítimas durante a I Dinastia, nos incentivos dados às actividades da pesca e da salicultura e à marinha³⁶⁷.

Dois mecanismos ligados às actividades marítimas, a Bolsa dos Mercadores e a Companhia das Naus, foram criados, respectivamente, por D. Dinis e D. Fernando, e estiveram articulados com o desenvolvimento comercial e com a construção ou a preservação das embarcações. As embarcações, relacionadas com estes dois mecanismos, eram as mesmas que transportavam o sal para fora do espaço nacional desempenhando a sua missão: D. Dinis designava-as como «barcas» e discriminava-as para efeito da sua contribuição, se tinham mais ou menos de cem tonéis; no caso de D. Fernando, quando apela à construção de embarcações com mais de cem tonéis³⁶⁸, como proveitoso seria para o reino possuí-las, dado que cessariam os fretes aos estrangeiros, aumentando-se a riqueza nacional. D. Fernando isentou os mercadores do pagamento de tributos sobre as mercadorias levadas na primeira viagem, sendo o sal a única mercadoria denominada³⁶⁹. Qual o significado deste destaque? Seria o sal mercadoria privilegiada, pagaria mais tributos, seria a mais requerida? Questões a reflectir.

Estas embarcações possuíam capacidade para se deslocar a longa distância e desempenhar a sua função no desenvolvimento comercial.

A dinâmica e a importância do comércio marítimo, durante a I Dinastia, expressou-se na confirmação de D. Dinis, em carta régia de 1293, à iniciativa dos mercadores portugueses e proprietários de navios³⁷⁰ que desenvolveram a actividade mercantil na Flandres, Inglaterra, Normandia, Bretanha e La Rochelle. O próprio monarca referiu que, a partir da data de

³⁶⁷ Idem, *Subsídios para a Conservação do Peixe em Portugal, do século XII ao XVI*, Coimbra, Coimbra Editora, 1972, Separata do *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra*, vol. XXIX, pp. 5-75.

³⁶⁸ LOPES, Fernão, *Chronica de El-Rei D. Fernando*, dir. literário Luciano Cordeiro, Biblioteca de Classicos Portuguezes, Lisboa, Escriptorio, 1895, vol. II, cap. XC, p. 104, «ordenou, para os homens haverem mor vontade de, as fazer de novo ou comprar feitas, qual mais sentissem por seu proveito, que aquelles que fizessem naus de cem toneis a cima podesse». O rei define a capacidade das embarcações que lhe trazem proveitos e é destas que exorta à compra ou à construção.

³⁶⁹ *Ibidem*, p. 105, «Outrosim, dava aos senhores dos ditos navios, da primeira viagem que partiam de seu reino carregados, todos os direitos das mercadorias que levavam, assim de sal como de quaesquer outras cousas».

³⁷⁰ MARQUES, João Silva, *Descobrimientos portugueses. Documentos para a sua História*, vol. I, (1147- 1460), Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1945, doc. n.º 29, p. 22. O rei refere a importância do acto «como os mercadores de meus Reynos entendessem a ffazer hua pustura antre ssj que era moyto a seruiço de deus e ao meu e aprofeytamento da mha terra».

confirmação, esta medida abarcaria, igualmente, outros destinos, nomeadamente Sevilha, se encomendado frete a estas embarcações.

A constituição deste mecanismo de protecção, através de um fundo, distinguia embarcações quanto à sua capacidade de transporte e, a partir deste critério, definia-se o valor de pagamento, proporcionalmente à capacidade da embarcação³⁷¹. Tal alude para diferentes capacidades financeiras e volume de negócios entre os armadores. A única condição exigida era que as embarcações carregassem em Portugal, não diferenciando se eram ou não nacionais, as embarcações carregavam o sal português.

A cobertura abrangia casos em que se verificava a incidência de risco de mar, de despesas extraordinárias nas embarcações, mas mediante circunstâncias definidas³⁷² e directamente relacionadas com a prática do comércio. Comércio constituído na Flandres, com valor definido e o restante do valor acumulado, estaria localizado, em vários pontos de Portugal, mediante escolha dos mercadores. Esta descentralização, espacial de fundo, pode evidenciar uma diversidade de origem destes mesmos mercadores e ou a variedade de pontos considerados importantes para a prática comercial em Portugal.

O rei D. Dinis designava esta bolsa como comuna³⁷³ e deve ser compreendida num contexto de seguro mútuo. Desconhecem-se pormenores da orgânica ou do regulamento dos casos³⁷⁴, embora o rei determinasse o seu carácter de obrigatoriedade e estabelecesse penalizações pecuniárias para quem não a cumprisse³⁷⁵. A cidade do Porto solicitou e obteve, de D. João I, autorização para continuar a cobrar a percentagem para a Bolsa. O rei D. Afonso V, em alvará de 1459, determinou pagamentos em Bruges para a dita bolsa da nação

³⁷¹ *Ibidem*, «todalas Barcas que fossem de Cen Tonéés acima e carregassem nos portos dos meus Reynos[...]que paguem vijnte soldos destillijs no frete. E as outras Barcas que forem de Cem Tonéés a fundo. que pagassem. dez. soldos destillijs».

³⁷² *Ibidem*, «que segam seus preytos e seus anegócios e façam despesas dessauer».

³⁷³ *Ibidem*, «que peytasse dez libras destillijs pera esta comuna».

³⁷⁴ MARQUES, A. H. de Oliveira, *Para a História dos Seguros em Portugal. Notas e Documentos*, Lisboa, Arcádia. 1977, p. 22. O autor chama a tenção para este facto, concluindo que a inexistência de registos e de informações sobre o período de vigência deste fundo não permite conclusões mais profundas.

³⁷⁵ MARQUES, João Martins Silva, *Descobrimientos portugueses. Documentos para a sua História*, vol. I, (1147- 1460), Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1945, doc. n.º 29, p. 22, «E que aquel que contra esto fosse. que peytasse dez libras destillijs».

portuguesa. Se esta entidade persiste no tempo³⁷⁶, então, teve utilidade e respondeu às necessidades de segurança e de protecção de um dado grupo económico e do desenvolvimento comercial, através da necessária preservação das embarcações. Se entendida num plano mais alargado, poderemos concluir que a afirmação externa desta comuna era, garantidamente, importante para o Estado e para o Rei.

A Companhia das Naus criada por D. Fernando deve ser contextualizada, no conjunto de medidas relacionadas com o comércio e com a navegação promovidas pelo monarca, nomeadamente pelas cartas régias de vinte e seis de Maio de 1375 e de seis de Junho de 1377, que evidenciam grande preocupação no sentido de proteger e desenvolver os interesses nacionais.

A referida carta régia de 1375 confirma, por um lado, que a presença de mercadores estrangeiros e a dimensão cosmopolita da cidade de Lisboa eram significativas³⁷⁷, assim como o comércio de sal; por outro lado, a consciência do risco no exercício da actividade comercial justificando-se, desta forma, o proteccionismo. A carta régia de 1377 é, nitidamente, um incentivo ao desenvolvimento da construção naval, na medida em concedeu privilégios e isentou de obrigações quem construísse embarcações com mais de cinquenta tonéis³⁷⁸, para se transportar o sal, embora fosse nos porões, necessitava-se de espaço, conseguido em grandes embarcações. Os privilégios passaram por utilizar as matas reais³⁷⁹ e as isenções pela dispensa do cumprimento do serviço militar, do pagamento de certos impostos, do pagamento de importações sobre materiais relacionados com a reparação e construção das naus, de dízimas e portagens nas primeiras viagens e de metade destas tributações nas cargas de retorno.

³⁷⁶ MARQUES, A. H. de Oliveira, *Ibidem*, p. 26. O autor afirma que a mesma persistirá no tempo.

³⁷⁷ CORTESÃO, Jaime, *Factores Democráticos na Formação de Portugal*, Lisboa, Livros Horizonte, 1974, p. 113. O autor refere esta carta régia em que era permitido aos estrangeiros comprarem mercadorias apenas em Lisboa, com excepção do sal, vinho e frutas que poderiam comprar em qualquer porto, mas com a obrigação de os exportarem.

³⁷⁸ SERRÃO, Joaquim Veríssimo, «Protecção ao comércio marítimo» *História de Portugal*, vol. I, *Estado, Pátria e Nação (1080-1415)*, Lisboa, Editorial Verbo, 1988, p. 356. As embarcações são identificadas como naus.

³⁷⁹ *Idem*, *Ibidem*. Vide a localização indicada pelo autor: zona de Leiria ou área de Chancas, próxima de Alcochete. A permissão régia da sua utilização justifica-se num contexto de interesse comum e nacional.

A protecção régia teve carácter de apoio e fortalecimento dos agentes económicos, no desempenho das suas funções marítimas, sendo perpetuada na escrita de Fernão Lopes³⁸⁰. D. Fernando constituiu uma estrutura de apoio à actividade marítima, com organização administrativa e fins fiscalizadores dependendo directamente da coroa: promoveu um registo obrigatório e completo com data e preço de aquisição das embarcações, existentes no reino, com mais de cinquenta tonéis; instituiu um pagamento obrigatório por viagem para duas bolsas constituídas em Lisboa e Porto³⁸¹; definiu os casos³⁸² em que a comparticipação tinha lugar e o modo de comparticipação em caso de insuficiência de capital na bolsa³⁸³; determinou a possibilidade de penhora sobre os bens de quem não quisesse pagar a sua parte nas despesas totais; regeu os casos de avaria³⁸⁴ e os casos de perda total da embarcação; regulamentou casos de má fé no decorrer das actividades marítimas e a intervenção dos elementos da tripulação, assim como a fiscalização das embarcações³⁸⁵ no caso da participação destas em caso de guerra. Coube ao rei o adiantamento do pagamento através do seu tesouro. Mais uma vez, comprova-se a bivalência das embarcações que se constituíram como elementos, simultaneamente, da marinha mercante e da marinha de guerra³⁸⁶.

Nesta organização, incluiu, o rei, as suas doze naus e assumiu-se como armador com os mesmos direitos e deveres dos restantes elementos. A sua finalidade poderia ser constituir

³⁸⁰ LOPES, Fernão, *Chronica de El-Rei D. Fernando*, dir. literário Luciano Cordeiro, Biblioteca de Classicos Portuguezes, Lisboa, Escriptorio, 1895, vol. II, cap. XCI, p. 106, «ordenou com conselho de uma companhia de todas, pela qual se remediasse todo contraro, por que seus donos nom cahissem em aspera pobreza, publicando a todos que fosse por esta guisa».

³⁸¹ Idem, *Ibidem*, p. 107. O autor afirma «para do dinheiro d'ellas se comprarem outros navios em lugar d'aquelles que sse perdessem e para outros quaesquer encargos que cumprissem para prol de todos».

³⁸² Idem, *Ibidem*, «Navios perecessem por tormenta ou por outro cajão, e isto em portas ou seguindo suas viagens ou sendo tomados por inimigos [...] em acto de mercadorias».

³⁸³ Idem, *Ibidem*, «Ver-se a valia de todos os navios que aquelle tempo ahi houvesse, e outrosim o valor d'aquelle navio ou navios que se perdessem ou fossem tomados, e contar-se tudo quanto montasse soldo por libra, aos milheiros ou centos que cada m navio valesse, tanto pagar cada um senhor de cada navio». Cada um pagava proporcionalmente ao valor da sua embarcação registada na bolsa.

³⁸⁴ Idem, *Ibidem*, p. 108: «E se por ventura algum navio, por fortuna de tormenta ou por outro algum cajão [...] chegando a lugar, onde se podessem correger por menos ou terço d'aquillo que valeria depois que fosse adubado, que o senhor do navio fosse teudo de o adubar ás suas despezas [...] que fosse n'esse navio tamanho damno feito que se nom podesse emendar [...] sem culpa dos mareantes d'elle e sem outra malícia [...] fosse logo pago a seu dono para comprar ou fazer outro».

³⁸⁵ Idem, *Ibidem*, p. 109, «Mandava el-rei que os vedores e escrivão chegassem ás naaos e que se escrevessem todos os aparelhos e gentes que levavam».

³⁸⁶ ESPINOSA, Fernanda, «Marinha Mercante» *Dicionário de História de Portugal*. Direcção de Joel Serrão vol. IV, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985. Por isso mesmo, a autora afirma que, até ao século XVII, a relação entre marinha de guerra e mercante é muito imprecisa.

uma garantia de respeitabilidade e de continuidade da instituição. Preocupação presente na estrutura administrativa que organizava ao nomear escrivão e executores da companhia. Estes deveriam dar contas, anualmente, perante homens bons do concelho de Lisboa, assim como determinar o que tinham a haver, também anualmente, como pagamento dos seus serviços ou de penalizações, caso não cumprissem devidamente as suas funções.

Ambas as instituições tinham carácter segurador, mutualista, com diferença para o promotor da iniciativa: a primeira iniciativa dos mercadores, mas reiterada pela coroa; a segunda, por decisão da coroa, em benefício dos mercadores. Estas entidades resultaram da crescente complexidade das relações comerciais marítimas e do grande interesse em preservar um bem nacional: as embarcações que constituíam, à data, a marinha portuguesa. Estas instituições assumiram a protecção e segurança oficial destinada ao comércio externo, tornando-o mais seguro e competitivo.

O primeiro momento que caracteriza a expansão portuguesa no século XV, a conquista de Ceuta, marca outro episódio em que o sal foi um dos produtos denominados. Desta vez, pela palavra de Zurara, nomeadamente durante o processo de preparação e conquista, quando os infantes respondem a seu pai, D. João I, visto que este apontava como entrave à decisão da tomada de Ceuta, a falta de embarcações e de meios financeiros³⁸⁷. No dizer dos infantes, o sal, a par do vinho e do azeite, serviria como moeda de troca no pagamento do fretamento dos navios a outras paragens: à Galiza, a Biscaia, à Inglaterra e à Alemanha³⁸⁸; permitindo, deste modo, colmatar as dificuldades financeiras do reino nesta empreitada. Imediatamente se conclui que só um produto de elevado valor económico poderia ter um papel assim tão

³⁸⁷ ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica da Tomada de Ceuta*, Lisboa, Editor Francisco Lyon de Castro; Publicações Europa-América, 1992, cap. XII, p. 69, «Ora, para todas estas cousas serem passadas além, é necessária uma mui grande frota de muitos navios e grandes, afora os pequenos de que não faço grande conta. Os quais não há em meus reinos, nem posso achar caminho como os de fora possa haver nem por que guisa [...] E a terceira cousa acho que é a abastança [...] E eu não tenho a de fora nem esperança como a haja, principalmente pelo falecimento do dinheiro que sinto em meu reino, e sobre tudo, porque o não posso haver de meu povo».

³⁸⁸ *Ibidem*, cap. XIII, p. 73, «E quanto é, senhor, aos navio que dizeis que não terees em abastança, isto, senhor, é a mais pequena torva que vós neste feito podeis haver. E isto é porquanto vós podereis enviar vossos recados por toda a costa de Galiza e de Biscaia, e assim a Inglaterra e a Alemanha, e a otras partes[...]de cuja vinda homem deve tomar pequeno receio, considerando com quanta diligência eles vêm ao frete do sal e dos azeites e vinhos, quanto quer que para isso são requeridos».

determinante na política e servir como chave num objectivo puramente estratégico mas de um contexto muito alargado.

Após a conquista da cidade de Ceuta, o sal voltou a ser apresentado como um produto de firme valor, nesta mesma Crónica: os mestres das embarcações, decerto estrangeiros, ao receberem o pagamento pela sua participação, preferiram o pagamento feito em mercadorias em vez de pagamento em dinheiro³⁸⁹ e uma das mercadorias terá sido o sal, o único produto mencionado por Zurara como tendo sido mandado adquirir pelo próprio rei. Confirma-se, deste modo, ao que vieram os mestres das embarcações estrangeiras, aquando da sua participação na conquista de Ceuta: participam com as suas embarcações, também, porque lhes é feito um pagamento em sal.

Este mesmo cronista refere, ainda, que, em Lisboa, João Afonso de Alenquer, como Vedor da Fazenda de D. João I, mandou comprar todo o sal que estava disponível nas imediações, o que confirma que se produzia, no estuário do Tejo, sal em quantidade significativa. Menciona, ainda, que foi comprado a custo baixo, em virtude da imposição régia, sendo de imediato disponibilizado para pagar o fretamento dos navios aos respectivos mestres.³⁹⁰

Zurara diz-nos que o sal era transportado nas caravelas que seguiam para a costa ocidental africana, pois era utilizado na salga das peles dos leões-marinhos ou no comércio com os mouros. Nas caravelas, o sal seria, provavelmente, o lastro, substituído na viagem de volta pelas novas mercadorias. Mas a produção de sal continuou a satisfazer uma procura que não terminou, pelo contrário mantém-se, em virtude das vantagens apresentadas pelo próprio

³⁸⁹ *Ibidem*, cap. CII, pp. 287-288. Segundo Zurara, quando o Vedor da Fazenda de D. João I efectuava o pagamento aos mestres dos navios e questionava sobre o tipo de pagamento a auferirem, os mesmos lhes responderam: «Os quais todos juntamente foram mui contentes, considerando como lhes seria melhor levarem seus navios carregados de alguma mercadoria que de levarem o dinheiro que, ligeiramente poderiam gastar».

³⁹⁰ ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica da Tomada de Ceuta*, Lisboa, Editor Francisco Lyon de Castro; Publicações Europa-América, 1992, cap. CII, p. 287, «No qual João Afonso de Alenquer [...] considerando ele as mui grandes despesas que el-Rei tinha feitas e como lhe era necessário despender ainda no frete de todos aqueles navios, tanto que foi na cidade de Lisboa, mandou comprar para el-Rei todo osal que havia por toda aquela terra. O qual houve assz de bom barato por razão da imposição».

produto, mesmo quando passam a afluir outro tipo de produtos ao reino, consequência da expansão marítima. Estavam no ano de 1446³⁹¹.

Entre os séculos XIII e XXI, distinguem-se três referências de embarcações para transporte do sal: no século XVIII, a Barca d'Aldea Galega, transporte de sal entre outros produtos e o Barco dos Moyos, no século XIX, navegava o Galeão do Sal transportando sal. As duas primeiras embarcações são mencionadas por José de Souza, no seu livro *Caderno de Todos os Barcos do Tejo*, tanto no transporte como na pesca³⁹², tendo as gravuras respeitantes, a número três, com a seguinte especificação «Barque pour le transport des Bois» e a número nove com o texto «Barque pour le transport du sable». Ambas as embarcações operavam, exclusivamente, no estuário, para transporte de vários produtos: areia, madeira e sal³⁹³. A primeira, de vela latina, a segunda, de vela quadrangular, com inclinação de mastro à proa, designados, nos séculos XIX e XX, como Barcos de Água Acima.

Do Galeão do Sal restam dois exemplares recuperados, memória da importância do sal na História de Alcácer do Sal, baptizada pelos romanos de Salácia Urbs Imperatoria, homenageando o «ouro branco» e que, até ao final do século XVIII, tinha, nesta região, a sua maior produção nacional.

Resultado da conversão de pequenos barcos de pesca em galeões de transporte de sal, sujeitos às devidas adaptações, o galeão apresentava o seu casco alongado para melhor navegação fluvial, popa ogivada com leme por fora e roda de proa quase vertical. O convés era corrido com duas grandes escotilhas para carregamento de sal.

³⁹¹ ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné*, Lisboa, Publicações Europa- América, Nota introdutória, actualização de texto e notas de Reis Brasil, [s.d.], cap. XCII, p. 237: «No outro dia foi acordado entre eles, que porquanto seus navios não podiam alojar tantos Mouros, por azo do sal que levaram deste reino, e isto a fim de fazerem salga nas peles dos lobos-marinhos quando outra presa não pudessem cobrar, ou por ventura entrar no resgate com os Mouros».

³⁹² SOUZA, José de, *Caderno de Todos os Barcos do Tejo, tanto de carga e de transporte como de pesca*, Lisboa, Sociedade de José da Fonseca, 1785, figs. 3, 9. Edição fac-similada da Comissão Municipal de Turismo da Câmara Municipal de Lisboa; Ministério da Cultura; Capitanía do Porto de Lisboa, 1982.

³⁹³ FILGUEIRAS, Octávio Lixa, *Introdução ao «Caderno de Todos os Barcos do Tejo tanto carga e de transporte como d' Pesca, por João de Souza, Lente d'Arquitectura Naval e Desenho da Companhia de Guardas Marinhas»*, Lisboa, Academia de Marinha, 1985, pp. 14-24.

Este tipo de transporte fluvial manteve-se até aos anos 70, dada a localização das salinas e a inexistência de vias alternativas terrestres. Desde então, muitas destas embarcações ficaram esquecidas nas margens do rio e acabaram por apodrecer ou naufragar.

Em Alcácer do Sal é, hoje, possível navegar nestes invulgares elementos da identidade das terras sadinas³⁹⁴.

³⁹⁴(<http://www.cm-alcacersal.pt/PT/Concelho/PatrimonioEtnografico/GaleoesdoSal/Paginas/GaleoesdoSal.aspx>) JUL. 2011

CONCLUSÃO

A vertente marítima da nossa nacionalidade tem adquirido um peso crescente no pensamento historiográfico. O mar, os rios, os portos, o litoral são elementos que interagem e intervêm dinamizando a realidade histórica. Os documentos revelam esta perspectiva, que tem vindo a ser realçada, e é neste contexto que se enquadrou este estudo.

O sal não é uma simples substância química, porque ultrapassa esta vertente quando, pelas suas características, se torna um bem comum, de utilização milenar, com uma contextualização histórica consoante os tempos. O sal acompanha a presença humana, permite a sua sobrevivência e o seu desenvolvimento, por isso adquiriu estatuto de factor civilizacional, com um quadro multi-funcional no qual as acções se interligam e revelam grande dinamismo no contexto histórico.

Associado às práticas da pesca e do comércio, por sua vez, conferiu-lhes sustentabilidade na sua realização. A trilogia - salicultura, pesca e comércio - tem um enquadramento fluvio-marítimo que constituiu, neste trabalho, um elemento fundamental.

O consumo de sal esteve alicerçado à conservação dos produtos alimentares e, concretamente, ao consumo de peixe, muito generalizado e enraizado na população, dado constituir um recurso acessível e disponível na longa costa marítima e rede fluvial. Mas mais uma razão de peso influenciou esta orientação: a abstinência alimentar imposta pela Igreja Católica. O quadro da alimentação, imbuído de contexto religioso, vedou o consumo de carne durante um número significativo de dias ao longo do ano, nos quais se consumia peixe conservado pela seca e pelo sal.

O calendário religioso pautava a vida quotidiana arreigada de religiosidade. Os dias de abstinência imposta estavam definidos: Quarta-feira das Cinzas e todas as Sextas-feiras e Sábados da Quaresma, nas Quartas, Sextas e Sábados das Têmperas e vésperas dos dias

santos; verificando-se uma abstinência voluntária nas restantes Sextas-feiras ou restantes dias da Quaresma. A purificação do corpo conduziria à da alma.

Com a salicultura, traçámos um conjunto de relações que se revelou importante apreender para melhor compreendermos o seu papel no contexto temporal e espacial definido para este estudo. A acção do sal caracterizou-se pela transversalidade pois, desde o Neolítico até aos nossos dias, existem vestígios da sua presença em território nacional. Actividade resultante de uma relação muito estreita do Homem com o litoral e da forma como este dele se apropriou e dinamizou.

O sal foi produzido, transportado e consumido. Nesta vertente, houve que relacionar a sua acção com outros domínios da intervenção humana. Detivemo-nos em alguns momentos nos quais as salinas constituíram uma forma de exercício do poder da parte de quem as detinha e que as doou, agraciou, emprazou, escambou e, assim, contribuiu para regular as relações sociais, políticas e económicas envolventes.

Portugal foi um produtor de sal importante devido a três condições: as características climáticas, a morfologia da sua costa e a herança de saberes ao nível da produção. O período em estudo, século XIV e início do século XV, registou, em termos climáticos, condições adequadas: temperatura amena e baixa pluviosidade o que terá conduzido a um aumento do nível médio das águas do mar, facilitando a entrada de água salgada pelos esteiros e nos sapais; o estuário do Tejo não apresentou alterações que tenham impossibilitado a navegação ou o desenvolvimento da salicultura; e o Homem desenvolveu, adequadamente, as práticas de modo a produzir sal.

Porquê produzir sal? Para suprimir necessidades quotidianas, obter proveitos fiscais e desenvolver o comércio externo. A primeira razão é essencial, a segunda é uma garantia e a terceira, uma vantagem. Compreende-se tal facto a partir do momento em que se constata que o sal serviu para medir forças entre D. Afonso III e o Bispo do Porto: os detentores das salinas, entidades eclesiásticas e o rei, promoveram, sistematicamente, o desenvolvimento da

actividade, com doações, com emprazamentos, com aforamentos. E se isto possibilitou, aos mercadores estrangeiros, a livre compra do sal através do reino, havia que entender o que estava por detrás deste processo: a obtenção de proveitos fiscais e o engrandecimento económico do reino.

A fiscalidade resultante da produção e do comércio de sal é uma questão importante a considerar. Deste modo, constatou-se que o rei determinou os respectivos tributos quando doou salinas: nos registos relativos a D. Fernando este exigiu sempre um quarto da produção; quanto a D. João I, quando aforou, exigiu com frequência a metade da produção. O rei recebeu, ainda, o valor da portagem sobre o sal, quando este entrava na cidade de Lisboa e o valor da sisa quando era vendido e carregado para o exterior.

Na margem direita do estuário, em salinas emprazadas pelo Mosteiro de São Vicente de Fora, no Tojal, predominavam os emprazamentos em duas ou três vidas, sendo os foros pagos tanto em numerário, de moeda antiga portuguesa, provavelmente como forma de acautelar as sucessivas desvalorizações monetárias, como em moios de sal e outro tipo de géneros. Neste caso concreto, constata-se que o quantitativo pago em moios de sal aumentou entre o final do século XIV e o século XV. A produção teria, potencialmente, aumentado.

No que se refere às entidades religiosas que detinham salinas na margem esquerda do estuário, quando procederam a aforamentos e emprazamentos, o valor do foro podia ser metade, o quinto (sendo este o predominante), o sétimo e até o oitavo da produção ou, simplesmente, designar um quantitativo em moios, sempre relativo à produção obtida anualmente. É relevante que, nesta margem do Tejo, o foro fosse basicamente uma obrigação paga, de forma directa, em sal, por ser mais distante do grande local de venda, Lisboa, ou porque receber em sal permitiria a sua utilização imediata e posterior comercialização, logo a obtenção de mais-valias.

As entidades religiosas auferiram da dízima sobre a produção de sal e o seu incumprimento conduzia a litígio judicial, do qual tomámos conhecimento através de

sentença. A sua acção visou desenvolver a salicultura, preservar as boas condições das suas propriedades, auferir dos proveitos fiscais decorrentes e susterem um tecido social necessário que vivia da produção de sal. Esta função de importância foi reconhecida pelo rei D. João I quando isentou os marnotos das vintenas do mar, de modo a não prejudicar a sua função.

Estas entidades eclesiásticas desenvolveram uma estratégia de consolidação patrimonial, com base no incentivo persistente na salicultura, por isso registaram-se contratos onde o senhorio podia isentar ou reduzir o valor do foro nos primeiros anos de contrato ou, ainda, estabelecer um foro de forma crescente. Estes procedimentos visavam compensar o grande e constante investimento do enfiteuta na preparação e conservação das marinhas.

Verificaram-se registos de continuidade familiar no emprazamento de marinhas no Tojal. Esta persistência poderia ser indicadora da viabilidade da actividade e, simultaneamente, da importância económica do produto obtido.

O contexto da salicultura e das marinhas no estuário do Tejo foi reconstruído e as áreas de produção distribuíram-se pelas suas margens: na margem direita, na área de Frielas, Tojal, Santo António, Alpriate, Sacavém; na margem esquerda, Lavradio, Alhos Vedros, Aldeia Galega, Sarilhos. A salicultura registou-se, através das confrontações das marinhas de ambas as margens e de um arrolamento das marinhas do Mosteiro de Santos-o-Novo, no Ribatejo. Neste caso para a margem esquerda, onde existia uma malha de unidades de produção de sal, nos esteiros e muito perto da massa de água, o que seria benéfico em termos de salinidade e cristalização dos sais.

As marinhas exigiam cuidados sistemáticos de conservação e preparação porque, sistematicamente, eram expostas não só às condições atmosféricas mas, também, às consequências destas na orla fluvial e marítima. Este tipo de propriedade e de produção registaram, a par das vinhas, especial atenção dos seus proprietários: sistematicamente eram feitos contratos onde se exortava ao conserto ou à preservação das condições das marinhas. Para o proprietário, como em todas as propriedades aforadas, a conservação da propriedade e

a obtenção do pagamento do foro eram os objectivos, sendo que a diferença residia na especificidade da produção deste tipo de propriedade na medida em que o produto resultava, necessariamente, da intersecção de dois elementos naturais, da água e da terra e, também, da intensa ligação ao mar.

No ambiente do estuário produziu-se sal e este teve que ser encaminhado para o local onde a procura se fazia sentir com intensidade, a cidade de Lisboa. Entrou na cidade, foi vendido junto à Ribeira e, paralelamente, constatámos que existiram dois tipos de plataformas nas quais o sal embarcou: para um destino mais curto, até à cidade de Lisboa ou ao longo da costa e, para um destino mais longo, como, por exemplo, a Flandres ou a Prússia.

Deste modo, com base na pesquisa e tratamento das fontes, concluiu-se que se as barcas circulavam no estuário, em tempo de paz e tempo de guerra, abasteciam ambas as margens, num corrupio frequente, transportavam pessoas e mercadorias, e, necessariamente, transportariam o sal produzido no estuário entre os séculos XIV e XV, dado que esta situação está confirmada para o século XVI. Nada contraria uma continuidade de procedimentos e actuações neste domínio. A existência de cais, pequenos portos, nas margens do estuário, Sacavém, Seixal, Aldeia Galega, Coima, aos quais estão associadas barcas de carreto e de passagem, a existência de um porto junto a uma marinha, a confluência de interesses pois quem produzia era o mesmo que transportava, elementos que, dentro do período cronológico em estudo, são dados que contribuem para o melhor entendimento desta questão.

Quanto ao interesse comercial do sal revela-se incontestável: o reino necessitava de sal para o pescado, para abastecer o comércio interno e externo. O norte da Europa necessitava de sal, especialmente quando o contexto político-militar bloqueou o acesso aos mercados tradicionais, como a França. A presença de mercadores portugueses na Flandres, em Inglaterra e outras ligações estabelecidas envolviam o sal, com o qual se salgava o pescado ou se trocava por cereais. Os mercadores estrangeiros, que se fixaram em Lisboa ou frequentavam o reino com alguma assiduidade, também estavam interessados na compra do

sal. Consoante os momentos, assim os locais de produção e de abastecimento. Mas é legítimo afirmar que, nos séculos XIV e XV, se produziu sal no estuário do Tejo e que este integrou os circuitos comerciais da época. Tanto mais que D. João, segundo Zurara na Crónica da Tomada de Ceuta, teria decidido adquirir sal, tendo o vedor da fazenda mandado adquiri-lo nas redondezas, logo nas margens do Tejo, para pagar o frete, para garantir a presença de embarcações estrangeiras no contingente que seguiu para Ceuta. Mas anteriormente D. Fernando, no contexto da Companhia das Naus, mencionou o sal como um dos produtos que seriam isentos de impostos devidos ao rei, aquando da primeira viagem dos proprietários de embarcações, no âmbito do comércio externo. Estas embarcações de alto bordo, as naus, seriam as plataformas nacionais que levariam o sal, entre outros, para os locais com os quais Portugal comercializava.

O sal, enquanto produto, serviu os interesses de Portugal entre os séculos XIV e XV, permitindo dinamizar a vivência económica e social do reino.

Fontes e Bibliografia

I. Fontes:

1. Fontes Manuscritas:

INSTITUTO DOS ARQUIVOS NACIONAIS – TORRE DO TOMBO

Chancelaria de D. Fernando I, Liv.1.

- Patriarcado de Lisboa:

Colegiada de Santa Marinha do Outeiro de Lisboa

Colegiada de Santo Estevão de Alfama de Lisboa

Colegiada de São Julião de Frielas

Colegiada de São Silvestre de Unhos

- Ordens Monástico-Conventuais:

Mosteiro de Chelas ou de Santa Maria de Chelas

Mosteiro de Santos-o-Novo

- Colecção Especial

Mosteiro de São Vicente de Fora

2. Fontes Impressas:

AZEVEDO, Pedro de, «Documentos para a história marítima e comercial de Portugal nos reinados de D. Afonso IV a D. Duarte», *Arquivo de Historia e Bibliografia (1923 – 1926)*, direcção de Joaquim de Carvalho, vol. I, Lisboa, INCM, 1976.

BRANDÃO, João (de Buarcos), *Grandeza e Abastança de Lisboa em 1552*, Lisboa, Livros Horizonte, 1990.

Chancelarias Portuguesas. D. João I. Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos.

Lei de Almotaçaria, 26 de Dezembro de 1253, Introdução, tradução e notas de Aristides Pinheiro, Abílio Rita, 2.^a edição, Lisboa, Banco Pinto & Sotto Mayor, 1984,

Livro das Posturas Antigas, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1974.

LOPES, Fernão, *Chronica de El-Rei D. Fernando*, 3 vols., dir. literário Luciano Cordeiro, Biblioteca de Classicos Portuguezes, Lisboa, Escriptorio, 1895.

_____, *Crónica do D. João I*, 2 vols. I, Lisboa, Livraria Civilização - Editora, 1983.

Memórias Paroquiais (1758-1759), vol. II, Introdução, Transcrição e Índices de João Cosme, José Varandas, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa; Caleidoscópio, 2010.

ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica da Tomada de Ceuta*, Lisboa, Publicações Europa-América, Introdução e Notas de Reis Brazil, 1992.

_____, *Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné*, Lisboa, Publicações Europa -América, Nota introdutória, actualização de texto e notas de Reis Brazil, [s.d.].

II. Bibliografia

1. Bibliografia Geral

1.1 Obras de Referência

Enciclopedia Vniversal Ilustrada, Madrid, Espasa – Calpe, S.A, 1968.

SÉRGIO, António (coord.), *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, 40 vols., Lisboa/Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, 1967.

SERRÃO, Joel (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, 9 vols., Porto, Livraria Figueirinhas, 1985.

SILVA, António de Morais, *Novo Dicionário Compacto da Língua Portuguesa*, 5 vols., Lisboa, Editorial Confluência, 1992.

1.2 Obras Computorizadas

AMORIM, Inês, «A decadência das pescarias portuguesas e o constrangimento fiscal -Entre a Ilustração e o Liberalismo» *Estudos em homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004, p.156.
(<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/4959.pdf>) Set. 2008

AMORIM, Inês, «Para uma cultura de poder: as reformas metrológicas e a realidade regional. Estudo de um caso: a metrologia do sal de Aveiro» *Carlos Alberto Ferreira de Almeida. In Memoriam*, vol.I, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999, p.57.
(<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/3165.pdf>) Set. 2008

BASTOS, Rosário, «O Trilho do sal: Valorização da história da exploração das salinas no âmbito da gestão costeira da laguna de Aveiro», *Revista da Gestão Costeira Integrada*, p. 37.
(http://www.aprh.pt/rgci/pdf/rgci-161_Bastos.pdf) Dez. 2009.

BARROS, Amândio «As Relações entre o Porto e a Galiza nos Finais da Idade Média (Perspectivas de trabalho)» *Revista da Faculdade de Letras, Porto, Universidade do Porto*, p.192.
(<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/4003.pdf>.) Jul.2011.

CARVALHO, Galopim de, *O Sal na História da Terra e do Homem*, Conferência pronunciada na abertura da Feira dos Minerais, Gemas e Fósseis, de 2003.

(www.triplov.com/galopim/sal.htm) Nov.2008

DIAS, João M. Alverinho, «Evolução Histórica» cap. III, *Estudo de Avaliação da situação Ambiental e Propostas de Medidas de salvaguarda para a Faixa Costeira Portuguesa (Geologia Costeira)*, 1993,p.10
(http://w3.ualg.pt/~jdiás/JAD/ebooks/Ambicost/3_Ambicost_Evo.pdf) Fev.2010.

_____, «O litoral Português» cap. VII, *Evolução Histórica. Estudo de Avaliação da situação Ambiental e Propostas de Medidas de salvaguarda para a Faixa Costeira Portuguesa (Geologia Costeira)*, 1993, p.63.
(http://w3.ualg.pt/~jdiás/JAD/ebooks/Ambicost/3_Ambicost_Evo.pdf) Fev.2010.

FREIRE, Paula, Rui Taborda, César Andrade, *Caracterização das Praias Estuarinas*, Associação Portuguesa dos Recursos Hídricos, p.3.
(<http://www.dha.lnec.pt/nec/english/staff/pfreire/abstracts/freire-et-al%2006.pdf>) Fev. 2010

GASPAR, Jorge «A cidade portuguesa na Idade Média. Aspectos da Estrutura física e desenvolvimento funcional» *La Ciudad Hispánica*, Madrid, Universidade Complutense, 1985, p. 144.
(www.ucm.es/BUCM/revistas/ghi/02143038/.../ELEM8585120133A.PDF) Jul 2011.

MAGALHÃES, Fátima, «Enquadramento Geográfico. O rio Tejo e a Região» *Navegando no Tejo*, p.10.
(<http://www.ccdr-lvt.pt/09/Livros/D1330-0010.html>.) Jul. 2010

MORENO, Humberto Baquero, «Portugal: Do Mediterrâneo ao Atlântico, no século XV» *Revista da Faculdade de letras*, pp. 187-203.
(<http://ler.letras.up/uploads/Ficheiros/2160.pdf>.) Mar. 2011

SIMÕES, Veiga, *Portugal, a Flandres e os primórdios do capitalismo moderno*, Conferência no Instituto de Altos Estudos de Bruxelas em 1932, Bruxelas, Ed. Goemaere, 1933, Separata de *Revue Economique International*.
(www.catedra-alberto-benveniste.org) Maio 2007

Salinas Naturais de Rio Maior, Folheto Turístico, Rio Maior Edição da C. M. de Rio Maior e Associação de Desenvolvimento integrado das Salinas, [s.d] .
(www.ribatejo.com/ecos/rmaior/index.html) Nov.2008

Turismo de Natureza. Enquadramento Estratégico. Reserva Natural do Estuário do Tejo, Lisboa, Instituto da Conservação da Natureza, 2002
(http://www.icn.pt/TurismoNatureza_anexos/RNLSSA.pdf) Jun.2010

ZÊZERE, José Luis, «As Costeiras a Norte de Lisboa: Evolução Quaternária e Dinâmica actual das vertentes», *Finisterra*, XXVI, 51,Lisboa,p.31.

1.3 Obras Gerais

BARROS, Henrique da Gama, *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*, 2ª edição, direcção de Torquato de Sousa Soares, tomo V, Lisboa, Sá da Costa, 1948.

BRAUDEL, Fernand, *Gramática das Civilizações*, Lisboa, Editorial Teorema, 1989.

GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. IV, Lisboa, Editorial Presença, [s.d.]

MARQUES, A. H. O.(dir.), *História de Portugal*, Lisboa, Palas Editores, 1985.

MARQUES, A.H.O., SERRÃO, Joel (dir.), *Nova História de Portugal*, vol. I a IV, Lisboa, Editorial Presença, 1998.

MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*, Lisboa, vol. I a III, Circulo dos Leitores, 1992.

PERES, Damião (dir.), *História de Portugal*, Barcelos, Editora Portucalense, 1929.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo (coord.), *História de Portugal*, vol. I a II, Lisboa, Editorial Verbo, 1988.

2. Bibliografia Específica

ALBUQUERQUE, Luis de, «Barca» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985.

_____, *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Publicações Europa América, 2001.

ANDRADE, Amélia Aguiar, «Estratégia Régia em Relação aos Portos Marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica» *Ciudades y villas portuárias del Atlántico en la Idade Media: Nájera. Actas – Encuentros internacionales del Medievo*, Coordenação de Beatriz Arizaga Bolumburu, Jesús Angel Solórzano Telechea, Logrño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005.

_____, «A Importância da Linha Costeira na Estruturação do Reino Medieval Português. Algumas Reflexões» *História, Instituciones, Documentos*, n.º 35, Sevilha, Universidade de Sevilha, Departamento de História Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas, 2008.

- ARAÚJO, Maria da Assunção, «A evolução do litoral em tempos históricos: a contribuição da Geografia Física» *O Litoral em Perspectiva Histórica (séc. XVI-XVII): Actas de Seminário*, Porto, Faculdade de letras da Universidade do Porto, 2002.
- AZEVEDO, João Lúcio de Azevedo, *Elementos para a História Económica de Portugal. Séculos XII a XVII*, Introdução de Jorge Borges de Macedo, Lisboa, Inapa, 1990.
- _____, «Complemento da vida económica», *História de Portugal*, direcção de Damião Peres, vol. II, *Primeira Época 1128-1415*, Barcelos, Editora Portucalense, 1929.
- BARBOSA, Pedro Gomes, *Lisboa, O Tejo, a Terra e o Mar (e outros estudos)*, Lisboa, Colibri, 1995.
- _____, *Povoamento e Estrutura Agrícola na Estremadura Central. Séc. XI a 1325*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1992.
- BLOT, Maria Luisa Pinheiro, *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributos para a arqueologia das cidades marítimas e fluvio-marítimas em Portugal*, Lisboa, Instituto Português de Arqueologia, 2003.
- BONIN, Flavio, *Le vie del sale*, Pirano, Museo del Mare, 2009.
- BRANQUINHO, Isabel «A Granja de São Vicente de Fora, em Benfica, à data do Tombo de 1419» *Paisagens Rurais e Urbanas – Fontes, Metodologias Problemáticas*, Actas das Terceiras Jornadas, Lisboa, Coordenação de Iria Gonçalves, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2007.
- CAETANO, Marcelo, *A Administração Municipal de Lisboa Durante a 1ª Dinastia (1179- 1383)*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1981.
- CAETANO, Carlos Manuel Ferreira, «Introdução» *A Ribeira de Lisboa. Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)* Dissertação de Mestrado em História da Arte Moderna, Orientação do Professor Doutor Rafael Moreira, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2000.
- CASTELO-BRANCO, Fernando, «Fluvial, Navegação», *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. III, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985.
- _____, «Litoral Português» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. IV, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985.
- CASTRO, Armando de, *História Económica de Portugal*, vol. II, Lisboa, Editorial, 1978.
- COELHO, António Borges, *Quadros para Uma Viagem a Portugal no séc. XVI*, Lisboa,

Editorial Caminho, 1986.

CORDEIRO, João Cordeiro Pereira, *Para a História das Alfandegas em Portugal. No Início do Século XVI (Vila do Conde – organização e movimento)*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1983.

_____, *Portugal na Era de Quinhentos. Estudos vários*, Cascais, Patrimonia Historica, 2003.

COSTA, Mário Júlio de Almeida «Enfiteuse» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985.

COUTO, Dejanirah, *História de Lisboa*, Lisboa, Gótica, 2003.

CRUZ, Maria Alfreda, *A Margem Sul do Estuário do Tejo. Factores e Formas da Organização do Espaço*, Montijo, Edição da Autora, 1973.

CUNHA, Rosalina Branca da Silva, *Subsídios para a Conservação do Peixe em Portugal, do século XII ao XVI*, Coimbra, Coimbra Editora, 1972, Separata do *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra*, vol. XXIX.

DOMINGUES, Francisco Contente, «Navios e marinheiros» *Lisboa e os Descobrimentos 1415- 1580: a invenção do mundo pelos navegadores portugueses*, Lisboa, Terramar, [s.d.].

_____, *Navios Portugueses dos séculos XV e XVI*, Vila do Conde, Câmara Municipal de Vila do Conde; Museu de Vila do Conde, 2007.

ESPINOSA, Fernanda, «Da Actividade Marítima Portuguesa na Primeira Dinastia» *Escritos Históricos*, Porto, Porto Editora, 1972.

FABIÃO, Carlos, «A Romanização do Actual Território Português. A Romanização da Economia Urbana» *História de Portugal*, direcção de José Mattoso, vol. I, *Antes de Portugal*, Lisboa, Circulo dos Leitores, 1992.

FERREIRA, Maria Emília Cordeiro, «Roda do Sal» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. V, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985.

FONSECA, Luis Adão da, «As Relações Comerciais entre Portugal e os reinos Peninsulares nos séculos XIV e XV» *Actas da II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, vol. II, Porto Instituto de Investigação Científica, 1987, pp. 541-561.

GASPAR, Jorge, «Os Portos Fluviais do Tejo» Separata *Finisterra*, vol. V-10, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1970.

GODINHO, Vitorino Magalhães, «Complexo Histórico-Geográfico» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985.

_____, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. IV, Lisboa, Editorial Presença, [s.d].

GONÇALVES, Iria, «Sal» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. V, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985.

HOCQUET, Jean Claude, *le Sel et le pouvoire: lán mil à la Révolution Francaise*, Paris, Albin Michel, 1985.

HUNT, Edwin, MURRAY, Jones, *Uma História do Comércio na Europa Medieval*, Lisboa, Publicações D. Quixote, 2000.

LEPIERRE, Charles, *A Industria do Sal em Portugal: Inquérito*, Lisboa, Universidade Técnica, 1936.

MARQUES, A. H. de Oliveira, *Ensaio de História Medieval Portuguesa*, Lisboa, Editorial Veja, 1980.

_____, «As Cidades Portuguesas nos Finais da Idade Média» *Penélope – Fazer e Desfazer a História*, n.º 7, Abril, direcção de A. M. Hespanha, Lisboa, Edições Cosmos e Cooperativa Penélope, 1992.

_____, *Introdução à História da Agricultura em Portugal. A questão cerealífera durante a Idade Média*. Lisboa, Publicações da Faculdade e Letras da Universidade de Lisboa, 1962.

_____, «Lisboa, cidade marítima» *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro*, 2.º Volume, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de Estudos Geográficos, 1988.

_____, *Para a História dos Seguros em Portugal. Notas e Documentos*, Lisboa, Arcádia. 1977.

MARQUES, João Martins Silva, *Os Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História*, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1945.

MARTINS, Alfredo Fernandes, *A configuração do litoral português no último quartel do século XIV. Apóstila a um mapa*, Coimbra, Coimbra Editora, 1947, Separata de *Biblos*, vol. XXII.

MATA, Joel Silva Ferreira, «As Marinhas de Sal do Mosteiro de Santos nos séc. XIV e XV» *As Ordens Militares em Portugal e no Sul da Europa: Actas do II Congresso sobre Ordens Militares*, coordenação de Isabel Fernandes e Paulo Pacheco, Lisboa, Colibri; Câmara Municipal de Palmela, 1997, pp.119-128.

MATTOSO, José, (coord.), «A Época Sueva e Visigoda» *História de Portugal*, vol. I, *Antes de Portugal*, Lisboa, Círculo dos Leitores, 1992.

- _____, «Portugal no Reino Asturiano-Leonês» *História de Portugal*, vol. I, *Antes de Portugal*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1992.
- _____, «Os Concelhos», *História de Portugal*, vol. II, *A Monarquia Feudal*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1993.
- MENDES, António Martins, «Pescas em Portugal: Ultramar – Um Apontamento Histórico» *Revista Portuguesa de Ciências Veterinárias*, nº 100, Lisboa, 2005.
- MOLLAT DU JOURDIN, Michel, *A Europa e o Mar*, Lisboa, editorial Presença, 1995.
- MORGADO, Florbela, *Nos Caminhos do Sal*, coordenação de Fátima Magalhães, Lisboa, Edição da Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo, 1998.
- LASZLO, Pierre, *Pequeno Tratado do Sal*, Lisboa Terramar, [s.d.]
- LOBO, A. de Sousa Silva Costa, *História da Sociedade em Portugal no século XV*, Lisboa, Edições Rolim, 1984.
- KELLENBENZ, Hermann, «Alemanha, Relações de Portugal com a» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985.
- OLIVEIRA, Aurélio de, «A crise de 1385/85 e os fundamentos económicos e sociais da Expansão Ultramarina Portuguesa» *Revista da Faculdade de Letras do Porto: História*, série II, vol. 3, Porto, Universidade do Porto, 1986, pp. 9-50.
- _____, «O Giro do Sal na Estratégia Mercantil e Industrial do Porto (séculos XIV-XVII)» *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, Porto, Universidade do Porto, II série, vol. I, 2007, pp. 139-161.
- OLIVEIRA, José Augusto da Cunha Freitas de, «Aspectos do ordenamento da paisagem na outra banda: o “Mar do Barco de Martim Afonso” *Paisagens Rurais e Urbanas – Fontes, Metodologias, Problemáticas*, Actas das Segundas Jornadas, Coordenação de Iria Gonçalves, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2005.
- PAULO, Eulália, GUINOTE, Paulo, *A «Banda D’Além do Tejo» na História. Roteiro Histórico da Margem Sul do Estuário do Tejo das Origens ao fim do Antigo Regime*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2000.
- PICARD, Christophe, « Les conditions de navigation» *La mer et les musulmans d’Occident au Moyen Age. VIIIe - XIIIe siècle*, Paris, Presses Universitaires de France, 1997.
- PICO, Maria Alexandra «Barca» *A terminologia Naval portuguesa anterior a 1460*, Lisboa, Sociedade de Língua Portuguesa, 1963.

- SAMPAIO, ALBERTO, *Estudos Históricos e Económicos. As Póvoas Marítimas*, vol. II, Lisboa, Editorial Vega, 1979.
- SÉRGIO, António, *Em torno da designação de monarquia agrária dada à primeira época da nossa História*, Lisboa, Livraria Portugália, 1941.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo, «Economia Agro-marítima» *História de Portugal*, vol. I, *Estado, Pátria e Nação (1080-1415)*, Lisboa, Editorial Verbo, 1982.
- _____, «Sal e Pescarias» *História de Portugal*, vol. II, *Formação do Estado Moderno (1415-1495)*, Lisboa, Editorial Verbo, 1982.
- _____, «Sal e Pescarias» *História de Portugal*, vol. III, *O Século do Ouro (1495-1580)*, Lisboa, Editorial Verbo, 1982.
- SILVA, António Artur Baldaque da, «Introdução» *Estudo Histórico Hydrographico sobre a Barra e o Porto de Lisboa*, Tomo I, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, 1990.
- RAU, Virgínia, *Estudos de História*, Lisboa. Editorial. Verbo, 1968.
- _____, *Estudos de História Medieval*, Lisboa. Editorial Presença, 1985.
- _____, *Estudos sobre a História do Sal Português*, Lisboa, Editorial Presença, 1984.
- _____, *Feiras Medievais Portuguesas/Subsídios para o seu estudo*, Lisboa, Editorial Presença, 1982.
- _____, *Le Sel Portugais: Les courants du trafic du sel portugais du XIV^e au XVII^e siècles*, Separata Publications de la Faculté des Letres et Sciences Humaines de Paris. *Recharches*, t. 37, direcção de Michel Mollat, Paris, Presses Universitaires de France, 1968.
- RIBEIRO, Orlando, *Introduções Geográficas à História de Portugal. Estudo Crítico*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1977.
- _____, «Portugal» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. V, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985
- RITA, Abílio, PINHEIRO, Aristides, *os Portugueses e o Mar nos mais Antigos Documentos*, Lisboa, Edição do Banco Pinto & Sotto Mayor, 1990.
- TAVARES, Maria José Ferro, «Os Sinais dos tempos: Para o estudo do clima e do litoral português (séculos XII a XVI)» *Evolução Geohistórica do Litoral Português e Fenómenos Correlativos: Geologia,*

História, Arqueologia e Climatologia, Actas do Colóquio, Coordenação da Universidade Aberta, Lisboa, Editores, António Augusto Tavares, Maria José Ferro Tavares, João Luis Cardoso, 2004.

TORRES, Cláudio Torres, «O Garb-Al-Andaluz», *História de Portugal*, coordenação de José Mattoso, vol. I, *Antes de Portugal*, Lisboa, Circulo dos Leitores, 1992.

TRINDADE, Maria José Lagos, *Estudos de História Medieval e outros*, Lisboa, Cooperativa Editora/ História Crítica, 1981.

VARANDAS, José, Apontamentos para o Seminário «História Marítima dos Séculos X-XV», no âmbito do I Mestrado de História Marítima (2007-2009), Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2008.

VENTURA, António Gonçalves, *A “Banda d’Além” e a Cidade de Lisboa durante o Antigo Regime: Uma Perspectiva de História Económica Regional Comparada*, Tese de Doutoramento em História Moderna, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2007

VERLINDEN, Charles, «Comércio Externo. Idade Média» *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985.

ANEXO

Resenha documental

O SAL NO ESTUÁRIO DO TEJO

Plataformas de Transporte e Estrutura Comercial

(séculos XIV-XVI)

Resenha documental

Data, local e tipo: 1404, Lisboa: **sentença**
Emissário: João Eanes, bispo de Lisboa
Destinatário: Igreja de Frielas e Igreja da Madalena
Resumo: Fica determinado que das marinhas na posse de João da Maia, este deverá pagar a dízima sobre a marinha grande, sita no termo de Frielas, à Igreja de Frielas, enquanto sobre a marinha pequena, sita na Mealhada, deverá ser paga a dízima à Igreja da Madalena.
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colegiada de São Julião de Frielas*, mç. 1, doc. n.º 70

Data, local e tipo: 1417, Lisboa: **sentença**
Emissário: João Eanes, bispo de Lisboa
Destinatário: Igreja de Frielas
Resumo: Fica determinado que os fregueses de Frielas paguem a dízima, em moios de sal, à Igreja de Frielas
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colegiada de São Julião de Frielas*, mç. 1, doc. n.º 28

Data, local e tipo: 1553, Lisboa: **sentença**
Emissário: Vigário Geral do Arcebispado de Lisboa
Destinatário: Fregueses de Frielas
Resumo: Fica determinado que os fregueses de Frielas pagassem a dízima, em moios de sal, à Igreja de Frielas.
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colegiada de São Julião de Frielas*, mç. 1, doc. n.º 34

Data, local e tipo: 1455, Lisboa: **sentença** (traslado de 1411)
Emissário: Vigário Geral do Arcebispado de Lisboa
Destinatário: Fregueses de Frielas
Resumo: Ficou determinado que os moradores e fregueses de Frielas juntassem todo o sal num monte e o cobrissem e após a sua venda pagassem a dízima devida
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colegiada de Santa Marinha*, mç. 2, doc. n.º 78

Data, local e tipo: 1459, Lisboa: **sentença**
Emissário: Vigário Geral do Arcebispado de Lisboa
Destinatário: Catarina Anes, foreira de uma marinha, em Aldea Galega, da Igreja de Santa Marinha
Resumo: Fica determinado que Catarina Anes pague à Igreja De Santa Marinha os oito anos devidos de foro, correspondentes a cento e vinte moios de sal ou trezentos reis por cada moio de sal
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colegiada de Santa Marinha*, mç. 1, doc. n.º 6

Data, local e tipo: 1407, Lisboa: **aforamento**
Senhorio: Diogo de Barbuda
Enfiteuta: Duarte Vaz Rapozo
Resumo: Aforamento perpétuo de cinquenta talhos de marinha, sita em Palhota, vila de Alcochete
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colegiada de Santa Marinha*, mç. 39, doc. n.º 767

Data, local e tipo: 1394, Aldea Galega: **arrendamento**
Senhorio: Constança Afonso
Enfiteuta: Domingos Afonso
Resumo: Arrendamento de marinha com vinha, sitas em Aldeia Galega, com porto e para realizar no primeiro ano, duas naveas às custas da enfiteuta, no valor de cem libras, devendo receber de foro cem moios anuais
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 45, doc. n.º 896

Data, local e tipo: 1403, Alhos Vedros: **arrendamento**
Senhorio: Mosteiro de Chelas
Enfiteuta: João Domingues
Resumo: Arrendamento, por vinte anos, de marinha, sita em Alvisques de Alhos Vedros, devendo receber metade da produção, colocada em dois montes
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 28, doc. n.º 543

Data, local e tipo: 1374, Lavradio: **emprazamento**
Senhorio: Mosteiro de Chelas (João Vicente, procurador)
Enfiteuta: Lourenço Domingues
Resumo: Emprazamento, em três vidas, de marinha, sita em Lavradio, devendo receber de foro metade da produção anual em moios de sal
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 65, doc. n.º 1288

Data, local e tipo: 1429, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Catarina Anes, subprioressa Mosteiro de Chelas
Enfiteuta: Lourenço Domingues
Resumo: Emprazamento, em três vidas, de marinha, sita em Lavradio, devendo receber de foro metade da produção anual, em moios de sal
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 49, doc. n.º 954

Data, local e tipo: 1450, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Mosteiro de Chelas
Enfiteuta: Gonçalo Pires e Inês Vasques (esposa)
Resumo: Emprazamento, em três vidas, de marinha com cento e doze talhos, sita em Alvisques, devendo receber de foro metade da produção anual, em moios de sal e ainda um quinto à comendadeira do mosteiro
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Chelas*, mç. 44, doc. n.º 875

Data, local e tipo: 1406, Lisboa: **aforamento**
Senhorio: Mosteiro de Mosteiro de Santos-o-Novo
Enfiteuta: Gil Vasques e Margarida Peres (esposa)
Resumo: Aforamento perpétuo de uma praia em Alhos Vedros para fazer marinha, devendo receber como foro dez moios de sal até finalizada, depois de estar feita, a dízima e após quinze anos, o quinto da produção anual
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, doc. n.º 1357

Data, local e tipo: 1454, Lisboa: **Alvará**
Senhorio: Mosteiro de Santos-o-Novo
Enfiteuta: Fregueses de São Lourenço de Alhos Vedros
Resumo: A comendadeira do Convento e Mosteiro de Santos-o-Novo apresenta uma Alvará de D. Fernando, irmão de D. Afonso V, onde é confirmado o pagamento, por parte dos foreiros de marinhas na freguesia de Alhos Vedros, da dízima e do quinto sobre a produção de sal
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, doc. n.º 1315

Data, local e tipo: 1458, Alhos Vedros: **sentença**
Emissário: Ordem e Mestrado de Santiago
Destinatário: Álvaro Fernandes
Resumo: Determinado que Álvaro Fernandes embora não restituísse a marinha teria que pagar ao Convento do Mosteiro de Santos-o-Novo a dízima sobre a produção de sal
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, doc. n.º 1314

Data, local e tipo: 1459, Alhos Vedros: **sentença**
Emissário: Bispo de Lisboa
Destinatário: Gomes Ayres
Resumo: Determinado que Gomes Ayres deva pagar, além da dízima, o oitavo da produção de sal, como terrádivo e tributo de uma marinha em Alhos Vedros
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, doc. n.º 1361

Data, local e tipo: 1459, Alhos Vedros: **arrolamento** (datado de 1404 e inserto em traslado de 1459)
Emissário: Tomás Luís de Chaves, Juiz Ordinário dos feitos Cíveis
Destinatário: Gonçalo Nunes, procurador da comendadeira e donas de Santos
Resumo: Arrolamento de marinhas, realizado em 1404 pelo procurador Tomé Anes, para tomar posse do quinto e do dízimo do sal produzido. Registaram-se quarenta e cinco marinhas no Ribatejo
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, doc. n.º 1368

Data, local e tipo: 1404, Lisboa: **aforamento**
Senhorio: D. Inês Pires, comendadeira do Mosteiro de Santos-o-Novo
Enfiteuta: Rodrigo Anes (criado e vedor dos fornos de El Rei), Beatriz Gomes, esposa e herdeiros
Resumo: Aforamento perpétuo, de uma marinha no Lavradio, muito danificada, devendo a dízima nos primeiros vinte e cinco anos e a partir daí o quinto da produção de sal
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 17, doc. n.º 1446

Data, local e tipo: 1431, Lisboa: **sentença**
Emissário: Bispo de Lisboa
Destinatário: Mosteiro de Santos-o-Novo e Mosteiro de Santa Clara
Resumo: Determinado que o Mosteiro de Santa Clara pague o quinto do sal ao Mosteiro de Santos-o-Novo sobre as duas marinhas que detém em Sarilhos o Pequeno
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 17, doc. n.º 1447

Data, local e tipo: 1413, Lisboa: **quitação**
Emissário: Comendadeira de Santos-o-Novo
Destinatário: Mosteiro de Santos-o-Novo e Mosteiro de Santa Clara
Resumo: A comendadeira do Mosteiro de Santos-o-Novo pretende retirar a posse da marinha a um legatário dos foreiros, já falecidos, sobre a uma marinha em Sarilhos Grande. O legatário, Pedro Anes apresentou uma carta de sentença do rei, D. João I, determinando a sua posse sobre a dita marinha, mas alega o incumprimento da sentença pela comendadeira e temer represálias
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 16, doc. n.º 1473

Data, local e tipo: 1411, Lisboa: **sentença**
Emissário: Ordem de Santiago
Destinatário: Mosteiro de Santos-o-Novo e D. Garcia Rodrigues, comendador de Palmela e Setúbal
Resumo: Fica determinado que o Mosteiro e as suas donas tenham o domínio sobre as marinhas entre Coina e Lançada, prescindindo desse direito D. Garcia Rodrigues
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 16, doc. n.º 1501

Data, local e tipo: 1404, Lisboa: **licença**
Emissário: Comendadeira e donas do Mosteiro de Santos-o-Novo
Destinatário: Estêvão Anes, contador do rei
Resumo: Licença para fazer uma marinha, no lugar do prayal, Alhos Vedros, às suas expensas, devendo de foro o dízimo, após a sua morte os seus herdeiros pagariam o quinto do sal produzido
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, doc. n.º 1353

Data, local e tipo: 1372: **aforamento**
Senhorio: Mosteiro de Santos-o-Novo
Enfiteuta: Maria Anes Ramalho
Resumo: Marinha que paga o dízimo ao Mosteiro de Santos-o-Novo
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, doc. n.º 1352

Data, local e tipo: 1405, Lisboa: **aforamento**
Senhorio: D. Inês Pires, comendadeira do Mosteiro de Santos-o-Novo
Enfiteuta: Bartolomeu Domingues e mulher
Resumo: Aforamento perpétuo, com a condição que repare a marinha velha e no praial faça duas marinhas durante um ano, devendo a dízima nos primeiros vinte anos e a partir daí o quinto da produção de sal. No caso de não fazer as marinhas num ano, deverá pagar ao mosteiro dez moios de sal por ano
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 18, doc. n.º 1344

Data, local e tipo: 1455, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: D. Beatriz, comendadeira e donas do Mosteiro de Santos-o-Novo
Enfiteuta: Fernão Rosell, escudeiro e morador em Lisboa
Resumo: Emprazamento em uma vida, de todos os direitos dos dízimos, terços, quartos e quintos e todos os outros direitos sobre o sal nas marinhas do Ribatejo, entre Coina e lançada, assim como outros bens de raiz em Alhos Vedros, com condição de preservar os bens e pagar ao Mosteiro dez mil e quinhentos reais brancos anualmente, em dois pagamentos, um no Natal outro no São João
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 23, caderno 6, fl. 5v.º

Data, local e tipo: 1343, Lisboa: **emprazamento** (traslado)
Senhorio: Prior D. Pedro e Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: Estevão Bernaldes e mulher, Domingas Leonardes
Resumo: Emprazamento em três vidas de três courelas de vinhas e uma marinha no Tojal, com foro de seis libras de dinheiro português e a dízima à capela do mosteiro
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* mç. 10, doc. n.º 21

Data, local e tipo: 1371, Lisboa: **composição**
1ª Parte: Lourenço Esteves e mulher Constança Peres
2ª Parte: Prior e Mosteiro de São Vicente de Fora
Resumo: Cedência ao mosteiro de uma casa no Tojal, uma courela de vinha em Arneiro, um canavial, vinhas e olivais, a marinha da Carvalha e um moinho. Enquanto o mosteiro renunciava aos bens deixados por Gonçalo Esteves, cónego do mosteiro, irmão de Lourenço Esteves
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* mç. 15, doc. n.º 9

Data, local e tipo: 1374, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: João Domingos Fragoso e mulher, Constança Alvares e filho
Resumo: Emprazamento em três vidas de um olival e uma marinha no Tojal, com foro de três libras de dinheiros portugueses e um par de bons capões
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* mç. 16, doc. n.º 3

Data, local e tipo: 1429, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: João Nunes, prior castreiro e cónegos do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: Pedro Afonso, mercador morador em Lisboa, mulher e outra pessoa
Resumo: Emprazamento em três vidas de uma vinha, uma casa e uma marinha no Tojal, com foro de quarenta e cinco libras de moeda antiga de «*affonsis*» e duas frangas
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora*, cx. 2 doc. n.º 1

Data, local e tipo: 1392, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Prior D. João e Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: Bartolomeu Fogaça, mulher, Teresa Soares e outra pessoa
Resumo: Emprazamento em três vidas de uma marinha no Tojal, com foro de um moio de sal
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 3

Data, local e tipo: 1406, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Prior do Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: Gabriel Lourenço, mulher, Beatriz Fogaça e outra pessoa
Resumo: Emprazamento em três vidas da marinha da Carvalha no Tojal, com foro de seis moios de sal
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 11

Data, local e tipo: 1406, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Prior D. Vasco e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: Teresa Soares e duas pessoas
Resumo: Emprazamento em três vidas de uma marinha Tojal que pertenceu a Pedro Calvo, com foro de cinco moios de sal
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 14

Data, local e tipo: 1406, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Prior D. Vasco e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: Gil Martins e mulher, Inês Vasques e outra pessoa
Resumo: Emprazamento em três vidas da marinha Ferreira, no Tojal, com foro de quatro moios de sal e um capão
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 19(1)

Data, local e tipo: 1406, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Prior D. Vasco e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: Gil Martins e mulher, Inês Vasques e outra pessoa
Resumo: Emprazamento em três vidas da marinha de Martim Xira no Tojal, com foro de seis moios de sal e um capão
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 19(2)

Data, local e tipo: 1452, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Prior D. João e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: Fernão Rodrigues, criado do Comendador de Almada, mulher, Inês Álvares e outra pessoa
Resumo: Emprazamento em três vidas de marinha, no limite do Tojal, de uma vinha com oliveiras e de uma herdade, com foro de vinte e uma libras de moeda antiga portuguesa e a dízima
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 23

Data, local e tipo: 1406, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Prior D. Vasco e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: Teresa Soares, viúva de Bartolomeu Fogaça e duas pessoas
Resumo: Emprazamento em três vidas da marinha que pertenceu a João Gonçalves Pão Seco, no Tojal, com foro de cinco moios de sal e um capão
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 22

Data, local e tipo: 1479, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: D. Nuno, prior-mor do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: João Martins, escudeiro, e duas pessoas
Resumo: Emprazamento em três vidas da marinha no lugar Esteiro do Conrrearo, no Tojal, com foro de duzentos reais brancos correntes e um par de frangos
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 29

<i>Data, local e tipo:</i>	1390, Lisboa: aforamento
<i>Senhorio:</i>	Prior D. João e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
<i>Enfiteuta:</i>	Mateus Gil e mulher Maria Martins
<i>Resumo:</i>	Aforamento de marinha na aldeia do Tojal, com foro de dez moios de sal e a dízima à capela do mosteiro
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora</i> cx. 2, doc. n.º 35
<i>Data, local e tipo:</i>	1391, Lisboa: emprazamento
<i>Senhorio:</i>	Prior D. João e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
<i>Enfiteuta:</i>	Bartolomeu Fogaça e mulher, Teresa Soares
<i>Resumo:</i>	Emprazamento em três vidas de duas marinhas, uma vinha e um olival junto de Santo Antoninho, no Tojal, com foro de cinco libras de moeda antiga, um moio de sal e a dízima à capela do mosteiro
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora</i> cx. 2, doc. n.º 43
<i>Data, local e tipo:</i>	1376, Lisboa: aforamento
<i>Senhorio:</i>	Prior D. Rodrigo e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
<i>Enfiteuta:</i>	Afonso Martins e mulher, Maria Gil
<i>Resumo:</i>	Aforamento de uma marinha e uma courela de vinha, no Tojal, com foro de cinco libras de dinheiros portugueses, um par de capões e o quarto de todos os frutos
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora</i> cx. 2, doc. n.º 45
<i>Data, local e tipo:</i>	1391, Lisboa: emprazamento
<i>Senhorio:</i>	Prior D. Pedro e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
<i>Enfiteuta:</i>	Gonçalo Anes e um filho (ou filha)
<i>Resumo:</i>	Emprazamento em duas vidas de uma marinha, uma vinha e uma casa, na aldeia do Tojal, com foro de sete morabitinos de moeda antiga, e dez libras
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora</i> cx. 2, doc. n.º 49
<i>Data, local e tipo:</i>	1380, Lisboa: aforamento
<i>Senhorio:</i>	Prior D. Afonso e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
<i>Enfiteuta:</i>	Lourenço Anes Fogaça, vedor da chancelaria e mulher, Maria Vasques
<i>Resumo:</i>	Aforamento de uma marinha chamada da Fonte na aldeia do Tojal, com foro de três libras de dinheiros portugueses, um par de capões, o quarto de todos os frutos e a dízima à capela do mosteiro
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora</i> cx. 2, doc. n.º 56
<i>Data, local e tipo:</i>	1398, Lisboa: emprazamento
<i>Senhorio:</i>	Prior D. João e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
<i>Enfiteuta:</i>	Diogo Pires, escrivão e mulher, Clara Afonso e outra pessoa
<i>Resumo:</i>	Emprazamento em três vidas de uma marinha junto de Olival Machio, uma vinha, uma adega com seu lagar, no Tojal, com foro de quarenta libras de moeda antiga
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora</i> cx. 2, doc. n.º 50

Data, local e tipo: 1390, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Prior D. João e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: João Gonçalves e mulher, Constança Anes e outra pessoa
Resumo: Emprazamento em três vidas de uma marinha junto de Olival Machio, uma vinha, uma adega com seu lagar, no Tojal, com foro de metade do sal e da azeitona e a dízima à capela do Mosteiro
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 57

Data, local e tipo: 1374, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Prior D. Rodrigo e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: João Formoso e mulher, Constança Alvares e um ou uma filha
Resumo: Emprazamento em três vidas de uma marinha, um olival e um pardieiro, na aldeia do Tojal, com foro de três libras de dinheiro português e um para de capões
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 59

Data, local e tipo: 1346, Lisboa: **emprazamento**
Senhorio: Prior D. Pedro e o Convento do Mosteiro de São Vicente de Fora
Enfiteuta: João Afonso e mulher, Maria Esteves e filho
Resumo: Emprazamento em três vidas de dez talhões de uma marinha, uma vinha e uma casa, na aldeia do Tojal, com foro de três libras de dinheiro português
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 62

Data, local e tipo: 1450, Lisboa: **arrematação e execução**
Resumo: Arrematação e execução de uma marinha no Tojal, por Senhorinha Anes, camareira da rainha, pelo valor de vinte mil e quinhentas libras. A marinha fora herdada por Inês, filha menor de Gabriel Lourenço e Beatriz Fogaça, defuntos, e fora perdida por execução de dívidas contraídas pelo seu pai, após a qual foi penhorada
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Colecção Especial, Mosteiro de São Vicente de Fora* cx. 2, doc. n.º 59

Data, local e tipo: 1368, Agosto, 09, Lisboa: **doação**
Doador: D. Fernando, rei de Portugal
Donatário: João Rodrigues
Resumo: Doação perpétua de uma marinha em Santo António, por um quarto da produção de sal
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. Fernando I*, liv. 1, fl. 30 v.º

Data, local e tipo: 1368, Agosto, 12, Lisboa: **doação**
Doador: D. Fernando, rei de Portugal
Donatário: João Raynho
Resumo: Doação perpétua de uma marinha em Santo António, por um quarto da produção de sal
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. Fernando I*, liv. 1, fl. 30 v.º

<i>Data, local e tipo:</i>	1368, Agosto, 03, Lisboa: doação
<i>Doador:</i>	D. Fernando, rei de Portugal
<i>Donatário:</i>	Álvaro Tomé
<i>Resumo:</i>	Doação perpétua de uma marinha no Tojal, por um quarto da produção de sal, com confrontações com marinha de Cosinha da Ordem de São Vicente
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Chancelaria de D. Fernando I</i> , liv. 1, fl. 31
<i>Data, local e tipo:</i>	1368, Agosto, 03, Lisboa: doação
<i>Doador:</i>	D. Fernando, rei de Portugal
<i>Donatário:</i>	Álvaro Tomé
<i>Resumo:</i>	Doação perpétua de uma marinha no Tojal, por um quarto da produção de sal, com confrontações com João Fernandes
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Chancelaria de D. Fernando I</i> , liv. 1, fl. 31
<i>Data, local e tipo:</i>	1368, Agosto, 13, Lisboa: mercê
<i>Doador:</i>	D. Fernando, rei de Portugal
<i>Donatário:</i>	Lourenço Pires
<i>Resumo:</i>	Vinte e dois talhos de marinha no Tojal, por um quarto da produção de sal
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Chancelaria de D. Fernand Io</i> , liv. 1, fl. 31
<i>Data, local e tipo:</i>	1368, Agosto, 13, Lisboa: doação
<i>Doador:</i>	D. Fernando, rei de Portugal
<i>Donatário:</i>	João vasquez
<i>Resumo:</i>	Doação perpétua de uma marinha em Santo António, por um quarto da produção de sal, com confrontações com Martim Pires
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Chancelaria de D. Fernando I</i> , liv. 1, fl. 31
<i>Data, local e tipo:</i>	1368, Agosto, 17, Lisboa: doação
<i>Doador:</i>	D. Fernando, rei de Portugal
<i>Donatário:</i>	João Pires
<i>Resumo:</i>	Doação perpétua de uma marinha no Tojal, por um quarto da produção de sal
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Chancelaria de D. Fernando I</i> , liv. 1, fl. 31
<i>Data, local e tipo:</i>	1368, Agosto, 22, Lisboa: doação
<i>Doador:</i>	D. Fernando, rei de Portugal
<i>Donatário:</i>	Lourenço Esteves
<i>Resumo:</i>	Doação perpétua de uma marinha no Tojal, por um quarto da produção de sal, com confrontações com o mar
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Chancelaria de D. Fernando I</i> , liv. 1, fl. 31v.º
<i>Data, local e tipo:</i>	1368, Agosto, 22, Lisboa: doação
<i>Doador:</i>	D. Fernando, rei de Portugal
<i>Donatário:</i>	Lourenço Esteves
<i>Resumo:</i>	Doação perpétua de uma marinha no Tojal, por um quarto da produção de sal, com confrontações com marinha da Carvalha e Gonçalo Domingues
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Chancelaria de D. Fernando I</i> , liv. 1, fl. 31v.º
<i>Data, local e tipo:</i>	1385, Aveiro: doação
<i>Doador:</i>	D. João I, rei de Portugal
<i>Donatário:</i>	Pedro Pregoeiro
<i>Resumo:</i>	Doação de uma marinha em Aveiro, deve de foro três partes do sal produzido
<i>Arq./Bibl./Fundo/Cota:</i>	I.A.N./T.T., <i>Chancelaria de D. João I</i> , liv.2, fl. 91.
<i>Publicação:</i>	Chancelarias Portuguesas, D. João I (1387-1402), vol. II, t. 2, Lisboa, Universidade Nova, Centro de Estudos históricos, 2005, p. 99, doc., n.º 795

Data, local e tipo: 1385, Aveiro: **doação**
Doador: D. João I, rei de Portugal
Donatário: Afonso Gil
Resumo: Doação de uma marinha em Aveiro, deve de foro metade do sal produzido
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. João I*, liv.2, fl. 91.
Publicação: Chancelarias Portuguesas, D. João I (1387-1402), vol. II, t. 2, Lisboa, Universidade Nova, Centro de Estudos históricos, 2005, p. 99, doc., n.º 796

Data, local e tipo: 1385, Aveiro: **doação**
Doador: D. João I, rei de Portugal
Donatário: João Domingues
Resumo: Doação de uma marinha em Aveiro. Deve de foro metade do sal produzido
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. João I*, liv.2, fl. 91.
Publicação: Chancelarias Portuguesas, D. João I (1387-1402), vol. II, t. 2, Lisboa, Universidade Nova, Centro de Estudos históricos, 2005, p. 100, doc., n.º 797

Data, local e tipo: 1385, Aveiro: **doação**
Doador: D. João I, rei de Portugal
Donatário: João Esteves
Resumo: Doação de uma marinha em Aveiro. Deve de foro metade do sal produzido
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. João I*, liv.2, fl. 91 v.º
Publicação: Chancelarias Portuguesas, D. João I (1387-1402), vol. II, t. 2, Lisboa, Universidade Nova, Centro de Estudos históricos, 2005, p. 101, doc., n.º 800

Data, local e tipo: 1385, Aveiro: **doação**
Doador: D. João I, rei de Portugal
Donatário: Gonçalo Esteves
Resumo: Doação de uma marinha em Aveiro. Deve dois terços do sal produzido
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. João I*, liv.2, fl. 91 v.º
Publicação: Chancelarias Portuguesas, D. João I (1387-1402), vol. II, t. 2, Lisboa, Universidade Nova, Centro de Estudos históricos, 2005, p. 100, doc., n.º 801

Data, local e tipo: 1385, Aveiro: **doação**
Doador: D. João I, rei de Portugal
Donatário: Afonso Vicente
Resumo: Doação de uma marinha em Aveiro, deve metade do sal produzido
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. João I*, liv.2, fl. 91 v.º
Publicação: Chancelarias Portuguesas, D. João I (1387-1402), vol. II, t. 2, Lisboa, Universidade Nova, Centro de Estudos históricos, 2005, p. 100, doc., n.º 802

Data, local e tipo: 1410, Aveiro: **doação**
Doador: D. João I, rei de Portugal
Donatário: João Cristóvão
Resumo: Doação de uma marinha em Aveiro. Deve um terço do sal produzido e ficou dispensado das vintenas do mar, tal como os seus herdeiros, assim como de pousada, enquanto estiverem a trabalhar nas marinhas
Arq./Bibl./Fundo/Cota: I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. João I*, liv.3, fl. 128 v.º
Publicação: Chancelarias Portuguesas, D. João I (1387-1402), vol. III, t. 2, Lisboa, Universidade Nova, Centro de Estudos históricos, 2005, p. 258, doc., n.º 822
