

O abastecimento de Lisboa a partir de Almada e Coima, no *Foral da Portagem*

José Augusto Oliveira¹

Introdução

O chamado *Foral da Portagem de Lisboa*, promulgado por D. Fernando pouco antes de 1377², estabelece um complexo quadro legislativo, em que se definem os direitos de entrada e de saída de mercadorias portuguesas que o rei cobrava em Lisboa. Trata-se de uma espécie de pauta dos direitos portageiros³ em que se discriminavam não só os produtos onerados, mas também a sua origem e as vias de acesso a Lisboa. Aos centros abastecedores da cidade, que se distribuíam, basicamente, por todo o litoral português, somavam-se inevitavelmente os núcleos portuários que alimentavam a circulação no Tejo, entre os quais relevavam os pontos de passagem da chamada Outra Banda, aqui considerada, em sentido estrito, como o conjunto dos territórios medievais de Almada e de Coima limítrofes ao Tejo⁴.

¹Instituto de Estudos Medievais, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa (IEM – NOVA FCSH); Centro de Estudos Históricos (CEH – NOVA FCSH). Email: oliveira.josef@gmail.com. ORCID: 0000-0003-2430-7755.

² O Foral foi publicado entre Junho de 1375, data em que foi emitida uma carta régia, cujo teor consta no texto do diploma (cf. nota 34), e Outubro de 1377, quando foi concluído do seu primeiro traslado (Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, doc. 357, fol. 33).

³ Veja-se, sobre a natureza do documento, LENCASTRE, F. Salles – *Estudo sobre as portagens e as alfandegas em Portugal. Seculos XII a XVI*. Lisboa: Livraria Ferreira, 1891, pp. 18-22, e BARROS, Henrique da Gama – *História da administração pública em Portugal nos seculos XII a XV*. 1ª ed., tomo IV. Lisboa: Typographia Castro Irmão, 1922, pp. 359-362.

⁴ A «Outra Banda» já foi definida, de forma precisa, como a margem sul do Tejo entre Almada e Alcochete (GIRÃO, Aristides de Amorim – *Esboço de uma carta regional portuguesa*. 2ª ed. Coimbra, Imprensa da Universidade, 1933, p. 45), ou como uma designação de conjunto um tanto vaga, que se aplica aos povoados meridionais fronteirais a Lisboa (RIBEIRO, Orlando – *Geografía de España y Portugal*. Tomo V – *Portugal*. Manuel de Terán (dir.). Barcelona: Montaner y Simón, S. A., 1955). Uma terceira perspectiva encontra no esteiro de Coima a fronteira entre a «Outra Banda» e a «Borda de Água», a orla que se estende para montante até Alcochete (CRUZ,

Com efeito, nesta margem sul fronteira a Lisboa afirmaram-se, ao longo do período medieval, centros portuários e pequenos embarcadouros, em consequência não só da proximidade e das suas condições naturais, obviamente, mas também da conexão com as vias terrestres que rematavam. A orientação desta estrutura viária inclinava-se claramente para dois portos – Coima e Cacilhas. Coima situava-se na extremidade sul do mais profundo esteiro da margem esquerda do Tejo, situação que, se tornava o percurso da travessia mais longo, constituía ainda uma vantagem em termos de rapidez e de custos, se tivermos em conta a lentidão da viagem por terra⁵. Além disso, de Coima saía a estrada que se desdobrava em Azeitão para Sesimbra e Setúbal. E o próprio esteiro culminava o trajecto da ribeira homónima, oriundo da cordilheira arrábica. Já os portos de Almada, particularmente o de Cacilhas, usufruíam de diferentes atributos. Posicionados no início do gargalo do Tejo, na fase em que as margens mais se aproximavam, mesmo em frente à ribeira de Lisboa, beneficiavam, ainda, do contacto com o rio onde o caudal das águas se mantinha quase sempre estável, independentemente do jogo das marés.

A(s) fonte(s)

Na década de 1370, D. Fernando ordenou a Gonçalo Vasques, escrivão da portagem de Lisboa, que vertesse num livro todos os direitos régios cobrados nessa mesma portagem, da maneira que se usava desde os tempos de D. Afonso IV. Tratava-se de fixar por escrito aquilo que constituía uma prática costumeira, eventual origem de conflitos de interesses entre os vizinhos e os oficiais da portagem, como aconteceu em 1371⁶, quando os procuradores do concelho e do rei se envolveram numa demanda sobre os excessos do almoxarife na cobrança de portagens⁷.

Este livro desapareceu. Os textos que nos chegaram resultaram de quatro cópias, todas em segunda ou terceira mão, uma das quais incompleta. Começamos por aquela que foi executada por ordem de D. Duarte, na sequência de um atribulado processo iniciado no reinado precedente⁸. Segundo descreve a

Maria Alfreda – *A margem Sul do estuário do Tejo. Factores e formas de organização do espaço*. [S.l.: s.n.t.], 1973, p. 54). É nesta última acepção que utilizamos a designação de «Outra Banda», tendo em Coima o povoado mais oriental.

⁵ Segundo um autor português de finais do século XVIII, o custo dos transportes por terra era dez vezes superior ao efectuado por via aquática (cf. GASPARD, Jorge – Os portos fluviais do Tejo”. *Finisterra, Revista Portuguesa de Geografia*, vol. V, nº 10 (1970), p. 154).

⁶ Lisboa, Torre do Tombo, *Ch. de D. Fernando*, l. 1, fols. 84v-87.

⁷ A complexidade da administração tributária no que respeita à circulação de produtos implicava frequentemente a publicação das tarifas, precavendo possíveis contestações (FAVIER, Jean – *Finance et fiscalité au bas Moyen Age*. Paris: S.E.D.E.S., 1971, p. 214)

⁸ Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, doc. 357. Uma transcrição de diversos artigos extractados deste último encontra-se em *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*. João

carta régia aí inserida, D. João I requisitara o que pensava ser o único exemplar da carta de foral existente, redigida que fora por um escrivão da portagem com a ajuda de dois outros oficiais. Achando erradas as disposições aí fixadas, D. João I quis repor o «djreito que se soya de leuar/ das cousas que aa dicta portagem vijnham. ante que o foral per os sobredictos fosse fecto»⁹, tarefa que encetou com o auxílio do escrivão Rodrigo Eanes, o mais antigo oficial da portagem. Foi, assim, elaborado um novo diploma, mas não chegou a entrar em vigor. Durante uma estada do rei em Almeirim, incendiou-se a casa em que se encontravam as arcas com as escrituras da fazenda régia. Os dois exemplares do foral, o velho e o novo, arderam.

No início do reinado eduardino, a pretexto de abusos cometidos pelos oficiais da portagem, os homens bons de Lisboa agravaram-se ao rei, alegando que os «djretos da dicta portagem se Recadauam sem foral». Acrescentavam que sabiam de dois forais, um na câmara, outro na Casa dos Contos, que eram «tâaes como o que. ardeo». O velho, como é de supor. Solicitavam que D. Duarte, a partir destes diplomas, rectificasse a situação: «mandassemos husar e Recadar/ os nossos djreitos por o pobão nom Reçeber agrauo e Nos auermos o nosso djreito Justamente» (fl. 33v).

Em Abril de 1434, D. Duarte cometeu a tarefa ao contador-mor Gonçalo Caldeira¹⁰. Que cotejasse o livro da Câmara com o dos Contos e, no caso de «ambos conçertarem», elaborasse dois traslados, um destinado ao próprio monarca para que fosse corrigido – seria essa a pretensão do concelho –, outro, à portagem para regulamentar a actividade de imediato.

Contudo, como o registo existente na Casa dos Contos não foi encontrado – é possível que fosse o mesmo enviado a D. João I e que ardera –, recorreu Gonçalo Caldeira a um «foral da çidade» e a outro que chamou da portagem¹¹. Dos dois exemplares então presumivelmente elaborados, sobreviveu apenas um, em papel, que se destinaria à portagem¹², copiado por um Pedro Afonso, escrivão dos contos¹³ – revisto, corrigido e acrescentado pelo próprio contador-mor –, a partir de um

Martins da Silva Marques (ed.), *Suplemento ao vol. I (1057-1460)*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1944, pp. 51-60 (indica a cota antiga: *Forais antigos*, mc. 2, doc. 3).

⁹ Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, doc. 357, fol. 33. A partir daqui, dadas as numerosas referências, prescindiremos da citação da cota, indicando apenas o fôlio entre parêntesis.

¹⁰ Gonçalo Caldeira foi escrivão da câmara de D. João I, notário geral da corte, em 1405, e, depois de 1426, contador-mor e chanceler das Cartas dos Contos de Lisboa (HOMEM, Armando Luís de Carvalho – *O desembargo régio (1320-1433)*. Porto: Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de História da Universidade do Porto, 1990, p. 335).

¹¹ A descrição é confusa. Em resposta à carta de D. Duarte que mandava *conçertar* os forais que estavam na câmara e nos Contos (os dois únicos existentes), Gonçalo Caldeira encarregou um contador e um escrivão da portagem «que conçertassem o foral da çidade com o dos contos E da portagem. E porque nom foi achado o foral dos contos [...] foi conçertado com o da portagem e ell conçertado madey [sic] logo fazer dous liuros per o foral da çidade tal hñu como o outro» (fol. 33v).

¹² Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, doc. 357.

¹³ Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, doc. 357, fols. 33v-34.

precoce traslado do original, concluído em Outubro de 1377¹⁴, que o concelho de Lisboa requerera a D. Fernando¹⁵ (o foral dito da cidade?). Esta versão de 1434 seria, por sua vez, objecto de uma cópia, já executada após a morte de D. Duarte¹⁶. E foram precisamente estes dois textos que Fernão de Pina, decerto enquanto responsável pela reforma geral dos forais¹⁷, confrontou e comentou numa breve nota¹⁸.

Na Torre do Tombo encontra-se, ainda, um outro transunto, o Foral da Portagem de Faro¹⁹. O título, aparentemente estranho, tem fácil explicação. Como os forais das portagens de Faro e de Lisboa eram idênticos, e o primeiro havia desaparecido, Afonso Peres, vedor requeredor da fazenda régia no Algarve, deslocara-se a Lisboa e solicitara um traslado do diploma lisboeta. O rei incumbiu a Casa dos Contos de escolher um escrivão para o efeito, decorria o ano de 1401. Levado pelo vedor, este traslado, talvez extraído directamente do original, haveria, ele próprio, de ser transcrito em data incerta por mão desconhecida, mas, tudo o sugere, já no Algarve²⁰. As duas versões – chamemos-lhes de Lisboa e de Faro – são praticamente concordantes na sequência dos temas elencados, embora haja diferenças na fixação do texto e, raras vezes, na substância.

Existiu, ainda, uma outra cópia, em pergaminho, da qual sobreviveram apenas 14 fólios, que o Arquivo Municipal de Lisboa preservou. Foi já publicada em 1949 sob o título «Caderno das mercadorias importadas e exportadas no concelho de Lisboa,

¹⁴ Foi acabado por Estêvão Martins, escrivão da fazenda, depois de aferido por João Gonçalves, vassalo do rei e vedor da fazenda. BARROS, Henrique da Gama – *História da administração*, p. 359, afirma que o Foral da Portagem foi decretado a 5 de Outubro de 1377, considerando o traslado requerido pelo concelho de Lisboa como o documento original. Aliás, o autor cita LENCASTRE, F. Salles – *Estudo sobre as portagens*, que, correctamente, à p. 21, refere «que o foral de 5 de Outubro de 1377 [...] era já traslado de outro anterior».

¹⁵ «E esse conchelho de lixboa nos pedio por merçee que lhe mandasemos dar o trellado delle pera seu guardamento» (fol. 1).

¹⁶ Nesta cópia, a transcrição da carta de D. Duarte dirigida a Gonçalo Caldeira tem por título «Carta do virtuoso Rey Dom Eduarte a que deus perdoe». (Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, doc. 356).

¹⁷ Fernão de Pina integrou a comissão encarregada da reforma dos forais, nomeada por D. Manuel em 1497, trabalho esse que se prolongou por vinte e cinco anos (CHORÃO, Maria José Mexia Bigotte – *Os forais de D. Manuel 1496-1520*. Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, 1990, pp. 17-19; MAGALHÃES, Joaquim Romero de – «Os concelhos». In José Mattoso (dir.) – *História de Portugal*. Vol. III. *No alvorecer da Modernidade*. Joaquim Romero Magalhães (coord.). Lisboa: Editorial Estampa, 1993, p. 175).

¹⁸ Numa breve anotação aposta ao traslado mais tardio (Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, doc. 356), Fernão de Pina afirma ter concertado esse livro com o do *tombo*, este assinado em cada lauda por Gonçalo Caldeira (Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, doc. 357), observando como única diferença a existência de títulos, ausentes no segundo, mas acrescentou, já depois de ter assinado, «Resaluando as Respançaturas que são falsas». Esta anotação foi já citada para abonar as falsificações dos forais de que os povos se queixavam (RIBEIRO, João Pedro – *Dissertação Historica, Jurídica e Económica sobre a reforma dos foraes no reinado do Senhor D. Manuel*. Parte I. Lisboa: Impressão Régia, 1812, p. 5, nota 3).

¹⁹ Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, doc. 477.

²⁰ «Esta obra he acabada Segundo ho eu pude melhor ffazer A Deus sseia dado louuor e onra e gloria que he Rey dos Reys. e Senhor dos Senhores e viue e Regna pera ssenpre Amen. e he sacada de hũ fforal que Afomso perez trouxe de lixboa em Seendo o dicto. Afomso perez veedor da ffazenda d El Rey no Regno do Algarue» (Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, doc. 477, fol. 32v).

com os respectivos direitos reais e municipais, e suas isenções»²¹. As passagens transcritas seguem a par e passo, nos dois fragmentos que sobejaram²², o texto dos ditos traslados de Lisboa, mas a sua redacção será anterior. Com efeito, todos os fólhos estão validados com o sinal do tabelião Lopo Esteves²³, o mesmo que, em 1427, redigiu e subscreveu um instrumento requerido pelo procurador do concelho de Lisboa, pelo que poderemos estar em presença de fragmentos do referido exemplar que o município detinha e que Gonçalo Caldeira utilizou.

O sistema tributário: as múltiplas variantes

O sistema de tributação era complexo, com os mesmos produtos a serem onerados diferentemente face não só ao meio de acesso a Lisboa – pela «foz», isto é, por via marítima, pelo «mar», entenda-se quando vinham pelo rio, ou por terra – como ao local de origem, como exemplificaremos mais abaixo. Aqueles que entravam pela foz eram mais penalizados relativamente aos que chegavam pelo rio ou por terra.

Depois sobrevinham as inevitáveis excepções, à escala regional e nacional. À partida, os vizinhos de Lisboa estavam isentos da portagem e da costumagem mediante a contribuição simbólica de um soldo por ano²⁴. Contudo, este privilégio dos vizinhos, não abrangia a totalidade das transacções. Tanto podiam dispor de uma isenção total do pagamento, por vezes sujeita a condições – era o caso dos bens adquiridos para consumo próprio —, como eram tributados em paridade com os não vizinhos em determinados casos e, quase sempre, quando os produtos entrassem pela foz²⁵.

Apesar destas limitações, o tráfico de uma quota significativa de bens e mercadorias beneficiava da isenção fiscal ao abrigo da soldada. Por isso, o redactor do Foral achou conveniente esclarecer as condições necessárias à obtenção do estatuto vicinal, afastando-se, por momentos, da lógica discursiva de um simples registo

²¹ *Livro I de Místicos. Livro II del rei Dom Fernando*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1949, doc. 17, pp. 59-99.

²² Os fólhos foram enumerados do número 17 ao 30 (cf. «[Lista de bens sujeitos a dízima que entravam em Lisboa]», *Arquivo Municipal de Lisboa. Sala de Leitura*, [consultado a 12 setembro 2018]. Acessível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>. Contudo, comparando com as outras versões, e pela lógica subjacente ao próprio texto, o fol. 22v tem continuação no fol. 25 (fols. 13-25v em Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, doc. 357, por exemplo) e os fols. 23-24v contêm um outro excerto que nos restantes traslados aparece anteriormente (Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*, fols-5-7v).

²³ Cf. *Lopo Esteves (1427), Tabelião em Lisboa*, Arquivo Municipal de Lisboa, [consultado a 12 de setembro 2018]. Acessível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/pt/investigacao/varia/tabeliaes-de-lisboa/l/lopo-esteves/>.

²⁴ A situação era comum a grande parte dos concelhos (GONÇALVES, Iria – “Portagem”. In SERRÃO, Joel (dir.) – *Dicionário de História de Portugal*. Reed., vol. V. Porto: Livraria Figueirinhas, 1984, pp. 122-123).

²⁵ «E estas cousas nom paguam os vezinhos de lixboa e de seu thermo E nom sse entendom estas cousas quando vêem pella foz mais quando as daqui leuarem per mar e per terra porque quando ueem pella foz he outro dereito» (fol. 17).

de natureza fiscal²⁶. Assim, vizinhos eram todos os que possuíam casas próprias, alugadas ou aforadas, providas de alfaías domésticas, residindo nelas efectivamente ou tendo seus dependentes a fazê-lo. E, como era condição geral, apenas quando cumprissem um ano e um dia de morada se tornavam vizinhos. Mas para ficarem isentos das portagens precisavam ainda de atestar a sua residência por mais três meses. Os apaniguados régios ou de outros senhores, mesmo que não residissem no concelho, eram igualmente considerados vizinhos, caso detivessem quintãs e herdades exploradas directamente ou a meias com outrem. Excluídos da vizinhança ficavam os solteiros sem domiciliação e os estrangeiros – citam-se os mercadores genoveses, aragoneses, prazentins e milaneses – «que uam e ueem quando querem [sic]» (fl. 10), a não ser que contraíssem matrimónio em Lisboa (supõe-se que com uma natural da cidade). Para contornar as desvantagens fiscais, prazentins e genoveses contratavam magarefes e ganha-dinheiros galegos que, usufruindo do estatuto de vizinhos, iam aos portos de Almada e Coima para comprarem mercadorias, que eram posteriormente vendidas nas lojas dos italianos²⁷.

Outros havia, ainda, que usufruíam do estatuto de vizinhos como os membros dos institutos religiosos sediados no concelho – a Sé, inevitavelmente, S. Vicente de Fora, os mosteiros de Santos, de Odivelas e de Chelas – e aqueles que habitassem as casas em Lisboa das ordens da Santíssima Trindade, de S. Domingos, de S. Francisco, de Santo Agostinho, do Hospital e de Cristo ou do cenóbio de Alcobaça. Todos escusavam a portagem na qualidade de vizinhos. Ficavam excluídas as ordens de Santiago (mosteiro de Santos à parte) e de Avis, por não deterem casas na capital com seus «poboradores» (fl. 10v).

A usufruir do estatuto vicinal, estavam ainda os moradores de Alqueidão, território inscrito no termo de Santarém²⁸. E havia, ainda, que contar com as prerrogativas atribuídas, por via de carta foralenga ou de forma avulsa, a moradores de algumas vilas que dispensavam o pagamento de portagens e costumagens²⁹,

²⁶ Mão posterior acrescentou um título a esta parte do texto: «como som auidos por uizinhos os que teem herdades no termo e cetera» (fol. 9v).

²⁷ *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História. Suplemento ao vol. I (1057-1460)*, doc. 180, pp. 295-296

²⁸ A propriedade do Alqueidão, situada no termo de Santarém, pertencia, desde o tempo de D. Afonso Henriques, ao concelho de Lisboa, pelo que os seus moradores e lavradores gozavam das mesmas prerrogativas dos vizinhos da capital (RODRIGUES, Maria Teresa Campos – *Aspectos da administração municipal de Lisboa no século XV*, separata da *Revista Municipal*, nº 101 a nº 109 (1968), p. 71). Da mesma forma, os vizinhos de Lisboa que transportassem produtos do Alqueidão para a cidade estavam isentos da portagem (MARTINS, Miguel Gomes – “O Alqueidão de Lisboa durante a Idade Média. Contributos para o seu estudo”. *Cadernos do Arquivo Municipal*, nº 2 (1998), p. 25).

²⁹ A costumagem aparece associada à portagem. Mas a sua natureza e os quantitativos envolvidos são diferentes conforme explicita o próprio documento, até porque, como se refere a seguir, algumas terras tinham privilégio de isenção de portagem, mas não de costumagem. Segundo o próprio documento, portagem era o foro das cargas de panos, pimenta, grã, anil, mel, cera, couros e azeites, entre outros produtos, enquanto a costumagem se distinguia pelo tipo de pagamento, englobando todas as coisas que fossem oneradas com quatro dinheiros do maravedi (fol. 15v). No «Titollo das coussas de que paguam quatro dinheiros do maravedi» são enumerados cerca

como era o caso de Ponte de Lima, de Guimarães, ou apenas da portagem como sucedia com Guarda, Covilhã, Serpa, Moura, Elvas e Beja (fl. 15v).

Houvera ainda outras extensões dos privilégios que o foral assinala expressamente como extintas desde que a portagem fora arrendada pela última vez³⁰, pouco tempo antes da redacção do Foral³¹. O recurso ao arrendamento não era novidade³², mas, pelo menos desta vez, acarretou alterações significativas no regime das cobranças. De tal forma o concelho lisboeta se sentiu agravado que, menos de um ano decorrido sobre a recepção do traslado do Foral, enviou ao rei um conjunto de dúvidas colocadas por diversos capítulos, cujo teor contrariava a prática existente desde os tempos de D. Afonso IV³³. Ou pelas imposições contratuais – num momento difícil para as finanças régias – ou pela necessidade de maximizar os lucros do arrendatário, ou por ambas as razões, o certo é que se contraiu o universo dos beneficiários de isenções e se apertou a exigência de tributos e, até, dos mecanismos de controlo da sua recepção, relativamente aos produtos entrados por terra e, sobretudo, aos que eram descarregados na Ribeira³⁴.

de 195 artigos sujeitos a esse tributo (fols. 17-21), lista que pode ser aumentada com diversos outros, onerados com o mesmo valor quando a quantidade envolvida não era significativa (p. ex.: «E se for tam pequena conthia que nom chegue a foro de carrega. paguem quatro dinheiros do marauedi», fol. 11v). Também nas costumagens os vizinhos de Lisboa e do seu termo gozavam de isenção, mediante o pagamento da soldada, a não ser que os bens chegassem pela foz. Sobre o conceito de portagem, vejam-se: GONÇALVES, Iria – “Portagem”, pp. 122-123; “Portazgo”. In *Glosario crítico de fiscalidad medieval*. CIHAM, UMR 5648 [consultado a 10 de setembro 2017]. Disponível em http://www.1minut.info/glosariofiscalidad.org/wp/?page_id=41. GONZÁLEZ MÍNGUEZ, César – *El Portazgo en la Edad Media. Aproximación a su estudio en la Corona de Castilla*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1989.

³⁰ O texto do Foral refere por diversas vezes as alterações resultantes do arrendamento da portagem (por ex.: «mais depois que a portagem foy rrendada demandarom nos E agora paguam o que ante nom pagauam.», fol. 10) e elenca mesmo as alterações na parte final do documento («Estas sam as coussas que sse emnouarom em na portagem depois que a dicta portagem foy rrendada», fols. 32v-33).

³¹ Mais exactamente, com a passagem de Lopo Martins de almoxarife a rendeiro da portagem. Lopo Martins, com uma longa carreira no oficialato régio e na administração municipal, exerceu o cargo de almoxarife da Portagem de Lisboa, em 1371 (Lisboa, Torre do Tombo, *Ch. de D. Fernando*, l. 1, fol. s. 84v-87). Em 1376, já era conhecido com o apodo «da Portagem» (sobre o percurso de Lopo Martins, veja-se, por todos, FARELO, Mário – *A oligarquia camarária de Lisboa (1325-1433)*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2008, pp. 541-547. Tese de Doutoramento). Lopo Martins ter-se-á tornado rendeiro por esses anos. Aparece citado como rendeiro no inquérito que o rei promoveu, em 1378, a propósito das dúvidas do concelho de Lisboa sobre as novas disposições do Foral (*Livro dos pregos. Estudo introdutório, transcrição paleográfica, sumários e índices*. Coords. Inês Morais VIEGAS; Marta GOMES. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2016, doc. 98, p. 206).

³² FARELO, Mário – *A oligarquia*, pp. 771-773, registou arrendamentos da portagem em 1269, 1326-1329, 1336-1340, 1344-1345 e 1362. Aliás, no Foral, a propósito da separação dos direitos das casas da Madeira e da Portagem, consta a afirmação: [...] conteçe que a portagem sooe de seer rrendada» (fol. 7). Note-se que a prática do arrendamento da recepção de receitas também se havia generalizado, no decorrer do século XIV, em Leão e Castela (VALDEAVELLANO, Luis G. de – *Curso de Historia de las instituciones españolas. De los orígenes al final de la Edad Media*. 6ª ed. Madrid: Alianza Editorial, 1982, p. 596).

³³ As questões colocadas incidiram sobre vinte e três capítulos do Foral (*Livro dos pregos*, doc. 98, pp. 201-217).

³⁴ D. Fernando, por carta de 29 de Junho de 1375, além de mostrar preocupação com a vigilância dos caminhos, determinava um agravamento das penas para os responsáveis pela fuga ao controlo fiscal de mercadorias descarregadas no porto de Lisboa: «[...] que lhes tomedes esses Nauyos e barcas E aueres que assy descarregarem E carregas que trouxerem como dicto he per Nos/ E outrossy prendaes essas pessoas que as aduserem E nom sejam soltas sem Nosso Mandado.» (Lisboa, Torre do Tombo, *Feitos da Coroa, Núcleo Antigo*,

Com efeito, conforme se refere ao longo do texto e se resume no final (fls. 32v-33), os mineiros da Adiça (cerca da actual Fonte da Telha, Almada) viram desaparecer os seus privilégios fiscais³⁵ e o mesmo sucedeu com os judeus e os mouros, residentes em Lisboa ou nas citadas urbes cujos moradores beneficiavam da isenção de portagens, associadas ou não a costumagens, os quais, até aí, eram tratados em igualdade de condições com os cristãos. Além disso, os mercadores portugueses e estrangeiros que traziam bens pela foz, para posteriormente serem exportados, passaram a pagar a dízima de entrada em Lisboa (fl. 32v) e, quer uns quer outros³⁶, mesmo quando apresentavam alvarás a comprovar que haviam dizimado noutros portos do reino, eram obrigados ao pagamento de uma segunda exacção em Lisboa sobre os mesmos produtos. Tal afectava, também, os pescadores que abasteciam Lisboa, moradores ou não (fls. 4, 13, 23v, 33). Até aqueles que, sendo vizinhos, faziam as suas capturas no termo da cidade por «rede pee»³⁷, passaram a solver a dízima fosse para venda ou consumo próprio (fl. 22v).

Acresce que a falta de uniformidade tarifária – já patente na diferenciação do comércio por via marítima, fluvial e terrestre – se estendia à circulação confinada ao Tejo, com a fixação de diferentes taxas sobre os mesmos produtos, em função dos portos de origem, cabendo a Almada e Coina um regime diferenciado. A excepção que nos cabe aqui abordar.

Almada e Coina: o estatuto singular de dois portos da Outra Banda

A avaliar pelo número de menções feitas ao longo do texto do Foral, Almada (15 citações) e Coina (11) contavam-se entre os centros portuários mais activos do Tejo³⁸, apenas superados por Santarém (22) e acima de Punhete (8) e Abrantes (3). Note-se que se salienta ainda o Ribatejo, nomeado em 19 ocasiões, mas a designação abrangia um território que se alargava pela margem sul do Tejo³⁹. Almada tinha em

doc. 356, fols. 50v-51) A mesma alteração da pena consta no corpo do Foral, assinalando que antes não se perdia o navio e o arrais apenas ficava preso alguns dias, não dependendo tal da mercê régia (fol. 17).

³⁵ Depois do arrendamento da portagem, os adiceiros passaram a pagar os direitos por «quaaesqer coussas que trouuesem ou leuasem ou comprasem e uendesem» (13).

³⁶ Entre outros, os mercadores genoveses e catalães que dizimavam nos portos do Algarve e em Setúbal voltavam a pagar a dízima em Lisboa (fol. 13v).

³⁷ Era uma rede de rastro usada em águas pouco profundas (SILVA, Antonio de Moraes – “Rêde”. In *Diccionario da lingua portugueza*. 8ª edição revista e melhorada, vol. II. Rio de Janeiro: Empresa Litteraria Fluminense, 1890. p. 673).

³⁸ Conforme já notara, a partir da versão incompleta do Foral, acima citada, GASPARD, Jorge – “Os portos fluviais do Tejo”, pp. 157-158.

³⁹ O texto refere o Ribatejo como um lugar. Contudo, é possível que o termo remeta para o antigo concelho do Ribatejo que integrava várias póvoas ribeirinhas como Montijo, Samouco, Lançada, Sarilhos, Alcochete e Aldeia Galega, com sede paroquial em Sabonha (AZEVEDO, Rui de – “Período de formação territorial: Expansão pela conquista e sua consolidação pelo povoamento. As terras doadas. Agentes colonizadores”. In BAIÃO,

Cacilhas o seu porto principal, mas outros pontos de passagem pontuavam a Outra Banda, quer debruando os esteiros que se imiscuíam no mar da Palha, quer ao longo do canal que conduzia à foz⁴⁰. Mesmo o limitado território centrado no porto de Coina permitia outros embarcadouros como era o caso da Ramagem.

Com efeito, Almada e Coina desfrutavam de vantagens várias. Pela facilidade e rapidez de acesso à ribeira lisboeta, certamente, mas também pelas ligações sociais e económicas que a proximidade proporcionava e que, desde cedo, se desenvolveram. Almada firmara mesmo com Lisboa um compromisso de irmandade e vizinhança, possivelmente no reinado de D. Afonso II⁴¹. Para além disso, existia uma antiga avença («germaydade»), renovada em 1284, sobre a travessia do Tejo em ambos os sentidos, com a fixação dos preços a cobrar pelos barqueiros relativamente a pessoas, bestas, cereais, vinhos, tonéis e gados⁴². Já o movimento do embarcadouro de Coina ter-se-á intensificado com o aproveitamento do território fomentado pelo mosteiro de Santos. Pouco mais de um ano decorrido sobre a doação do lugar pelo mestre da Ordem Paio Peres Correia, em 1271⁴³, as donas santiaguistas providenciaram a compra de uma barca para aportar em Coina⁴⁴.

Talvez como reminiscência do compromisso de irmandade, o Foral discrimina o costume de os moradores de Almada e do termo nada pagarem, em Lisboa, pela aquisição de trigo ou outro pão, pescado e fruta, embora tal não ocorresse com madeira, esteiras e louça que eram tributados (fl. 13). Aliás, esta disposição foi objecto da contestação nas cortes de 1439, com o concelho a reclamar a isenção de portagem das coisas que os seus moradores traziam para a vila, quer para recomporem as suas casas e fazendas, quer para seu consumo, invocando a irmandade acima referida («pois que da dita çidade somos uezinhos»)⁴⁵.

António; CIDADE, Hernâni; MÚRIAS, Manuel (dirs.) – *História da expansão portuguesa no Mundo*. Vol. I. Lisboa: Ática, 1937, p. 62).

⁴⁰ Nesta zona, durante o período medieval, estavam seguramente activos, entre a vila de Almada e a Trafaria, os portos de Arrábida, Palença, Benatega, Benazarquel, depois conhecido como «da Paulina», junto ao actual Porto Brandão. A leste, colado à vila, ficava o porto da Margueira e, no interior dos esteiros, havia pontos de passagem sediados em Corroios, junto ao moinho de maré, Amora Nova e o Porto da Raposa (Arrentela) e agregado ao canal de Coina, o porto do Bugio (OLIVEIRA, José Augusto C. F. – *Na Península de Setúbal, em finais da Idade Média: organização do espaço, aproveitamento dos recursos e exercício do poder*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/ Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2013, pp. 209-210).

⁴¹ A 27 de Dezembro de 1297, D. Dinis confirmou ao concelho de Almada a vizinhança com Lisboa, o uso dos seus foros e costumes, como acontecia já em tempo do seu pai e do seu avô. A confirmação seria mais tarde reiterada por D. João I e D. João II (Lisboa, Torre do Tombo, *Odiana*, l. 5, fols. 70-70v).

⁴² A passagem «de seu corpo» custava um dinheiro; o frete de cada cesto de colo cheio e de cada argã cheia de pão ou de outra coisa, também um dinheiro; cada besta cavalgar ou muar, seis dinheiros; besta asnal, três dinheiros (*Livro dos pregos*, doc. 100, p. 223).

⁴³ Lisboa, Torre do Tombo, *Gaveta 21*, mc. 2, n.º 14.

⁴⁴ Em Fevereiro de 1273, o mosteiro canalizou parte da verba realizada numa venda na aquisição de uma barca para Coina (Lisboa, Torre do Tombo, *Gaveta 21*, mc. 9, n.º 31).

⁴⁵ *Cortes portuguesas, reinado de D. Afonso V. Cortes de 1439*. Orgs. João José Alves Dias; Pedro Pinto. Lisboa: Centro de Estudos Históricos, Universidade Nova de Lisboa, 2016, pp. 153-154.

Mas, relativamente à margem sul, a atenção do Foral dirigia-se sobretudo para a circulação e as entradas na capital de fruta, pão, vinho e gado. No caso de ser transportada por não vizinhos, a fruta que entrava em Lisboa pelo rio, proveniente de Sintra, Alenquer ou Povos era tributada⁴⁶, ao passo que as uvas e figos de Almada nada pagavam, mesmo para efeitos de venda na cidade (fl. 29). Esta prerrogativa incentivava, decerto, a sua colocação no mercado lisboeta e tornou-se ainda mais significativa se atendermos a que as vinhas alastravam pelo termo almadense, onde, aqui e ali, pontificavam figueirais⁴⁷.

À extensão das vinhas correspondia uma intensa produção vinícola. Em 1363, o concelho almadense alegava que a maioria dos moradores vivia dos mesteres do mar e das suas vinhas. De tal forma o termo estava «pobrado de vinhas» que não era possível assegurar a manutenção de gados ou bestas, nem fazer lavras, pelo que careciam de mantimentos de pão, cevada e palha⁴⁸. E nas cortes de 1371, cinco dos dez capítulos especiais de Almada respeitavam à circulação dos vinhos na vila e no termo⁴⁹. Circulação essa que se estendia, inevitavelmente, ao grande centro consumidor que Lisboa já era, facilitada, obviamente, pela rapidez de acesso.

O Foral definia um complicado quadro de cobrança de taxas sobre a entrada de vinhos. As disposições distribuíam-se por vários *títulos*, embora, na parte final, haja um dedicado exclusivamente ao ramo dos vinhos. As disposições oscilam entre o genérico e o particular e, por vezes, sobrepõem-se. Mais a mais, aos vinhos associavam-se os tonéis, que podiam ser, eles próprios, objecto de transacções, e como tal taxados, independentemente da bebida que transportassem ou não.

Quando chegava pela foz, a dízima era aplicada tanto aos vinhos de Setúbal, Alcácer do Sal, Odemira e Sines, que iam à portagem (fl. 32), como aos de Atouguia,

⁴⁶ As cargas de cerejas, pêssegos, limões, laranjas, ameixas verdes (não passadas), uvas ferrais, cidras, romãs, maçãs e peras pagavam três dinheiros, as meias cargas (de besta pequena) três mealhas e as cestas um dinheiro (fols. 28v-29). As mesmas taxas eram aplicadas à fruta levada por não vizinhos pelas barcas de Coina e Almada (fol. 29).

⁴⁷ Lembremos a descrição do cruzado, autor da mais famosa epístola sobre a conquista de Lisboa: «A sul deste rio fica a região de Almada, rica em vinhas, figos e romãs.» (*A conquista de Lisboa aos mouros em 1147. Relato de um cruzado*. Edição, tradução e notas de Aires A. Nascimento. Lisboa: Vega, 2001, p. 77). Sobre a expansão da vinha na margem sul, veja-se OLIVEIRA, José Augusto C. F. – *Na Península de Setúbal*, pp. 232-233. Em 1390, um foreiro lamentava-se dos danos provocados pelos invasores castelhanos e por uma praga de «piolho» nos setenta ou oitenta pés de figueiras num casal do Pombal, nos arredores da vila de Almada (Almada, Arquivo da Santa Casa da Misericórdia de Almada, *Tombo da gafaria de S. Lázaro de Cacilhas*, fols. 2v-3v). De resto, e para além das numerosas referências a figueiras, são identificados alguns «figueiredos» no termo de Almada (Lisboa, Torre do Tombo, *Santos-o-Novo*, doc. 1085; *Ch. de D. Dinis*, l. 4, fol. 7; *S. Vicente de Fora*, 1ª Inc., mc. 5, doc. 25).

⁴⁸ *Chancelaria de D. Pedro I (1357-1367)*. Ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: Centro de Estudos Históricos, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa/Instituto Nacional de Investigação Científica, 1984, n.º 842, pp. 384-386.

⁴⁹ *Cortes portuguesas. Reinado de D. Fernando I (1367-1383)*. Vol. I (1367-1380). Eds. A. H. de Oliveira Marques e Nuno José Pizarro Pinto Dias. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica/Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1990, pp. 67-72. O peso dado às questões vitivinícolas evidencia que Almada já era, então, um grande centro produtor (VIANA, Mário – *Os vinhedos medievais de Santarém*. Cascais: Patrimónia Histórica, 1998, p. 188).

Lourinhã e Algarve, que livravam na alfandega (fl. 9)⁵⁰. Já a descarga em Lisboa e a saída pelo Tejo implicavam a taxa de 1,5 almudes por tonel⁵¹, excetuando os vinhos que os vizinhos traziam das suas herdades, mesmo aforadas, que não arrendadas (fl. 31). Porém, tornara-se prática a conversão da quota em dinheiro, segundo o preço de venda, beneficiando o pagante de um desconto de dois soldos por tonel (fl. 31v). Do ponto de vista tarifário, ficava favorecido o transporte por terra pois o vinho que chegasse, por essa via, da Lourinhã, da Arruda, dos termos de Torres Vedras ou de Óbidos e demais lugares pagava da besta maior três dinheiros e da pequena três mealhas, ficando os vizinhos isentos.

Contudo, de Almada e do Ribatejo⁵² o vinho podia também ser acarretado para Lisboa em odres, que eram tabelados exactamente como aquele que vinha por terra, equivalendo a carga maior a quatro odres e a menor a dois (fl. 32)⁵³. É certo que a sua capacidade era diminuta, mas, ainda assim, a carga maior equivalia a uma carga cavalariça, quanto transitava por terra, que provavelmente continha 12 almudes⁵⁴, isto é quase um quarto do que levava um tonel. Ademais, uma barca comportaria maiores quantidades e o transporte era mais rápido⁵⁵. Seria, pois, compensatório efectuar o transporte em odres: se por um tonel pagavam almude e meio, ao preço do mercado,

⁵⁰ «Os moradores do lizboa que leuarem Tonões pera atougia Ou lourinhãa pella foz ham de poer penhores na portagem E quando vierem com os vinhos ham de pagar dzima dos dictos vinhos na alfandega [...]» (fol. 9).

⁵¹ Um tonel comportaria cerca de 50 almudes, mas a sua equivalência em litros não é unânime. Foi precisamente esse o valor proposto por MARQUES, A. H. de Oliveira – “Pesos e Medidas”. In *Dicionário de História de Portugal*, p. 70, ao qual faz corresponder, no sistema decimal, 900 litros. Já L. S. LOPES cita uma postura de Lisboa de 1318, segundo a qual o tonel comportava entre 52 e 54 almudes, referindo também que D. Pedro I fixou o primeiro valor e tornou o almude de Lisboa como padrão do reino, mas esclarece que a documentação medieval que conhece não lhe permite determinar a sua capacidade métrica, apesar de admitir, como possibilidade, um valor de 16,67 litros (cf. LOPES, Luís Seabra – “Sistemas Legais de Medidas de Peso e Capacidade, do Condado Portucalense ao Século XVI”. *Portugalia*, Nova Série, vol. XXIV (2003), pp. 114, 137, 140, 141). A existência de tonéis de 50 e 52 almudes, nos séculos XIV e XV, com a capacidade de 540 e 561,6 litros, respectivamente, a partir da atribuição de 10,8 litros ao almude, foi recentemente proposta por VIANA, Mário – *Novos Estudos de história metrológica (séculos XIV-XX)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores / Centro de Estudos Humanísticos, 2017, p. 44.

⁵² Como sucedia em Almada, no antigo concelho do Ribatejo a vinha foi largamente implementada, ao longo do século XIV, particularmente pelo mosteiro de Santos-o-Novo (BEIRANTE, Maria Ângela – “Alcochete, vila-berço de D. Manuel. Administração, economia e forma urbana (séculos XV-XVI)”. In *III Congresso Histórico de Guimarães. D. Manuel I e a sua época. 24 a 27 de Outubro de 2001. Actas*. vol. III. *População, sociedade e economia*. Guimarães: Câmara Municipal de Guimarães, 2004, p. 68).

⁵³ Não encontramos dados seguros sobre a capacidade do odre. Para um período posterior, e de forma imprecisa, foi apontada a capacidade de dois a três almudes para os odres em que os almocreves transportavam o azeite e o vinho no dorso de burros e mulas (MADURO, António Eduardo Veyrier Valério – *Tecnologia e Economia Agrícola no Território Alcobacense (séculos XVIII-XX)*. Vol. II. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2077, p. 98. Tese de doutoramento).

⁵⁴ A carga maior parece equivaler à cavalariça ou carga de besta maior. Se atribuirmos o valor mínimo atrás mencionado de 3 almudes por odre teríamos, pois, 12 almudes por carga maior, valor que coincide com aquele que consta no foral manuelino de Lisboa, isto é, «por carga mayor doze almudes. e por menor seis almudes. e costal. tres almudes» (Lisboa, Torre do Tombo, *Leitura Nova*, lv. 47, fol. 1).

⁵⁵ Por barcas foi transportada uma quantidade significativa de pedra para obras na Sé de Lisboa, nos inícios do século XIV (Arquivo Distrital de Braga, *Gavetas, Gaveta das Matérias Inúteis*, nº 111).

o valor decerto superava os 5,5 soldos exigidos por igual quantidade em odres⁵⁶. Para os vizinhos a vantagem era ainda mais evidente, dado que, se não se tratasse da produção de herdades que lhes pertencessem, ficavam sujeitos ao pagamento do almude e meio por tonel, mas estavam totalmente isentos se recorressem aos odres.

O facto não passou despercebido à autoridade fiscal. Pouco tempo antes da publicação do Foral, na contenda de 1371, acima referida, o concelho protestara o incumprimento desta prática pelos oficiais da portagem. E da resposta do almoxarife transparece que o recurso aos odres se vinha a intensificar. Argumentava que o vinho assim envasado devia ser tributado como o dos tonéis por mar (isto é, pelo rio), pagando um almude por moio ou almude e meio por tonel⁵⁷. Mais, só recentemente se instalara a prática do transporte da bebida em odres. Anteriormente, apenas alguns regateiros pobres, «em tempo dos mostos de almada», isto é, no período de fermentação dos vinhos, iam a Almada comprar dois, três, ou quatro odres de raspa que era posta em talhas, após o que o produto era vendido. Como a quantidade era pequena, não eram tributados. O rei deu razão ao concelho e o Foral fixou o preceito, que aparece já como dado adquirido numa inquirição de 1378 sobre a cobrança de direitos régios na portagem, a propósito das reclamações do concelho de Lisboa⁵⁸.

Além disso, a presença de moradores lisboetas na outra margem vai-se cimentando no período em causa, como insinuem os casos registados de investimento fundiário, durante o século XIV, na qualidade de proprietários ou enfiteutas⁵⁹. Parece significativo que, entre 1357 e 1390, três mercadores, dois tanoeiros e um tosador, moradores em Lisboa, tenham aforado vinhas no termo de Almada, mediante o pagamento em dinheiro⁶⁰. Por outro lado, várias comunidades monásticas de Lisboa, como as de S. Vicente de Fora, Santos-o-Velho e S. Domingos de Benfica, possuíam vastos bens no termo de Almada, onde sobressaíam as vinhas e, como foi referido, todas beneficiavam das isenções portageiras como os vizinhos. E as freiras de Santos, mosteiro que detinha a quase totalidade das terras de Coína,

⁵⁶ Cf. VIANA, Mário – *Alguns preços de vinho em Portugal (séculos XIV-XVI)*. Separata de *Arquipélago. História*, 2ª Série, V (2001), p. 608. Embora, claramente acima dos preços aí elencados para o penúltimo quartel do século XIV.

⁵⁷ «[...] de todo vinho que vem de fora per mar pera vender de cada moyo hũu almude e amonte ao tonel hũu almude e meo ergo do deue auer almude de vinho [...]» (Lisboa, Torre do Tombo, *Ch. de D. Fernando*, l. 1, fols. 86-86v). Pela reforma de D. Pedro, o moio dividia-se em 4 quarteiros, 16 teigas, 32 almudes e 64 alqueires (LOPES, Luís Seabra – “Sistemas Legais de Medidas de Peso e Capacidade”, p. 141). Multiplicando os 32 almudes por 1,5, obteríamos um tonel de 48 almudes, um valor próximo ao de 50/52 almudes acima enunciado.

⁵⁸ *Livro dos pregos*, doc. 98, p. 216.

⁵⁹ OLIVEIRA, José Augusto C. F. – “Atravessar o Tejo: mercadores de Lisboa em Almada no século XV”. In KRUS Luís; OLIVEIRA, Luís Filipe; FONTES, João Luís (coords.) – *Lisboa Medieval: Os rostos da Cidade*. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, pp. 216-217.

⁶⁰ Lisboa, Torre do Tombo, *Santos-o-Novo*, cx. 16, mç. único, nº 1096; *S. Vicente de Fora*, 1ª Inc., mç. 19, nº 18; l. 65, fols. 86-88v; 91-93v; 2ª Inc., cx. 14, nº 100, nº 105.

promoveram, ao longo de Trezentos, um arroteamento sistemático, visando a transformação da charneca em vinhedos⁶¹.

Como era inevitável, também o cereal ou a farinha – discrimina-se o trigo, o milho, cevada, o centeio e a aveia, por vezes em associação com os legumes – passava pelos portos da Outra Banda. Porém, o «Titollo do ramo do pam do Ryo» (fl. 26v) exceptuava do regime geral o que chegava pelas barcas de Coina e de Almada, que usufruíam de um foro à parte. Com efeito, o pão proveniente de Azambuja, Alenquer, Santarém, Ribatejo e das outras comarcas ribeirinhas era onerado em um alqueire por cada trinta, inclusive para os vizinhos mas apenas no caso de o comprarem para revenda. Diferentemente, sobre as cargas oriundas de Almada e de Coina pesava uma taxa monetária: dois dinheiros sobre a «costã», quatro sobre a «argã», que comportava precisamente o dobro⁶². Costã, ou costal, designava a carga que podia ser transportada por um homem num saco ou algo equivalente⁶³, enquanto a argã remetia para um contentor duplo⁶⁴. Assim, a argã equivalia à carga pequena ou asnal (carga menor ou de besta pequena), o costal a 1/4 da carga cavalar ou maior, sendo esta última a proporção que ainda consta nos forais manuelinos⁶⁵. Para além dos alqueires em que se quantificava o cereal, vindo dos outros portos taganos, e das cargas de bestas, são as únicas medidas enunciadas para o cereal e a farinha no texto do Foral. Por terra a carga da besta maior (o dobro da argã) era taxada apenas com 3 dinheiros, registando-se, neste caso uma situação desfavorável para a introdução do cereal em Lisboa a partir da outra margem, mas ainda assim vantajosa face à comercialização por via marítima.

Com efeito, como acontecia com o vinho, os critérios de tributação divergiam com a proveniência. Na generalidade, o pão que viesse pela foz estava sujeito à dízima. Contudo, se a origem fosse Alcácer do Sal por cada argã, vizinhos ou não, pagavam dezoito dinheiros e, por meia argã ou costã, nove dinheiros (fl. 3); já se fosse Sines e Odemira a taxa era de um por vinte, igualmente para todo o cereal ou farinha (fl. 4). Como se vê, Sines e Odemira mais do que quadruplicavam o tributo exigido a Almada e Coina e mesmo a trintena, que incidia sobre o cereal vindo pelo rio, superaria os valores exigidos à argã e ao costal⁶⁶.

⁶¹ OLIVEIRA, José Augusto C. F. – *Na Península de Setúbal*, p. 290.

⁶² «mea argãa ou costã» (fol. 3).

⁶³ O foral novo de Lisboa refere o costal como «peso aas costas» e dá como sinónimos «canastra» e «cesta» (Lisboa, Torre do Tombo, *Leitura Nova*, Lv. 47, fols. 4v e 34).

⁶⁴ «Argã» poderá derivar de um étimo latino (*anagriellae*) relacionado com o transporte a cavalo e em carro, ou do árabe *arque*, «cesto duplo» (VITERBO, Fr. Joaquim de Santa Rosa de – s. v. «Argaans». In *Elucidário das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regularmente se ignoram*. 2ª edição crítica por Mário Fiúza, vol. II, Porto-Lisboa: Livraria Civilização, 1984, pp. 564-565).

⁶⁵ A «argã» já não aparece mencionada nos forais manuelinos, ao contrário da costã ou costal. Segundo o foral manuelino de Lisboa o costal era um submúltiplo da carga maior (1/4), equivalendo a 4 alqueires.

⁶⁶ M. Viana registou para os anos de 1371-1372, nas regiões do da Estremadura e de Entre Tejo e Odiana, preços por alqueire de 40 e 60 soldos para o trigo, e de 20 e 30 soldos para a cevada (VIANA, Mário – «Alguns preços de cereais em Portugal: séculos XIII-XVI». *Arquipélago*. História, Série 2, vols. 11/12 (2007/08), p. 214. Com base nestes dados a argã valeria, pelo menos, 320 soldos (3840).

Não obstante, Almada e Coina apesar de usufruírem de uma situação claramente vantajosa, em termos fiscais, relativamente às entradas pela foz, não assegurariam um fluxo suficiente ao abastecimento da cidade, no qual sobressaía Alcácer do Sal⁶⁷, por onde se escoava a produção agrícola do interior alentejano⁶⁸. Com efeito, o «Titolo dos aueres que ueem d alcaçer pella foz» insere uma disposição sobre as descargas dos barcos que entravam pela barra do Tejo, clarificando que se deviam efectuar por ordem de chegada no caso de aportarem várias embarcações, «quatro ou çinquo baixões de hũa maree come mujtas vezes acontece» (fl. 3v).

Vejamos também o que sucedia com o peixe, outro produto alimentar amplamente visado no Foral. Almada e Coina, mais do que centros abastecedores, aparecem aqui como lugares de consumo e de redistribuição. As barcas de Coina e de Almada estavam autorizadas a circular livremente nos portos do Tejo, desde que não passassem pela foz, com os seus haveres, que incluíam o pescado⁶⁹. Mesmo os moradores de Lisboa que levassem pescado para Santarém e outras comarcas, também dizimavam (fl. 22). Todavia, e mais uma excepção se abre, das cargas de qualquer pescado (e de sardinhas, acrescenta-se) fresco ou seco, transportado para fora da cidade, fosse pelas barcas de Almada e Coina, fosse por terra, pagavam seis dinheiros, independentemente de corresponderem a besta pequena ou grande, excepto, claro, os vizinhos de Lisboa (fl. 30v).

De Setúbal chegavam a Lisboa, vindos por terra até Coina ou Almada, congros e peixotas secas que eram tributados de acordo com o regime geral (fl. 23v). Já se esse peixe, bem como aquele proveniente de Sesimbra, seguisse o mesmo percurso para ser vendido nos portos do Tejo não era colectado (fl. 22v) pois usufruía do direito de passagem.

Note-se ainda que Almada tinha actividade piscatória. Em Março de 1255, os santiaguistas obtiveram de D. Afonso III a doação dos tributos sobre as pescarias de Sesimbra, Almada, Setúbal e Alcácer, lugares que estavam, então, sob sua jurisdição⁷⁰. E como já dissemos, em 1363, o concelho relevava os moradores que viviam dos mesteres do mar. Todavia, o produto desta actividade não foi directamente visado no texto foralengo.

⁶⁷ Alcácer era tão importante como Santarém para o abastecimento de trigo da capital, constituindo o escoadouro natural de todo o Baixo Alentejo (MARQUES, A. H. de Oliveira – *Introdução à História da agricultura em Portugal. A questão cerealífera durante a Idade Média*, 3ª ed. Lisboa: Edições Cosmos, 1978, p. 182).

⁶⁸ PEREIRA, Maria Teresa Lopes – *Alcácer do Sal na Idade Média*. Lisboa: Edições Colibri/Câmara Municipal de Alcácer do Sal, 2000, p. 59.

⁶⁹ Podiam fazer escala em Lisboa sem pagar qualquer direito, salvo do que comprassem ou vendessem na cidade («E a esto chamam passagem»). Inclusivamente, prevê-se a possibilidade de um qualquer contratempo reter os mercadores, sem qualquer penalização (13v).

⁷⁰ NEVES, Carlos Manuel L. Baeta (dir.) – *História Florestal Aquícola e Cinegética. Colectânea de documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Chancelarias reais*. Vol. I. Lisboa: Direcção Geral das Florestas, 1980, doc. 2, pp. 24-25.

Já relativamente ao gado, o Foral refere expressamente as transacções realizadas em Coina e Almada, bem como nos seus termos, pelos marchantes e carniceiros vizinhos de Lisboa, que não pagavam qualquer portagem fossem eles vendedores ou compradores⁷¹. Pra os de fora parte, o valor da portagem era o mesmo, fosse qual fosse a via de entrada no termo da cidade⁷².

Porém, o grosso do gado que abastecia a cidade, através dos portos de Almada e Coina, vinha, certamente, de paragens mais afastadas. Sabemos, por um diploma de 1376 – emanado, portanto, em data próxima à da publicação do Foral –, que Sesimbra dificultava, ou impedia mesmo, a pastagem de gados na charneca do respectivo termo, quando estes se dirigiam para a capital, além de não fornecer pão aos carniceiros e às outras pessoas que conduziavam as manadas. Perante o agravo dos homens bons do concelho de Lisboa, D. Fernando determinou que esses gados em trânsito podiam livremente pastar nas heranças da vila de Sesimbra, excepto nos lugares sementeados ou em vinhas⁷³. Dois anos depois, perante outra queixa do concelho, idêntica, outra carta régia inibia o comendador de Palmela de cobrar o montado dos gados trazidos pelos carniceiros e regatões de Lisboa, que passavam pelo termo da vila, o que contrariava o costume⁷⁴.

Estas manadas, provenientes de terras meridionais, acederiam a Lisboa pelo porto de Coina e, seguramente, pelo de Almada, como comprovam os diversos conflitos entre o concelho e os ganadeiros, que mereceram intervenções de D. Pedro e D. João I⁷⁵. Por aqui o trajecto fluvial era mais curto, diminuindo as dificuldades colocadas pela travessia. Mas o embarque das reses colocaria problemas, à semelhança do que ocorria com as bestas, devido à altura das barcas e à turbulência das águas provocada pelos ventos⁷⁶. A referida postura trecentista de Lisboa, que estipulava os custos da travessia a pagar pelos donos dos animais, explicitava que os barqueiros deviam chegar os seus batéis a tal lugar onde pudessem «filhar a carrega».

⁷¹ O pagamento da portagem ficava a cargo dos vendedores (se fossem vizinhos de Lisboa ficavam isentos). Se o gado seguisse para outras paragens, o rei não tinha qualquer direito de tributação (14-14v).

⁷² Por cada cabeça: do boi, 2 soldos, da vaca, 1 soldo, do carneiro, da ovelha, da cabra e do porco, 2 dinheiros (fols. 14-14v).

⁷³ *Livro dos pregos*, doc. 101, p. 224.

⁷⁴ *Livro dos pregos*, doc. 86, p. 164.

⁷⁵ O concelho almadense proibira a utilização da estrada mais directa de acesso a Cacilhas, devido aos danos provocados nas vinhas. Perante o desagrado dos carniceiros da capital, D. Pedro levantou a «defesa» do caminho (*Chancelaria de D. Pedro I (1357-1367)*, nº 901, p. 417). D. Fernando voltou a impor o regime de coutada ao referido caminho (*Cortes portuguesas. Reinado de D. Fernando I (1367-1383)*. Vol. I (1367-1380), pp. 70-71), mas D. João I cedeu novamente aos desejos dos negociantes lisboetas, o que valeu a Almada contrapartida de vulto (Lisboa, Torre do Tombo, *Ch. de D. João III*, l. 17, fol. 38 v).

⁷⁶ O assunto foi abordado em cortes por duas vezes. Em 1361, D. Pedro ordenou a construção de poiais que permitissem a descida para as barcas, em Cacilhas e em Lisboa, a cargo dos respectivos concelhos (*Cortes portuguesas. Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*. Ed. A. H. de Oliveira Marques e Nuno José Pizarro Pinto Dias. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica/Centro de Estudos Históricos, Universidade Nova de Lisboa, 1986, pp. 57-58). A obra não se realizou de imediato, pois o mesmo problema foi levantado, dez anos decorridos, nas Cortes de Lisboa, tendo o monarca reiterado a decisão anterior, precisando mesmo que se fizessem os ditos poiais como os de Sevilha (*Cortes portuguesas. Reinado de D. Fernando I (1367-1383)*. Vol. I (1367-1380), p. 42).

Se a listagem dos bens e mercadorias taxados numa portagem não significa necessariamente a sua efectiva existência, mas antes a prevenção da possibilidade da sua circulação⁷⁷, parece-nos que o conjunto de referências que o Foral da Portagem faz a Almada e Coina, pela sua natureza concreta e sustentação, vem sublinhar o peso que estes centros portuários tinham no abastecimento da cidade.

A colocação de produtos em Lisboa era, certamente, facilitada pelas condições de acesso que o percurso fluvial oferecia e tanto aproveitava aos proprietários e mercadores locais como aos institutos religiosos e moradores lisboetas que investiam na exploração de terras na margem sul, tanto mais que estavam isentos do pagamento da portagem.

Por outro lado, um sistema de tributação que penalizava a entrada de mercadorias por via marítima estimulava o recurso a Almada e Coina, como pontos de passagem ao trânsito de bens para Lisboa, a partir dos trajectos terrestres oriundos de Setúbal e de Sesimbra, ou até de terras mais meridionais.

É certo que Almada e Coina não dependiam exclusivamente do mercado lisboeta, funcionando como centros de redistribuição no comércio fluvial e as suas barcas articulavam vários portos, como atesta o facto de disporem do direito de passagem, quando se tratava de peixe fresco e seco ou de outros produtos sujeitos a dízima (fls. 13v, 22v). A Coina chegava pescado vindo de Setúbal e Sesimbra e de lá saía para Lisboa, Santarém e outros povoados ribeirinhos. E acrescente-se o gado, que podia seguir, igualmente, Tejo acima.

Mas, como sugere o tipo de tarifas exigidas a Almada e a Coina, no vinho e no pão, claramente distinto do que era aplicado a outras comarcas taganas, nestas terras da outra margem a atracção exercida por Lisboa intensificava-se, não só pela proximidade geográfica como ainda, e sobretudo, pela partilha da navegação num espaço fluvial de excepção como era o estuário do Tejo.

⁷⁷ FAVIER, Jean – *Finance et fiscalité au bas Moyen Age*, p. 214 (nota 5).