

MARIA LUÍSA B. H. PINHEIRO BLOT

Os portos na origem dos centros urbanos

Contributo para a arqueologia
das cidades marítimas
e flúvio-marítimas em Portugal


MINISTÉRIO DA CULTURA


INSTITUTO PORTUGUÊS
DE ARQUEOLOGIA

TRABALHOS DE ARQUEOLOGIA; 28

COORDENAÇÃO EDITORIAL
António Marques de Faria

DESIGN GRÁFICO
TVM Designers

PRÉ-IMPRESSÃO E IMPRESSÃO
Gráfica Maiadouro

TIRAGEM
500 exemplares

Depósito Legal
189234/02

ISSN 0871-25

ISBN 972-8662-II-4

Instituto Português de Arqueologia
LISBOA
2003

O Instituto Português de Arqueologia respeita os originais dos textos que lhe são enviados pelos autores, não sendo, assim, responsável pelas opiniões expressas nos mesmos, bem como por eventuais plágios, cópias ou quaisquer outros elementos que de alguma forma possam prejudicar terceiros.

*Ao Jean-Yves,
a meus Pais,*

*aos navegantes
em demanda de um porto*

Agradecimentos

Agradecemos em primeiro lugar à Professora, e Directora do Mestrado em Arqueologia da Universidade do Minho, Doutora Maria Manuela Martins, bem como aos restantes Professores do mesmo Mestrado, Doutora Manuela Delgado, Doutora Maria da Conceição Falcão, Doutor Francisco Sande Lemos, Doutor José Meireles. A todos o nosso agradecimento pelos saberes transmitidos e pelos momentos das aulas em cujo ambiente fomos concebendo o tema que hoje aqui apresentamos. Agradecemos especialmente ao Doutor Francisco Sande Lemos, o facto de ter aceite a orientação do presente estudo, bem como as múltiplas e preciosas sugestões que não só vieram desvendar alguns caminhos, como permitiram que este trabalho atingisse as proporções com que o apresentamos. Ao mesmo Professor e orientador agradecemos a minuciosa revisão do texto, assim como todas as correcções, sempre oportunas e esclarecedoras. A Jean-Yves Blot, a nossa gratidão pela generosa e permanente disponibilidade na partilha dos conhecimentos e do método. A Augusto Pinheiro agradecemos a preciosa ajuda na organização do texto. À Doutora Cristina Bernardes, a nossa gratidão pela documentação transmitida, indispensável à compreensão dos processos de transformação do litoral português. Agradecemos aos Drs. A. M. Dias Diogo, P. A. Pirazzoli, Fernando Real e J. Beleza Moreira, as preciosas sugestões, a documentação e as informações generosamente cedidas; à Dra. Isabel de Luna agradecemos as facilidades concedidas na reprodução de documentos. Ao Eng.º José Farrajota e ao Sr. João da Bernarda agradecemos a gentileza e a disponibilidade com que cederam documentos e informações da maior utilidade para este trabalho. Fica igualmente expresso o nosso agradecimento pela generosidade com que os amigos Luís Falcão da Fonseca, Cândida Simplício, Jorge de Almeida Carvalho, João Pedro Vaz nos comunicaram a documentação de que dispunham e cuja consulta contribuiu para o desenvolvimento deste estudo, e ainda o oportuno auxílio do amigo Mário Jorge Almeida, na fase de finalização do trabalho. A Tiago Fraga e a Paulo Jorge Rodrigues agradecemos o generoso apoio numa das fases finais do trabalho. Ao Instituto Português de Arqueologia fica igualmente expresso o nosso agradecimento pela oportunidade concedida para a presente publicação. Um último agradecimento à Dra. Margarida Farrajota e ao Dr. Francisco Alves pelas facilidades por ambos concedidas durante a fase de conclusão deste trabalho.

NOTA PRÉVIA	13
--------------------	----

PREÂMBULO	15
------------------	----

INTRODUÇÃO	
Portos e centros urbanos	19
Os condicionalismos geográficos e a continuidade das funções portuárias	19
O estudo da formação dos centros urbanos do litoral e fluviais	23
Objectivos do presente estudo	23

I. A PROBLEMÁTICA	
1.1. A água: da barreira natural ao novo terreno de investigação arqueológica	27
1.2. Arqueologia Terrestre e Arqueologia do Meio Aquático	27
A complementaridade dos estudos realizados	27
1.3. Arqueossítios portuários: processos de continuidade e de mudança	29
1.3.1. Continuidade: exemplos	29
1.3.2. Descontinuidade. Acessibilidade e declínio das actividades portuárias. Exemplos	29
1.3.3. Casos em que houve um factor locativo determinante (a centralidade)	30
Criação <i>ex-novo</i> (a partir de factores locativos estáveis)	31
1.4. O passado do homem relacionado com o meio aquático	31
Dois espaços físicos: água e terra	31
Circulação aquática e pontos de apoio	32
Um canal de circulação privilegiado	33
1.5. O “ <i>locus</i> ” português ideal	34

2. DINÂMICA LITORAL, NAVEGAÇÃO E MODELOS DE PORTOS (FUNDAMENTOS TEÓRICOS)

2.1. Geomorfologia costeira	37
2.1.1. Evolução dinâmica do litoral e actividades antrópicas	37
2.1.2. Movimentos tectónicos e sismotectónicos	44
2.1.3. A importância das marés	47
2.2. Os abrigos naturais esquematizados por N. Flemming	47
Uma adaptação dos esquemas à costa de Portugal	47
2.3. Navios e Transportes	51
2.3.1. O Navio	51
2.3.2. Os custos do transporte	51
2.4. Os Portos	54
2.4.1. O fenómeno portuário. Portos e complexos portuários	54
2.4.2. Navegabilidade, segurança costeira e hierarquização dos enclaves costeiros	56
2.4.3. A Proto-História. Poemas homéricos, navegação e arqueologia A Idade do Bronze e a navegação	59
2.5. Centros urbanos. Conceitos utilizados	61

3. MÉTODOS PARA O ESTUDO ARQUEOLÓGICO DA NAVEGABILIDADE E DA FORMAÇÃO DOS PORTOS

3.1. Pesquisa	65
3.1.1. Pesquisa bibliográfica genérica	65
3.1.2. Pesquisa bibliográfica de estudos arqueológicos da vertente terrestre, do meio aquático e outros estudos	65
3.2. Análise da bibliografia recenseada	66
3.2.1. Geomorfologia costeira	66
3.2.2. Geografia histórica	66
3.2.3. Arqueologia referente a zonas costeiras	66
3.2.4. Arqueologia do meio aquático	67
3.2.5. Cartografia	67
3.2.6. Iconografia	68
3.3. Análise crítica	68
3.4. Cronologia	69
3.5. Organização de um catálogo	69

4. ANÁLISE DOS DADOS DISPONÍVEIS

4.1. Navegabilidade antiga no Ocidente da Península Ibérica	73
4.1.1. Atlântico e Mediterrâneo. Paralelos e diferenças	73
4.1.2. Paleoclima e circulação oceânica	74
4.1.3. Contactos mediterrânicos e rios navegáveis	75
4.1.4. A Idade do Ferro e os centros pré-urbanos do Sudoeste peninsular	79
4.1.5. Achados submarinos de épocas pré-romana e romana	80
4.1.6. A navegabilidade dos rios no litoral atlântico ibérico segundo o testemunho de Estrabão	82
4.2. Portos	83
4.2.1. Do porto ao espaço urbano	83
4.2.2. Sítios portuários romanos na Europa ocidental Importância das embarcações fluviais nos espaços portuários	87
4.3. Análise do território português	94
4.3.1. Navegação, construção naval e utilização dos litorais	94
4.4. O litoral português: descrição	102
Contributo dos achados em meio subaquático	102
4.4.1. Panorama diacrónico dos enclaves costeiros do litoral português	107
4.5. Esboço dos antigos complexos portuários do território português e sua subsistência	124
4.6. Povoamento litoral e sublitoral	125
A via romana norte-sul e as cidades fluvio-marítimas	125
4.7. Proposta de uma cronologia	126

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1.1. O porto e os elementos (equipamentos) portuários	137
5.1.2. As opções possíveis no litoral atlântico	138
5.1.3. O binómio portuário	138
5.1.4. Os vestígios arqueológicos do lodo dos estuários e dos ambientes lagunares. Estruturas portuárias desconhecidas e a possível utilização de madeira na sua construção	140
5.1.5. Possíveis funções portuárias dos <i>villae</i> e <i>vici</i>	141
5.1.6. Recursos naturais: mineração, pesca e salinicultura	141
5.1.7. Antiguidade de uma escolha geográfica	142
5.1.8. O traçado do itinerário XVI	142

5.2. Paleolitoral e alterações costeiras	145
5.3. A formação das cidades do litoral português: indicadores arqueológicos e históricos das suas funções portuárias	146

6. CATÁLOGO

Nota Introdutória	155
Complexos portuários de Portugal	159
I. Complexo portuário do Rio Minho	162
Caminha	162
II. Complexo portuário do Rio Lima	166
Viana do Castelo	166
III. Complexo portuário do Rio Cávado	172
Esposende	172
Braga	174
IV. Complexo portuário do Rio Ave	180
Vila do Conde	182
V. Complexo portuário do Rio Douro	187
Porto	188
VI. Complexo portuário da “Ria” de Aveiro	197
Aveiro	197
VII. Complexo portuário do Baixo Mondego	204
Figueira da Foz	204
Coimbra	210
VIII. Complexo portuário da “Lagoa” da Pederneira	212
Alcobaça	213
IX. Complexo portuário da “Lagoa” de Alfeizerão	217
Alfeizerão	217
X. Complexo portuário da Costa da Estremadura	219
Óbidos	220
Atouguia da Baleia	223
Peniche	225
Lourinhã	231
Torres Vedras	232

XI. Complexo portuário do Rio Tejo	235
Lisboa	237
Almada	246
Sacavém	247
Povos / Vila Franca de Xira	248
Santarém	251
Constância	254
Abrantes	255
Tomar	257
XII. Complexo portuário do Estuário do Rio Sado	259
Setúbal	260
Alcácer do Sal	264
XIII. Complexo portuário da Costa Alentejana	269
Sines	270
XIV. Complexo portuário do Barlavento Algarvio (XIVA. Complexo portuário do Rio Arade)	272
Lagos	274
Portimão	276
Silves	282
Loulé	285
XV. Complexo portuário do Sotavento Algarvio	289
Faro	289
Tavira	295
XVI. Complexo portuário do curso inferior e do Estuário do Rio Guadiana	298
Castro Marim	298
Mértola	301

7. RESUMO/RÉSUMÉ	307
-------------------------	-----

8. BIBLIOGRAFIA	317
------------------------	-----

Nota prévia

O trabalho que apresentamos nasceu do interesse por dois fenómenos: a evolução da paisagem e, em estreita ligação com a mudança, a adaptação humana a essa evolução, nomeadamente no que concerne a possibilidade de acesso por via aquática. No estudo dessa mesma adaptação, que se operou mediante o recurso a uma dupla navegação, fluvial e oceânica, observámos a configuração de um paleolitoral permissivo no que concerne os contactos longínquos, ou seja, navegações de longo curso.

As fases percorridas, no âmbito deste estudo, correspondem aos vários aspectos da investigação que descrevemos nos vários capítulos, tendo ficado definidas as grandes linhas de investigação no terceiro Capítulo.

O teor deste estudo corresponde integralmente à Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à Universidade do Minho sob a orientação do Doutor Francisco Sande Lemos, e discutida em 16 de Julho de 2001.

A versão actual foi revista e pontualmente melhorada, e substituí, doravante, a edição policopiada entregue à Universidade do Minho.

Santa Rita, 24 de Fevereiro de 2002

Preâmbulo

“O mundo inteiro é cingido por mar que corre a toda a volta segundo um grande círculo; e não é de modo nenhum necessário procurar provar por argumentos o que é já conhecido pela experiência.

Hoje em dia, a partir de Gades e das colunas de Hércules, navega-se em todo o oceano Ocidental, contornando a Espanha e as Gálias. Quanto ao oceano Setentrional, ele foi percorrido na sua maior parte, quando, sob os auspícios do divino Augusto, uma frota fez a volta à Germânia até ao promontório dos Cimbrós; (...).” (Plínio, o Antigo, II, 166-168)¹

O estudo da realidade portuária torna-se difícil pela ausência de vestígios, ou pela sua escassez. Todavia, não cremos que tal ausência seja reflexo da inexistência de actividades portuárias no passado. As dragagens em zonas portuárias, a construção de molhes, de cais, toda uma série de obras a que se assiste na zona ribeirinha das cidades, revelam, muitas vezes, testemunhos de actividades do passado que, em regra, são destruídos. As poucas intervenções, pioneiras, no contexto das obras de expansão urbana na zona ribeirinha de Lisboa, com carácter de emergência, tiveram limitações. A situação que vivemos em 1996, em Peniche, a propósito de um registo arqueológico de emergência (desenho, cartografia, registo em vídeo) do que restava de vestígios náuticos descobertos pela draga, ilustra o potencial arqueológico da faixa do território que o homem utiliza nas actividades que desenvolve entre um centro urbano e o meio aquático.

Em Lisboa, as escavações efectuadas em obras do Banco Comercial Português revelaram nos subsolos da Rua Augusta e da Rua dos Correeiros (Amaro, 1995), vestígios de ocupação do litoral que têm ajudado a definir a topografia da actividade humana na antiga zona ribeirinha que correspondia, nos períodos pré-romano e romano, ao estuário comum de duas ribeiras. A presença de *cetariae*, tanto no referido Banco, como também no subsolo da Casa dos Bicos, constituem evidências da utilização do espaço litoral do estuário do Tejo em actividades de transformação de pescado.

Durante as obras de construção do metropolitano na zona do Cais do Sodré foi localizada uma primeira embarcação da segunda metade do século XV, ou de inícios do século XVI, numa área próxima do Mercado da Ribeira (Rodrigues, Alves, Rieth e Castro, 2001). O segundo achado deste tipo foi uma embarcação da segunda metade do século XIV encontrada no Largo do Corpo Santo durante a desobstrução de um poço vertical de um túnel do metropolitano, em 1996 (Alves, Rieth e Rodrigues, 2001). Finalmente, nas obras de construção de um parque subterrâneo na Praça do Município, também em Lisboa, foram localizadas cavernas de madeira assinalando o local correspondente aos estaleiros navais, provavelmente do século XVI, da antiga Ribeira das Naus (Alves, Rieth e Rodrigues, 2001).

Por outro lado, constituem motivo de reflexão, à escala do restante território de Portugal, vestígios náuticos encontrados ao acaso de trabalhos de drenagem, testemunhando a submersão de áreas em épocas em que as actividades náuticas permaneceram possíveis, num litoral muito mais articulado do que actualmente. É o caso dos vestígios de um navio cuja datação revelou uma época anterior à existência dos coutos do mosteiro de Alcobaça, encontrados em 1973 em Alfeizerão, durante trabalhos de drenagem de uma várzea (Alves, 1990).

Se, por um lado, as intervenções no terreno (prospecções e escavações arqueológicas) são frequentes no território que designamos por vertente terrestre da faixa costeira, o mesmo não podemos afirmar relativamente ao conhecimento da vertente submersa. Durante as décadas que se seguiram à generalização do escafandro autónomo, os intervenientes nesse território, leigos em arqueologia, foram deparando com vestígios arqueológicos e contribuindo para a delapidação de muitos arqueossítios submersos. Na década de 80 surgiram em Portugal as primeiras intervenções com prospecções e estudo (escavação) de alguns casos pontuais (Alves, 1990).

Paralelamente, por iniciativa do Museu Nacional de Arqueologia, com apoio do IPPAR, tomámos, como ponto de partida, a criação de um *Inventário Sistemático do Património Cultural Submerso* (Alves, 1990), que iria proporcionar a identificação de casos prioritários dentro do panorama do *potencial arqueológico relacionado com o meio aquático*, designação que passámos a utilizar posteriormente considerando a extensão da pesquisa ao território litoral não submerso. A investigação envolvida levou-nos a encarar a problemática da reconstrução científica de ambientes litorais do passado como processo indispensável à compreensão, quer da navegação, quer dos correspondentes espaços portuários, incluindo as áreas directamente relacionadas com a mesma, tais como fundeadouros, locais de desembarque e varadouros (Blot e Blot, 1990-1992a, 1990-1992b).

Um trabalho sobre a arqueologia urbana em Portugal que referia como paradigmas europeus as escavações do porto de fundação grega de Marselha, assim como a descoberta dos vestígios de um porto da época viking em Estocolmo (Lemos e Martins, 1992), revela a importância atribuída por arqueólogos portugueses ao tema das cidades do litoral.

O presente estudo propõe uma articulação entre a geomorfologia costeira, a evolução das trocas comerciais por via aquática e a criação de centros urbanos.

Destacámos as parcelas do território português geograficamente aptas a terem sofrido a submersão pós-glaciária dos vales profundos, criando um litoral amplamente articulado, muito recortado, permitindo uma maior navegabilidade, graças a um maior número de abrigos naturais.

Observámos, a partir de uma estabilização do Nível Médio do Mar e da fixação humana num litoral que se tornara seguro, assim como nas zonas ribeirinhas situadas no interior dos vales e dos estuários, as transformações provocadas pelo assoreamento dos vales como resultado da erosão dos solos das montanhas do interior. Observámos ainda a conseqüente modificação do funcionamento das actividades litorais, logo, a utilização dos espaços portuários. Constatámos as relações existentes entre assoreamento, decadência de espaços portuários, e/ou transferência de funções portuárias.

Observámos os casos em que se verificou continuidade das actividades portuárias, e a relação dessa actividade com os centros urbanos. Observámos igualmente os casos de descontinuidade, quer com a interrupção reversível das funções portuárias, quer com o abandono dessas funções.

Considerámos os indícios reveladores de actividades náuticas do passado — vestígios náuticos em meio subaquático e em meio terrestre, quando localizados em zonas anteriormente navegadas e actualmente assoreadas, importações e vestígios de indústrias directamente relacionadas com o transporte aquático. Efectivamente, as realidades portuárias, materializadas pelas importações e por fenómenos de aculturação, constituem, mais do que simples conjecturas, evidências a que estivemos atentos.

Dada a dimensão da temática que escolhemos, não pretendemos com este estudo apresentar de modo exaustivo todos os casos do território português, mas apenas ilustrar com alguns exemplos uma linha de investigação possível dentro da qual apresentamos ele-

mentos para a compreensão do processo de formação de alguns centros populacionais de fisionomia urbana.

Como refere Suzanne Daveau (1988, p. 198), o ambiente litoral, enquanto “*palco frequente das actividades das sociedades humanas*”, é merecedor de todos os progressos que possamos fazer para aprofundar o conhecimento que temos dele. Consciente da importância de actividades náuticas e da interligação das economias de tipo marítimo e mercantil com as economias autárquicas do interior, J. L. de Matos faz notar a inexistência, e a necessidade, de uma distinção, do ponto de vista arqueológico, entre as realidades culturais e económicas de civilizações marítimas do passado e realidades culturais e económicas de comunidades do interior (Matos, 1996).

Segundo a nossa perspectiva, que não deixa de comportar um certo “olhar de marinha”, concebemos a antiga possibilidade de utilização de carácter portuário em todos os casos em que a documentação permitiu reconstruir espaços navegáveis, acostáveis ou não, mas sempre de possível fundeadouro, e em que, quer os varadouros, quer o indispensável serviço das embarcações fluviais ou, simplesmente, de pequeno calado, permitiram realidades de tipo portuário com a informalidade que, em muitos casos, não terá permitido a herança material de um cais.

Os condicionalismos geográficos e a continuidade das funções portuárias

As características essenciais que permitem a actividade portuária podem manter-se ao longo do tempo. Um sítio favorável à actividade portuária na Antiguidade, se escapou a fenómenos de assoreamento ou de transformações, devidas a qualquer outra evolução geomorfológica, como uma sismotectónica dinâmica, por exemplo, conserva na actualidade as características que tinha antes e que permitiam que esse local fosse uma zona privilegiada de comunicação entre a terra e o meio aquático.

No entanto, existem muitos casos em que essa morfologia privilegiada do sítio portuário não aparece destacada. A atenção dos investigadores concentrou-se durante muito tempo na interpretação da presença de vestígios — artigos de importação, por exemplo — como um sinal de contactos com o exterior, de dependência económica de outras regiões longínquas, como o que sucedeu com a Bética e a Lusitânia. Os mesmos investigadores relacionaram esse tipo de dados com outros — epigráficos, por exemplo — sugerindo modelos de povoamento, desde centros com funções políticas e administrativas, até simples centros de mercado. Admitiram ainda as importações de regiões longínquas, como o Mediterrâneo oriental.

Se muitos estudiosos da questão do povoamento têm deixado apenas implícita, e numa zona de sombra, a questão dos espaços especializados — portuários — como cenários das actividades portuárias que podem estar na origem de importações de materiais e técnicas exógenos, outros há que explicitamente referem as funções de carácter marcadamente portuário de certos povoados. É o que verificamos com povoados proto-históricos tais como *Baesusuris* (Castro Marim), responsáveis pelas importações e distribuição de técnicas e artefactos (Arruda, 1997a e 1997b), ou a feitoria fenícia de Abul (Mayet, Silva, Makaroun, 1997), e ainda o povoado industrial-metalúrgico e portuário de Santa Olaia (Pereira, 1997a e 1997b). É igualmente a posição de J. de Alarcão ao reconhecer nos principais estuários do território em estudo funções portuárias subjacentes às importações de época romana (Alarcão, 1990b).

De outras actividades portuárias, mais ou menos longínquas, terão dependido na origem — Gades, neste caso, ou o porto de Huelva referido por Gómez Toscano (1997) — essas mesmas importações e os contactos culturais, frutos de um comércio baseado na troca de produtos e de manufacturas.

Igualmente atento à questão das motivações de fixação humana na beira-mar, e do envolvimento humano com o meio aquático, um estudo dos povoados fortificados de altura, do NW de Portugal, apresentado por P. Pinto (1997) relaciona a respectiva posição geográfica (marítima, litoral e de ria), e a interacção com o meio aquático envolvente.

Por outro lado, a propósito do estudo arqueológico de sítios, em território português, reveladores de povoamento litoral com características mediterrânicas durante a Idade do Ferro, J. L. de Matos faz notar que, tanto a acessibilidade como a necessidade de segurança, terão levado os nautas e mercadores pré-romanos de origem mediterrânica a escolher, para o assentamento de feitorias, pontos estratégicos como aqueles que a antiga geomorfologia costeira e estuarino-fluvial oferecia: pequenos esporões sobranceiros a vastas áreas navegáveis de águas com a tranquilidade e o abrigo dos estuários (Mondego, Tejo, Sado, Arade, Guadiana). As marcas já identificadas dessas presenças correspondem aos sítios, respectivamente, de: Santa Olaia; Alcáçova de Santarém, Almaraz e Sé de Lisboa; Abul; Ilhéu do Rosário e Cerro da Rocha Branca; Castro Marim (Matos, 1996). Este autor refere: (...) “No limite das vias fluviais onde poderiam aportar barcos marinhos foram organizados, em

ilhotas ou mouchões, em elevações e promontórios defensáveis, núcleos urbanos ainda hoje fundamentais para a estruturação do território: Mértola no Guadiana, Cerro da Rocha Branca (Silves) no Arade, Alcácer do Sal no Sado, Santarém (e talvez Almourol) no Tejo, Conímbriga na extensão interior do vale do Mondego (mas também e hipoteticamente Coimbra).” (Matos, 1996, p. 334).

O mesmo autor situa numa via de investigação idêntica os seguintes casos: Ilha do Pessegueiro (Sines) e margem direita do estuário do rio Douro, a partir dos vestígios presentes na Casa do Infante, na malha urbana da cidade do Porto (Matos, 1996).

Atentemos, por outro lado, em alguns pontos de primeira importância postos em evidência por J. de Alarcão (1988b):

1. As formas urbanas iniciaram-se no território actualmente português em época pré-romana. O fenómeno decorreu de contactos mediterrânicos (fenício-púnicos) que influíram no desenvolvimento urbanístico dos antigos *oppida* da fachada atlântica de Portugal.
2. Esses contactos foram marítimos e manifestaram-se precisamente na fachada litoral, atlântica, tanto na costa oeste como na costa sul.
3. A ocupação cartaginesa da segunda metade do século III a.C. constituiu um factor de desenvolvimento dos núcleos urbanos existentes no Sul do território, como pode sugerir-nos o caso de *Portus Hannibalis*.
4. As renovações romanas dessas formas urbanas desenvolvidas transformaram-nas em capitais de *civitates*.
5. As novas fundações registadas no âmbito da romanização, nas zonas de *hinterland*, terão correspondido a uma necessidade, suscitada por ausência de centros urbanos com desenvolvimento suficiente para serem transformados em sedes de *civitas*.

Relativamente à época romana, o trabalho de V. Mantas dedicado às quatro cidades marítimas da Lusitânia Romana (Mantas, 1990) sugere igualmente a questão da investigação arqueológica necessária ao esclarecimento dessas zonas de sombra.

Partindo destas reflexões, verificámos, por outro lado, a morte de centros urbanos cuja importância dependeu do contacto com as rotas marítimas tais como *Talabriga*, *Conimbriga*, *Eburobritium*, *Mirobriga* e *Balsa*. Segundo a nossa perspectiva, e à luz dos dados fornecidos pela geomorfologia, desse fenómeno não terá certamente estado ausente um factor essencial: a perda da litoralidade e/ou o declínio das funções portuárias do local costeiro (ou da via fluvial) de que dependiam.

Estas vantagens oferecidas pela litoralidade parecem-nos indissociáveis da formação e/ou do desenvolvimento de centros proto-urbanos quando se localizam junto a um estuário, um esteiro, uma zona lagunar, um rio, ou uma costa com abrigo natural de baía ou de enseada.

A investigação destas zonas de sombra, que se mantêm no estudo do passado das aglomerações costeiras, ou litorais, vem na realidade abrir um amplo terreno de pesquisa até agora pouco explorado no que se refere à arqueologia portuguesa. É, pois, sobre este aspecto que lançamos no presente trabalho algumas direcções de investigação possíveis.

Isto pressupõe o reexame dos dados arqueológicos e históricos disponíveis. Pressupõe o reexame das transformações da linha de costa e do avanço e recuo das actividades humanas dependentes do litoral, com a consciência da importância que sempre teve a zona de fronteira e de interacção — fonte de recursos, prolongamento de rotas, charneira de contactos — que é a “flutuante” linha de costa.

Lisboa é um caso cujas privilegiada posição geográfica, e qualidades excepcionais de porto, permitiram a continuidade milenária das actividades portuárias, funcionando como verdadeiro “pulmão” da cidade e de parte do interior do país com acesso ao rio.

Para além de casos evidentes como este, parece-nos interessante reexaminar os casos de outros centros urbanos que, se bem que, actualmente, a certa distância da costa ou de outra zona navegável, fluvial, ou seja, numa posição que actualmente é interior, ocuparam no passado, e na época em que se formaram, uma posição ribeirinha hoje inexistente. Graças a essa anterior vizinhança e à facilidade de acesso à fonte abastecedora, quando ela foi marítima ou fluvial, esses centros urbanos beneficiaram, desde o início, de condições naturais para se desenvolverem e expandirem. Tais centros poderão ter conjugado a comodidade de um sítio geograficamente abrigado, seguro, propício ao seu desenvolvimento, a que simultaneamente se juntava o abastecimento proveniente de uma via aquática navegável, num quotidiano baseado na segurança de um *hinterland* imediato à costa ou em contacto rápido com a costa. Conjugavam, ainda, a confortável posição de ponto de encontro de duas vias de circulação, entre terra e mar. Pensamos, por exemplo, e certamente entre outros, nos casos de Águeda, Coimbra, Óbidos, Atouguia, Santarém, Silves.

Considerámos ainda um outro caso: o de centros urbanos que, embora desprovidos de uma posição ribeirinha, beneficiaram, na sua formação e desenvolvimento, da proximidade de complexos portuários formados por grupos de pequenos portos fluviais em contacto, através de cabotagem fluvial, com o oceano. Inserimos neste grupo centros urbanos tais como: Braga (Catálogo, n.º 4), Leiria, Alcobaça (Cat., n.º 10), Torres Vedras (Cat., n.º 16), Tomar (Cat., n.º 24) e Loulé (Cat., n.º 31).

Chamaremos a estes casos “*ciudades beneficiárias dos complexos portuários adjacentes*”, terminologia que voltaremos a utilizar no Catálogo que segue o texto principal deste trabalho.

No que se refere às zonas marítimas algarvias, mas também relativamente a situações pontuais da costa atlântica, e à luz dos conhecimentos conseguidos pela arqueologia portuária praticada noutros países, surgem as seguintes reflexões e perguntas.

São conhecidas as diferenças que, do ponto de vista náutico, distinguem a prática da navegação no mar Mediterrâneo, mar “sem marés” que facilitou e encorajou as instalações portuárias no litoral, e a prática da navegação no Atlântico, oceano aberto com marés com vários metros de amplitude. Se, apesar das dificuldades oceânicas e dos obstáculos às construções no litoral, as costas atlânticas não deixaram de atrair os antigos navegadores mediterrânicos pelas facilidades que ofereciam na penetração fluvial, como lembra Estrabão, não terão acaso existido, no sudoeste da Península Ibérica, experiências de instalações de tipo portuário nos estuários e cursos fluviais nas épocas de contactos importantes com os povos mediterrânicos? A propósito de certos estuários da costa algarvia, Estrabão refere: “ (...) *au moment du flux, la montée des eaux de la mer les remplit, on peut les remonter en bateau aussi bien que les fleuves, et même mieux, puisque ce mode de navigation ressemble à la descente d’un cours d’eau: aucune résistance en sens contraire ne se manifeste et la mer, en montant, pousse le navire comme le ferait le courant*” (Estrabão, III, 2, 4) (Tradução de Lasserre, 1966, p. 33-34).

Um ambiente cultural mediterrânico específico como o que se verificou no sul do actual território de Portugal, desde o “período orientalizante” à romanização da Lusitânia, terá ou não sido gerador de heranças de estruturas de tipo portuário, de estruturas de protecção — quebra-mar, cais — e de equipamentos que permitissem uma melhor utilização das abrigadas costas algarvias, por exemplo?

Como terão sobrevivido, em época romana, povoados proto-históricos de funções portuárias como *Baesuris* (Castro Marim) (Arruda, 1997a) cuja posição em provável ilha

situada na foz do Guadiana tanto se assemelha à da ilha portuária de Gades referida por Estrabão, como veremos adiante?

Será que os ensinamentos de Vitrúvio sobre a arte de construir portos – nomeadamente o capítulo XII do Livro V do tratado *De Architectura* (Vitrúvio, 1992; Maciel, 1996, p. 325-329) — não conheceram um eco nas costas atlânticas?

Em Cosa, costa ocidental de Itália, as investigações submarinas no sítio portuário de *Portus Cosanus* revelaram a aplicação de um dos métodos prescritos por Vitruvius na construção de um cais actualmente submerso, a uma profundidade de 3 m, encontrando-se outros vestígios portuários entre 5 m e 6,20 m abaixo do actual nível do mar (McCann, 1987). Também no porto de *Caesarea Maritima* (Sebastos) os testemunhos arqueológicos de um quebra-mar construído em mar aberto no final do século I a.C. revelaram a aplicação de um dos métodos preconizados por Vitruvius (Estrabão, III, 2, 4) (Tradução de Lasserre, 1966, p. 33-34).

Em resposta provisória a estas questões, poderemos de certo modo apoiar as nossas reflexões na descrição de Estrabão do porto atlântico de *Gades*, que não deixa dúvidas sobre a instalação antiga de estruturas com funções portuárias num espaço costeiro atlântico.

Trata-se de uma referência ao porto construído em frente da ilha de Cádiz, no actual Trocadero. Como a informação parece ter sido recolhida em Possidónio, testemunha a anterior presença de um porto no local em que a escolha de *Balbus* iria posteriormente incidir para a construção do porto gaditano referido por Estrabão neste texto (Lasserre, 1966, p. 188, nota à página 32).

Coëtlogon Williams reflecte precisamente sobre o interesse desta questão que consiste em procurar conhecer de que modo os engenheiros romanos, vindos de um mar sem marés, se adaptaram a um mar com marés tão sensíveis como o Atlântico. O mesmo autor refere na Grã-Bretanha dois casos portuários de época romana a montante de rios, Londres e Gloucester, situados em zonas que, pelo afastamento do mar, permitem a abstracção parcial das variações verticais provocadas pelas marés. Apresentam os cais de madeira com aterros de terra praticados nos portos fluviais do período imperial, mesmo até em centros importantes, como em Londres romana (Williams, 1976).

Estes testemunhos vêm demonstrar que em matéria de afeiçoamento de troços ou de pontos costeiros para utilização de tipo portuário, tudo dependia realmente da topografia local, dos ventos dominantes, das correntes e do volume do tráfego (Rickman, 1996, p. 285).

Somos facilmente levados a pensar nas possibilidades em paralelo que os estuários e antigas rias da costa portuguesa ofereciam.

Os vestígios materiais de tipo portuário, ou seja, construções especializadas tais como cais, docas, rampas de varadouro construídas, por exemplo, poderão efectivamente nunca ter existido em locais com funções portuárias, na medida em que essas funções se verificavam muitas vezes na total ausência de estruturas, mesmo em épocas muito recentes (Fig. 1).

Em casos deste tipo, estamos perante situações como as que aparecem descritas por Estrabão a propósito do Tibre, em cuja entrada os navios eram descarregados por “barcas de serviço” especializadas nessa tarefa (Pomey, 1997; Meiggs, 1997). A propósito da especialização dos portos da Hispânia Romana proposta por Keay, quer relativamente às exportações de vinho, quer de *garum*, D. Blackman adverte-nos sobre a tendência observada para subestimar os pequenos enclaves portuários, mas também para o facto de mesmo os grandes portos apenas apresentarem escassas evidências de instalações portuárias (Blackman, 1990).

Tais vestígios poderão ser tão pouco prováveis como são precíveis alguns dos materiais neles utilizados (madeira).

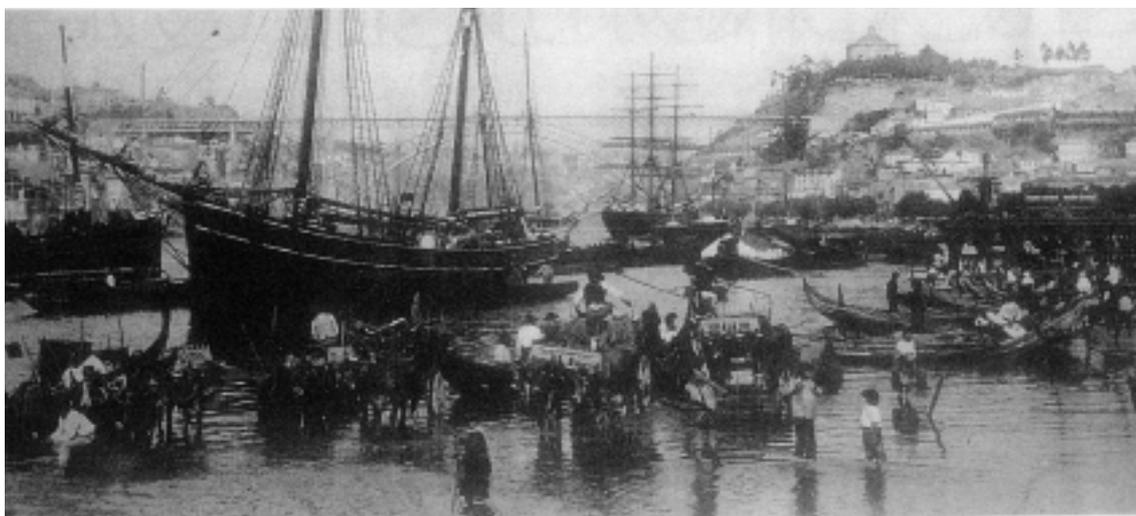


FIG. 1 – Foz do Rio Douro: actividade portuária na ausência de equipamentos portuários. O ancoradouro e o varadouro fluviais permitiam, ainda no início do século XX, a ligação, através de pequenas embarcações num serviço de vaivém, entre a rede de transportes marítimos e a rede terrestre. Fotografia de autor anónimo (1890/1900). Reproduzido de: *Grande Reportagem*, Novembro de 1995, p. 108.

Exceptuamos os estuários, onde o ambiente anaeróbico do lodo permite a conservação deste tipo de vestígios. Nessas condições, parecem-nos mais prováveis e mais consistentes, podendo funcionar como fósseis directores de uma investigação os vestígios deixados pela utilização náutica desses locais: referimo-nos aos barcos, ou ao que resta dessas estruturas flutuantes, vectores de civilizações, objectos nómadas alheios a qualquer estrutura de carácter urbano, mas que são veículos de tudo e razão de ser de qualquer cidade portuária. Tal como as ânforas, constituem fósseis directores no estudo da natureza, dimensões e estruturação das relações comerciais da Antiguidade (Vidal, 1997, p. 18).

O estudo da formação dos centros urbanos do litoral e fluviais

Como pano de fundo das actividades litorais que estiveram na origem da circulação dos homens e de bens no passado, existe uma complexidade de condições que podemos agrupar nas seguintes vertentes de estudo:

- os cenários geográficos proporcionados pela evolução geomorfológica do litoral e que incluem os cursos fluviais.
- a utilização das vias aquáticas nas trocas comerciais.
- o povoamento relacionado com os pontos de contacto das rotas marítimas e fluviais (vestígios arqueológicos, incluindo o povoamento de tipo castrejo em pontos estratégicos em contacto com rios e com o litoral atlântico, e os centros urbanos vivos).

Objectivos do presente estudo

Como objectivo intermédio colocou-se-nos a definição de espaço portuário e das formas sob as quais se manifesta, assim como a hierarquização de que tem sido alvo ao longo dos tempos.

Sobre o porto e o espaço portuário sentimos como oportunas, no âmbito deste estudo, algumas definições que teremos a ocasião de apresentar no capítulo dedicado à Fundamentação Teórica.

Procurámos compreender de que modo a evolução do recorte do litoral permitiu a utilização desse litoral em termos náuticos e, paralelamente, permitiu a sobrevivência de actividades de tipo portuário. Discernimos as articulações dos dados arqueológicos conhecidos fornecidos pelas escavações de zonas litorais e de zonas do interior mas com um passado de redes de acesso por via aquática.

Relacionámos os resultados obtidos por cruzamento de dados da geomorfologia e relativos aos contactos comerciais e, ainda, as informações quer no que concerne o surgimento de centros urbanos, quer a respectiva decadência, quer ainda os casos pontuais de abandono.

No caso de presença de objectos exógenos que indicam contactos e trocas a partir de um ponto costeiro naturalmente privilegiado, torna-se interessante o estudo da possível situação de espaço portuário que, no passado, poderá ou não ter funcionado como núcleo originário de um centro urbano.

Para concretizar estes objectivos realizámos uma investigação bibliográfica das temáticas teóricas que elucidam o estudo.

Optámos por estudar antigas frentes fluviais e marítimas, ou seja, os cursos fluviais interiores, o antigo posicionamento geográfico da foz dos rios, assim como as antigas “rias” ou vales submersos, e o antigo recorte dos estuários. Este estudo foi realizado através da consulta e da análise de documentos tais como estudos de geografia histórica, de geomorfologia costeira, de arqueologia, de iconografia e de cartografia.

Ilustrámos uma linha de investigação possível com alguns exemplos que estiveram ao nosso alcance e que se encontram quer em Figuras apresentadas no texto principal, quer representados individualmente, embora de modo não exaustivo, na segunda parte deste estudo, reservada ao Catálogo.

1.1. A água: da barreira natural ao novo terreno de investigação

O aparente vazio do litoral português foi sublinhado a propósito da problemática de um inventário nacional de sítios arqueológicos relacionados com o meio aquático (Blot e Blot, 1990-1992a). Nesse trabalho refere-se a total ausência de dados arqueológicos que poderá ter levado autores como M. Reddé (1979) e A. Balil (1971) a não referirem a navegação antiga no que concerne a fachada oceânica portuguesa.

O primeiro destes autores, na descrição que faz das navegações da época romana na Península Ibérica através de vestígios conhecidos, passa directamente de A Coruña para Cádiz. O segundo autor, referindo a importância do farol romano de A Coruña como prova tangível da natureza oceânica das navegações romanas na fachada atlântica ibérica, deixa entre a Galiza e o Cabo de S. Vicente o mesmo vazio de informação.

Verifica-se silêncio idêntico quanto ao litoral português no inventário de A. J. Parker (1992) dos sítios de naufrágio da Europa ocidental (1992). Neste inventário de naufrágios, desde a Antiguidade até 1500, no Mediterrâneo e Norte da Europa não figura a costa de Portugal. Efectivamente, numa série de mapas de distribuição de materiais anfóricos e de sítios de naufrágio até ao ano de 1500, o autor inclui todas as costas europeias e norte-africanas do Mediterrâneo, assinalando ainda (Parker, 1992, Mapa 15), vestígios nas costas da Grã-Bretanha, de França, cursos fluviais de França e Holanda, e refere as costas da Galiza como o ponto atlântico mais meridional onde aparecem vestígios deste tipo.

Paralelamente, em 1958, F. Castelo-Branco, a propósito dos estudos históricos portugueses, assinalava a importância do tráfego fluvial na economia da Idade Média e chamava a atenção para o papel insignificante que lhe era geralmente reservado por esses estudos.

Sabemos, no entanto, da antiguidade deste tráfego se atentarmos no livro III da *Geografia* de Estrabão (Lasserre, 1966), onde encontramos a descrição do conjunto de rios que eram navegáveis na costa de Portugal, como será referido no IV capítulo deste estudo.

Finalmente, verificámos que em Portugal a associação de vestígios romanos a estuários tem sido confirmada por achados de vestígios submersos — fragmentos de ânforas, lucernas, moedas e outros objectos — no decurso de dragagens de que são exemplo as do rio Arade na década de 1970 (Diogo e Cardoso, 1992), ou as da foz da ribeira de Bensafrim, Lagos, em 1958 (Santos, 1971), e, ainda, os objectos recolhidos quer por redes de pesca, no Tejo e no Sado (Diogo e Alves, 1988-1989), quer por mergulhadores, em locais de provável uso como ancoradouros (Berlengas, costa norte de Peniche² Cabo Espichel, Cabo Sardão, Ponta da Galé, Cabo de Santa Maria) (Alves, Reiner, Almeida e Veríssimo, 1988-1989).

1.2. Arqueologia Terrestre e Arqueologia do Meio Aquático

A complementaridade dos estudos realizados

O estudo dos centros portuários e da origem dos centros urbanos situa-se na charneira entre duas vertentes da arqueologia, pelo que se torna incontornável uma definição da especificidade da Arqueologia do Meio Aquático.

Tem sido hesitante e variada a terminologia utilizada para designar esta disciplina. A utilização de adjectivos como “marítima”, “náutica”, “subaquática”, “naval”, “submarina” (Watters, 1985), embora seja o reflexo da diversidade dos assuntos implícitos, pensamos que acaba por constituir uma fragmentação do estudo interdisciplinar imprescindível a este tipo de investigação. Por esta razão elegemos a designação de “Arqueologia do Meio Aquático” parecendo-nos

reduzida a designação “Arqueologia Subaquática” — aliás de conotação muitas vezes ligada a uma ideia arcaica da disciplina, quer por cepticismo, quer pela infeliz associação com a caça ao tesouro, reforçada, no caso português, por uma legislação que vigorou entre 1994 e 1995.

Entendemos por “Arqueologia do Meio Aquático” a disciplina que estuda e procura uma compreensão do passado do Homem nas suas variadas relações com o meio aquático enquanto espaço privilegiado de circulação, por razões que se relacionam com a deslocação de embarcações, quer no caso do transporte de objectos de grande peso, quer no caso de viagens longas. Esta disciplina analisa a interacção do homem com o mar, com os lagos e os rios, através de manifestações materiais — embarcações, contentores, instalações humanas litorais, vestígios de passagem. Esses vestígios são elementos de uma cultura que geralmente se designa por cultura marítima, embora possa surgir com fisionomias fluvial ou lacustre, e, por conseguinte, sempre com características náuticas.

Se atentarmos nas transformações da paisagem, verificamos a existência de perturbações socio-económico sofridas pelos grupos humanos ao longo dos tempos. A vertente do presente estudo que se refere à geomorfologia costeira leva a que se considerem as zonas do *hinterland* como zonas de investigação sem que nos limitemos ao estudo do território de pesquisa submerso.

A nossa designação vai ao encontro da terminologia que J. P. Delgado apresenta (1997), citando Keith Muckelroy relativamente à definição do objecto de estudo da disciplina que este autor propunha em 1978: “*The primary object of study is man...and not the ships, cargoes, fittings or instruments with which the researcher is immediately confronted*” (Muckelroy, 1978, *apud* Delgado, 1997, p. 259) (o sublinhado é nosso).

A definição do objecto da Arqueologia do Meio Aquático deve fazer-se em complementaridade com a arqueologia que estuda os vestígios terrestres. Trata-se de uma necessidade implicitamente expressa em alguns estudos, como, por exemplo, o trabalho em que V. Mantas apresenta as quatro cidades marítimas da Lusitânia romana, onde o mar surge aos homens como um território de acção: “*complemento do seu território, o que lhes permitiu actuar para além dos limites do espaço que controlavam administrativamente, que produzia apenas parte dos bens que exportavam (...)*” (Mantas, 1990, p. 200).

Se, à partida, o arqueólogo do meio aquático investiga em direcção à água, ele terá que alargar necessariamente a investigação ao território do qual a água entretanto se retirou, ou seja, os espaços equivalentes a antigas rias extintas, a enseadas assoreadas, a leitos fluviais sepultados por aluviões recentes.

Recorremos também a procedimentos geradores de conhecimento que não se baseiam forçosamente apenas em vestígios materiais, cruzando saberes tanto da arqueologia terrestre como de informações relativas à própria utilização náutica e apropriação do espaço aquático. Nesta utilização e apropriação desse espaço incluímos a navegação com o que ela implica do saber necessário à escolha, à utilização e, eventualmente, ao afeiçoamento de espaços com funções próprias e indispensáveis à ligação do mar com a terra: fundeadouros, varadouros, portos de apoio, portos comerciais, cidades portuárias (Frost, 1973, 1991; Porozanov, 1994; Molina Vidal, 1997).

Como veremos, são dignos de eleição para o nosso estudo os sítios estratégicos, do ponto de vista dos contactos marítimos e fluviais, para a instalação de povoados, tais como foz de rios, estuários amplos, rias, lagunas, bem como o interior de certos cursos fluviais. Além da recolha dos elementos que permitem descobrir o que resta do simples ancoradouro do passado, trata-se ainda de investigar no sentido de compreender se um dado ancoradouro se transformou em porto de apoio ou se passou, ou não, a ter funções de porto de trocas. Trata-se também de procurar conhecer em que medida essa ascensão suscitou a criação de um centro urbano em ligação com o centro portuário.

Exemplo de um caso com o tipo de percurso interessante é, entre outros, o caso da cidade do Porto. Inicialmente local de contacto fluvio-marítimo (de estuário), aproveitado na época romana como nó de cruzamento do rio pela via terrestre que ligava o centro ao norte do território sublitoral, transformou-se em importante cidade do litoral que acabou por transferir as principais funções portuárias para um centro portuário em mar aberto, Leixões, depois de afeiçoada a costa marítima para a instalação do porto oceânico. Esta questão é um caso ilustrativo de “*um porto na rigorosa acepção da palavra, um surgidouro que se abre e se fecha*” (Machado, 1959, p. 226) e também na acepção de centro urbano de encruzilhada, ponto de trocas, acumulação e redistribuição com carácter permanente.

A propósito do termo *portus*, que na linguagem administrativa do Império designava “local fechado que serve de entreposto ou de escala para as mercadorias” (Pirenne, 1964, p. 112), veremos no IV capítulo o alargamento do seu significado.

1.3. Arqueossítios portuários: processos de continuidade e de mudança

Considerámos a observação quer do modo contínuo, quer da interrupção da litoralidade dos núcleos de povoamento susceptíveis do tipo de investigação em causa. Se a continuidade facilita a compreensão do fenómeno urbano, tudo se torna mais complexo quando se trata de aglomerações urbanas de menor importância em que não se verificou essa continuidade, tais como os “*emporium*”, “*vicus*”, “*castrum*”, “*portus*”, que carecem de um método de análise próprio (Galinié, s.d., p. 141).

Em 1975, J. Gaspar observava a variedade de factores determinantes, relativamente à localização e à decadência dos centros urbanos (Gaspar, 1975, p. 121).

Num primeiro relance sobre o conjunto do actual território português, sugerimos alguns casos, a partir de um esboço de agrupamento, à luz dos factores de localização habitualmente presentes na formação dos centros urbanos.

1.3.1. Continuidade: exemplos

Destacámos, à partida, os casos em que as condições geomorfológicas permitiram continuidade na utilização do litoral. Porto, Lisboa, Faro e Mértola mantiveram a acessibilidade por via aquática e as características urbanas. Mas o Porto transferiu as funções portuárias para uma área especializada, e Mértola deixou de possuí-las desde a década de 1950. Deste grupo poderão ainda fazer parte, se bem que numa outra lista, as cidades de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal, Portimão e Aveiro, todas, aliás, núcleos que ascenderam a cidades, marítimas, com condições de navegabilidade permanente, e com percursos de ascensão posterior à das quatro primeiras cidades referidas. Outro caso é Peniche. Surge com continuidade idêntica, no que se refere a litoralidade. Mas o percurso observado até à actual cidade de porto pesqueiro dependeu da transformação da posição de outro porto: Atouguia da Baleia.

1.3.2. Descontinuidade: acessibilidade e declínio das actividades portuárias. Exemplos

Incluímos neste grupo os casos em que a geomorfologia modificou as condições de acessibilidade, quer interrompendo os condicionalismos prévios, quer reduzindo-os. São os casos de Coimbra, Óbidos, Atouguia da Baleia (Fig. 2), Lourinhã, Santarém, Alcácer do Sal,

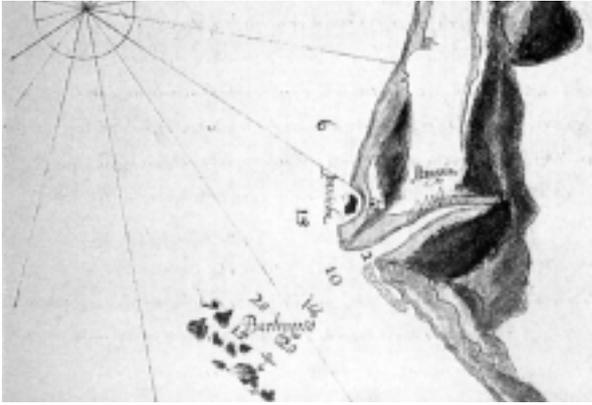


FIG. 2— Pormenor da carta do troço de costa compreendido entre a Barra do Rio Mondego e as Ilhas Berlengas, com menção das profundidades e dos principais fundeadouros. Note-se a posição ainda ribeirinha de Atouguia da Baleia e a Ilha de Peniche, na segunda metade do século XVII. In Pimentel, Luís Serrão (1673) — *Prática da Arte de Navegar*. Reproduzido de: *Tesouros da Cartografia Portuguesa* (1997). Catálogo de exposição. XVII Congresso Internacional de História da Cartografia. Lisboa: INAPA, p. 63.

Vila Nova de Milfontes, Odemira, Silves, Fuzeta, Tavira. Podemos ainda incluir neste grupo *Balsa*, a extinta cidade marítima da época romana, e *Baesuris* (Castro Marim), embora os declínios de uma e de outra possam estar associados a outros factores.

Devemos ter em conta o facto de que, a partir da baixa Idade Média, a evolução da construção naval (aumento do calado dos navios) associada ao pronunciado assoreamento de certos trechos fluviais navegáveis, limitou o acesso das embarcações de alto bordo, multiplicando por um lado a importância das embarcações fluviais de serviço portuário, mas contribuindo, em alguns casos, para o declínio das funções portuárias.

O aparecimento do caminho de ferro terá sido, de facto, o principal responsável pela decadência e abandono do tráfego fluvial que servira certos centros urbanos do sublitoral.

1.3.3. Casos em que houve um factor locativo determinante (a centralidade)

Torna-se mais complexa a compreensão dos casos em que uma antiga aglomeração ligada a actividades dependentes da circulação por via aquática, passou a viver virada para o interior pelo distanciamento que as transformações da linha de costa determinaram (Figs. 3 e 4). Estes centros sobreviveram e assumiram a interioridade, aparentemente sem memórias visíveis da relativa litoralidade de que desfrutaram no passado. Incluímos neste grupo

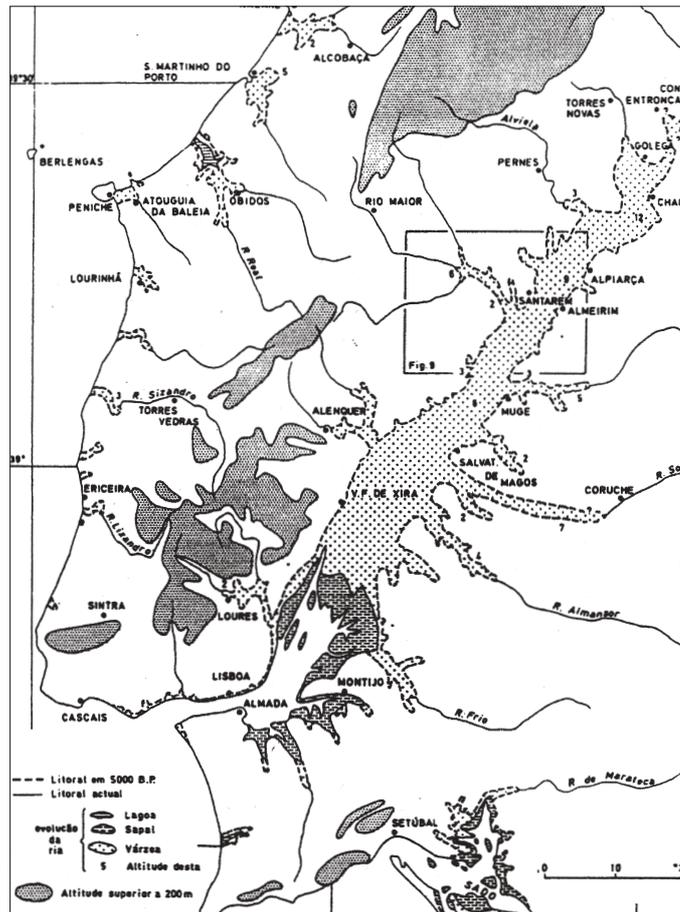


FIG. 3— “Efeitos da transgressão flandriana e a localização de Vila Nova de S. Pedro e Zambujal: os acessos por mar estão garantidos em ambos os sítios” (Daveau, 1980, p. 26). Reproduzido de: Gonçalves, V. (1989) — *Megalitismo e Metalurgia no Alto Algarve Oriental*. In *Estudos e Memórias*. Lisboa: INIC, 2, p. 468.

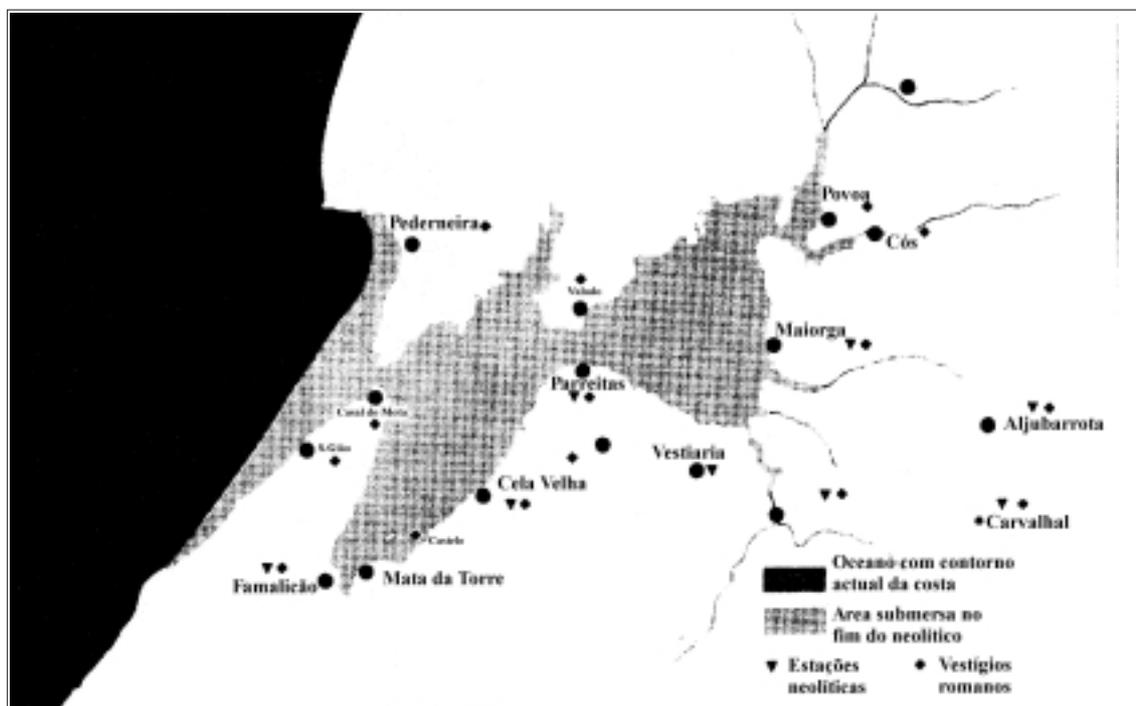


FIG. 4 – “Coutos de Alcobaça. Área coberta pelo mar no final do Neolítico e contorno actual da costa”. Reproduzido e adaptado de Natividade, (1960).

Águeda, Leiria e Alcobaça, tendo as duas últimas mantido uma antiga simbiose com os pequenos portos de Paredes e Vieira, no caso de Leiria, e com os complexos portuários da Pederneira e de Alfeizerão, no caso de Alcobaça (Fig. 4).

Criação ex-novo (a partir de factores locativos estáveis)

Incluem-se neste grupo as cidades de criação pós-medieval: Vila Real de Santo António, Nazaré, ambas de criação pombalina, e as cidades portuárias das ilhas atlânticas (Açores e Madeira). Outros casos deste género são as capitais dos territórios das antigas colónias, todas elas cidades criadas de raiz como cidades marítimas, em posição costeira bem escolhida, de acordo com os padrões humanos de protecção e ao mesmo tempo de estratégia, relativamente ao aproveitamento da via marítima como a grande rota de comunicação com a metrópole e com o mundo.

1.4. O passado humano relacionado com o meio aquático

Dois espaços físicos: água e terra

Água e terra são espaços físicos nos quais a circulação exige estratégias distintas. A fronteira entre ambas, quer em ambiente marítimo, quer fluvial ou lacustre, não parou de mudar por razões seja de ordem natural, seja de origem antrópica, como adiante veremos.

Referimos um caso de distanciamento, bem documentado, no sítio portuário medieval (séculos VIII-IX) de Dorestad, no Baixo Reno, na Holanda, referido nas fontes históricas como um dos principais centros de distribuição de produtos e manufacturas do noroeste da Europa durante o período carolíngio (Clarke e Ambrosiani, 1995). É um caso em que o afastamento progressivo do curso do rio por assoreamento provocou a gradual adaptação das actividades humanas às novas margens, construindo-se progressivamente várias plataformas em madeira que serviam de cais e que, pela constante transformação do local, tinham gradualmente que ser prolongadas por outras, atingindo no século IX uma extensão da ordem dos 200 metros, num sítio contendo estruturas que revelam um estabelecimento comercial ao longo da margem fluvial. As escavações efectuadas no local, entre 1967 e 1977, levaram à descoberta de materiais que incluem cerâmicas e moedas que permitiram datar e definir a importância do local como centro de distribuição de mercadorias provenientes do Reno interior (Clarke e Ambrosiani, 1995) (Fig. 5). Em qualquer cidade de fisionomia ribeirinha, a zona de contactos com a água é uma área em que o urbanismo interfere constantemente, sepultando sob pavimentos zonas inicialmente navegáveis, ou prolongando estruturas portuárias, primitivamente de madeira, quer ao ritmo do recuo da linha de costa, quer das necessidades de expansão urbana. Lembremos, a propósito, as já referidas descobertas de vestígios náuticos na área da beira-rio de Lisboa, ou ainda os vestígios de um navio de 1613, descobertos em 1916, durante a construção do metropolitano de Nova Iorque, na malha urbana da ilha de Manhattan, testemunho da época da colonização holandesa e da antiga margem fluvial, entulhada em 1763 (Noble, 1976), bem como as descobertas na beirario da cidade de Londres como adiante referimos.

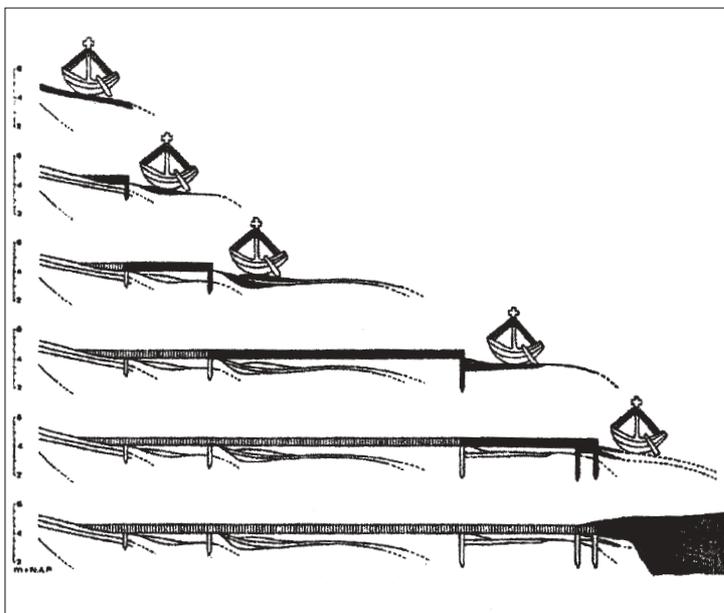


FIG. 5 – Reconstituição dos cais alto-medievais de Dorestad, Holanda. Reproduzido de Clarke e Ambrosiani (1995, p. 26).

Circulação aquática e pontos de apoio

A circulação aquática requer pontos de contacto a que chamamos “espaços portuários”. Os espaços com funções portuárias começaram por existir anteriormente e independentemente dos equipamentos portuários que implicam uma arquitectura especializada. Podemos referir dois tipos de situação.

Numa situação tão antiga como a circulação do homem sobre a água desde o final do Paleolítico, as embarcações eram simplesmente puxadas para terra, em locais onde o declive da costa, a praia, o permitia (varadouro), quer para descarregar, quer para a recolha da embarcação durante a noite, o que pressupõe pequenas embarcações, ligeiras e podendo navegar em águas muito pouco profundas, e navegações de cabotagem. Alonso Romero

retoma os dados fornecidos por Estrabão relativamente a embarcações de couro utilizadas no Noroeste peninsular, e sugere a utilização de pequenos barcos de pele pelas populações dos povoados fortificados em altura, marítimos, até à chegada dos Romanos, varando-as em terra: “*De tal modo não se necessitava de quaisquer construções portuárias, pois bastava-lhes dispor de uma baía de fina areia sobre a qual varavam as barcas como o fazem ainda hoje os pescadores da costa ocidental da Irlanda nos seus “currags”, um tipo de embarcação descendente das antigas naves de couro.*” (Alonso Romero, *apud* Brito, 1989, p. 199)

Bem a propósito, Valerie Fenwick constata: “*Such informal landing places were used in pre-history and until recent times*” (1997, p. 442).

Exemplos deste tipo são abundantes nos textos homéricos: o barco e a frota de Ulisses são recolhidos em terra, ao cair da noite. Após o fracasso do ataque marítimo contra Telémaco, os pretendentes de Penélope puxaram igualmente os barcos para terra (Porozanov, 1994). É o que ainda hoje se observa em qualquer pequeno porto pesqueiro onde, na ausência de cais de acostagem, os barcos são puxados para terra. Lembramos o tradicional *abicar* ou *alar* das traineiras que, ainda na década de 1950, assim procediam para descarregar o peixe na antiga Ribeira de Peniche, na ausência do cais, posteriormente construído, e actualmente deserto devido ao moderno porto industrial. Datam da época de Sancho II os primeiros testemunhos escritos que referem material naval, como um cabrestante — *deba-doyra* — para alar os navios para terra (Pereira, 1994).

Na outra situação, o transbordo funcionou e manteve-se até tarde em zonas de ancoradouro, isto é, em locais em que os contactos com terra foram garantidos por embarcações menores especializadas no vaivém até à zona de praia de desembarque. Neste aspecto é muito interessante a compreensão do fenómeno portuário estudado na Ilha do Pessegueiro (Silva e Soares, 1993), através de vestígios de actividades de transformação de pescado. Os autores fazem o imprescindível relacionamento com os achados submarinos que testemunham navegações e a utilização de ancoradouros (achados de cepos de âncoras de época romana e pré-romana) (Alves, Reiner, Almeida e Veríssimo, 1988-1989). C. T. da Silva e J. Soares sublinham igualmente os esparsos elementos existentes nas fontes clássicas sobre conhecimentos de carácter náutico.

Um canal de circulação privilegiado

O território que Portugal ocupa actualmente teve contactos com civilizações mediterrânicas ao longo de séculos. A via marítima apresentava facilidade e segurança na movimentação e na penetração num mundo em que as vias terrestres eram uma incógnita ou uma dificuldade.

Num segundo momento, com a romanização e o comércio em grande escala, o baixo custo dos transportes por via marítima e fluvial passou a ser uma opção habitual para todas as trocas em que o volume, os custos ou a distância constituíssem problema.

Os transportes por via aquática e por via terrestre contrastam pela eficiência dos primeiros em relação aos segundos. Essa eficiência traduz-se ao longo da história tanto da Grécia antiga como de Portugal, onde ainda no século XVIII os transportes por barco eram preferidos quer pela capacidade de transporte de cargas pesadas com relativa independência em relação ao obstáculo criado pela distância, quer pela velocidade, que chegava a 20 km por hora na descida dos rios (Coelho, 1989, p. 407), quer pela possibilidade de comunicação e de trânsito que ofereciam em época de invernia (caso do Mondego) quando as estradas ficavam intransitáveis (Justino, 1988), quer ainda pelo baixo custo das mercadorias quando

transportadas desse modo: “*Numa representação da Câmara de Serpa, datada de 17 de Junho de 1824, refere-se ser o custo de transporte entre Lisboa e Mértola metade do custo do transporte entre este porto e aquela vila, por terra*” (Justino, 1988, p. 196).

No século XVIII, em Portugal, a relação de custo entre os dois tipos de transporte era de 1 para 10 (Castelo-Branco, 1958). Na época actual, observa-se um facto incontornável: a grande massa dos transportes internacionais continua a fazer-se por via marítima.

F. Izarra (1993), ao referir os autores C. Clark e M. R. Haswell em estudos que visaram a comparação da rentabilidade de diferentes modos de transporte, apresenta uma ordem crescente de rentabilidade em que o barco figura no cimo, vindo apenas a ser ultrapassado na era do vapor, com o caminho de ferro.

1.5. O “locus” português ideal

Um estudo recente de análise da distribuição do povoamento em épocas recuadas, tais como a Idade do Ferro e a época romana (Strutt, 2000) revelou alguns elementos de interesse para o estudo que desenvolvemos. A área em foco foi uma parcela do noroeste do território português, mais precisamente, a região do Rio Ave.

Para além de ter sido notado que, numa região com um relevo tão acidentado, a complexidade da rede hidrográfica terá funcionado como a solução mais fácil para as comunicações, “*Rivers form strong routes of communication*” (Strutt, 2000, p. 120), os resultados da análise espacial de distribuição dos povoados demonstrou que nos dois períodos estudados em que o referido trabalho de análise se baseou (Martins, 1990; Queiroga, 1992; Silva, 1986; Alarcão, 1988a), os comportamentos humanos no que concerne a escolha de local de *habitat* não só variou como parece ter obedecido a opções distintas. Efectivamente, existe um duplo contraste nítido entre a posição dos povoados fortificados de altura e as instalações de época romana. Por um lado, esse contraste é marcado pela posição de uma maioria de povoados de tipo castrejo em altitude, sobranceira por vezes aos principais cursos de água (Cávado e Ave), ao contrário de uma ocupação romana dos territórios baixos correspondentes ao terraços fluviais e às próprias planícies costeiras (Strutt, 2000, p. 125), sugerindo uma ligação deste tipo de posição geográfica com os recursos aquáticos e a escolha de terrenos agrícolas (Strutt, 2000, p. 126). Por outro lado, existe uma orientação dos sítios romanos com uma escolha incidente nas vertentes viradas a sul, sueste e a leste, enquanto os sítios de tipo castrejo se encontram vizinhos a vertentes orientadas em todas as direcções (Strutt, 2000, p. 127 e 132).

Verificámos que a posição dos vestígios de povoados (e possíveis entrepostos) de época fenícia no território em estudo corresponde ao tipo de escolha verificado nos sítios de época romana, parecendo assim estarmos perante um critério de escolha muito antigo e, pelos vistos, ao gosto mediterrânico. Voltaremos a focar este aspecto relativamente à posição da maioria das cidades fluviais e estuarinas portuguesas.

Interessante é também verificar que a localização de grande parte dos centros urbanos portugueses coincide com estuários ou com cursos fluviais. A relação entre a implantação das cidades e o acesso às vias aquáticas é estreita. Como refere S. Daveau, as posições geográficas mais características das cidades portuguesas correspondem ao fundo dos estuários, locais mais fáceis de transpor “*e em que os barcos marítimos e fluviais permutavam as cargas*” (Daveau, 1995, p. 177).

O. Ribeiro faz convergir a tradição castreja e a procura da margem ao descrever o “locus” português ideal, como a cidade dominando a enseada, o estuário ou o curso de água nave-

gável, sempre ligada à estrada, e abrindo-se a navegações distantes, pelo mar (Ribeiro, 1989, p. 64).

J. M. Fernandes vê na “litoralização” dos principais centros urbanos um processo gradual iniciado nos alvares da nacionalidade, e define a cidade portuguesa a partir da Baixa Idade Média, como o fruto de uma evolução lenta que, do núcleo alcandorado se ligou progressivamente à margem, formando a cidade ribeirinha: “(...) *é com o acentuar das relações comerciais marítimas internacionais que acompanham desde o século XII o renascimento das cidades, e valorizam as actividades portuárias (...) que o fenómeno se vai tornar determinante: a pouco e pouco, Silves, Alcácer do Sal, Santarém, Coimbra, Lamego ou Braga, fluviais mas interiores, vão assistir ao crescimento (...) de Portimão, Setúbal, Lisboa, Figueira da Foz, Porto e Viana do Castelo.*” (...) “*Desta transição lenta mas firme para as costas e os estuários (sobretudo no litoral a norte do Tejo), nascerá finalmente a cidade que se pode apontar como modelo já especificamente português de urbe (...) ainda fortemente castrense, já funcionalmente portuária ou ribeirinha*” (...) (Fernandes, 1987, p. 85-86). (O sublinhado é nosso).

Encontram-se, deste modo, associados num só centro, a antiga atalaia e o espaço portuário, dois núcleos cujas funções permitem quer a orientação, quer o desenvolvimento e a sobrevivência do núcleo urbano.

No IV capítulo, veremos que as cidades marítimas e fluvio-marítimas do território prosperaram numa posição geográfica em que esteve presente uma opção pela orientação a sul, ou seja, um “*gosto climático trópico*” (Fernandes, 1987, p. 86), coincidente com a posição de vigiância do curso fluvial que dominavam, na margem norte. Atentando na definição de porto (espaço portuário) que adiante apresentaremos, a recolha dos dados permitiu formular algumas perguntas:

Quais as alterações da linha de costa e dos cursos fluviais a ter em consideração, e de que modo é que a geomorfologia costeira veio inviabilizar pontos estratégicos do ponto de vista da actividade portuária?

Quais os pontos da costa, ou das margens fluviais vocacionados onde existiu actividade portuária?

Quais as épocas em que essa actividade se registou? Quais os casos em que se verificou uma continuidade?

Qual a simbiose entre esse tipo de local e os centros urbanos das proximidades?

Qual o impacte do “novo género de vida” proporcionado pela Expansão, e a “atlantização” do povoamento mediante centros urbanos marcadamente marítimos?

Que continuidade será possível observar na escolha do “*locus*” português ideal relativamente à opção romana que referimos?