



### 5.1.1. Porto e elementos (equipamentos) portuários

No estudo arqueológico da realidade portuária do passado, é relevante a definição daquilo a que chamamos, de um modo genérico, “porto”. O conceito de porto, uma abstracção, exige que, do ponto de vista do potencial arqueológico, seja necessário distinguir os elementos (equipamentos) que formam o espaço portuário, cujas funções são especificamente de tipo portuário, e ainda os que constituem a parte complementar desse todo que configura a realidade portuária. Esses elementos específicos integram um local de desenvolvimento de actividades que abrange os seguintes momentos e gestos: chegada, partida, carga, descarga, importação, exportação, apoio, escala técnica, reabastecimento alimentar e/ou aguada de rotas de navegação, substituição de guarnições militares, desembarque de lastros.

Aquilo a que chamamos “porto”, quer se trate de porto de apoio, quer de porto pesqueiro, comercial ou militar, terá possuído, no passado, predisposição natural e, eventualmente, equipamentos adequados às funções de tipo portuário, ou seja, terá sido dotado dos locais naturalmente propícios (fundeadouros e varadouros) eventualmente melhorados (rampas de varadouro), e ainda de estruturas construídas para o efeito (cais, molhes, quebra-mar, poitas submersas para amarração — no caso dos locais melhorados de ancoradouro), bem como as improvisações possíveis para fundear ou atracar, tais como pedras furadas com função de poitas de fundear, árvores da margem, ou colunas (em cursos fluviais) para amarrar (Izarra, 1993). Argolas seladas na pedra da margem, blocos de amarração e entalhes na rocha, para amarração de cabos, completam a lista de afeiçoamentos costeiros, e fluviais, utilizados, por vezes com uma continuidade de muitos séculos. A identificação de ocorrências deste tipo sugere-nos a possibilidade técnica dos contactos marítimos desde épocas remotas, independentemente de estruturas portuárias construídas.

Acabavam também sempre por fazer parte integrante de um porto as estruturas de apoio relacionadas com o armazenamento de bens chegados por via aquática, ou vindos do *hinterland*, e destinados ao transporte aquático, já sem mencionar os sofisticados equipamentos de que dispunham os grandes portos romanos, como *Ostia* e *Portus*, entre outros. As estruturas de apoio, como os armazéns, beneficiam, à partida, de melhores hipóteses de conservação. Podem integrar-se no conjunto dos *horrea* de armazenamento de *dolia*, nos espaços portuários da época romana do porto de Marselha (France e Hesnard, 1995), e de *dolia* em Lyon, e em Tours, onde foram descobertos na área urbana da Place de la Victoire, um cais paralelo ao Rio Loire, bem como grandes recipientes enterados nas areias fluviais (Izarra, 1993, p. 65); ou os dos espaços portuários actualmente em escavação em Rezé, no estuário do Loire, do fundo do qual têm sido retirados muitos fragmentos cerâmicos do período romano, provenientes da Gália meridional (Izarra, 1993).

Podem incluir-se na mesma categoria os espaços fenícios, de estabelecimento estuarino, do estuário do Sado, tais como as estruturas do estabelecimento fenício de Abul A, e os vestígios, no mesmo sítio arqueológico, mas já de época romana, de construções na proximidade da praia fluvial, e que sugerem locais de armazenamento de ânforas, que eram fabricadas nos fornos edificadas no sopé da pequena elevação em que foi instalada a mesma feitoria fenícia (Diogo, 1985). Estes espaços, de provável entreposto, seriam armazéns onde o vasilhame aguardava o transporte fluvial até ao complexo industrial de produtos piscícolas de além-rio, na península de Tróia (Mayet e Silva, 1998, p. 85-99).

### 5.1.2. As opções possíveis no litoral atlântico

Pelas características do mundo atlântico (marés muito sensíveis, ondulação forte, ventos dominantes do quadrante Norte), verificamos que os locais escolhidos para a implantação de estruturas, e de estabelecimentos de tipo portuário, aparecem, invariavelmente, ligados a cenários geográficos naturalmente abrigados. É o caso do interior dos cursos fluviais navegáveis (paleolitorais fluviais, ou zonas sublitorais), e dos pontos privilegiados no interior dos estuários.

É ainda de considerar o esporádico abrigo da costa de uma ilha costeira, exemplificável na costa portuguesa pelos três casos de fundeadouros: costas leste e sul da antiga ilha de Peniche, a Ilha do Pessegueiro, na costa alentejana, e as Ilhas do Martinhal, na baía de Sagres.

O caso de Lisboa (Cat., n.º 17) documenta este tipo de preferência. Terá nascido no amplo quadro da foz de um afluente conjugada com um esteiro, entretanto desaparecido, situado na margem direita do Tejo, e correspondente à actual zona urbana da baixa lisboeta (Fig. 42).

A estrutura interpretada como cais romano (Amaro 1995, p.13, planta), na baixa de Lisboa, pode constituir um exemplo de afeiçoamento da costa no estuário do Tejo, em época romana, abrindo o campo das hipóteses de existência de outras estruturas análogas em locais costeiros com uma posição geográfica semelhante, como resposta ao alargamento de funções portuárias pré-existentes, e de certa importância, nomeadamente no que concerne actividades pesqueiras e conserveiras, mas também comerciais.

### 5.1.3. O binómio portuário

Considerando as fontes clássicas, tais como Dionísio de Halicarnasso, Estrabão, e Marcial, que se referem às grandes experiências portuárias romanas de *Ostia* e de *Portus* (Meiggs, 1997), ou de *Portus Cosanus* (Casson, 1987), assim como ao que se praticou, do ponto de vista

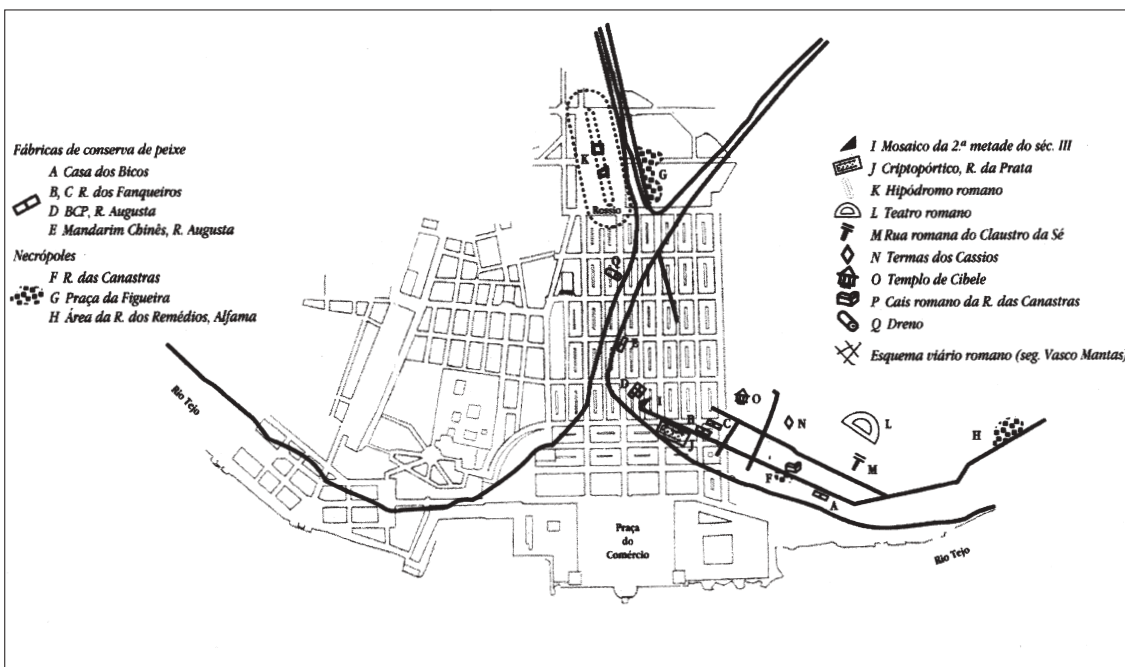


FIG. 42— Lisboa: subjacente à malha urbana pombalina, o antigo esteiro da Baixa e o urbanismo romano na margem portuária. Reproduzido de Amaro (1995, p. 13).

náutico e portuário, pelo menos até ao século XVIII, no extremo ocidente da Península Ibérica, verificamos que a preferência pelos estuários e pelos tramos inferiores de rios, para instalação portuária, e o recurso a embarcações fluviais para o transbordo, constituíram o meio de garantir o contacto com terra, fosse qual fosse o calado das maiores embarcações. Isto permitia, de facto, a continuidade e o desenvolvimento de actividades portuárias, mesmo sem infraestruturas portuárias, quando apenas existiam instalações de acostagem modestas, ou incipientes.

Este binómio, constituído por contexto fluvio-estuarino/embarcações fluviais de transbordo, terá sido o elemento fundamental, quer nos contactos de época arcaica com as costas ibéricas atlânticas

(com uma opção portuária que obedecia, com toda a evidência, à regra de implantação dos entrepostos fenício-púnicos), quer no desenvolvimento das rotas atlânticas que se seguiram. Neste binómio, para além dos barcos fluviais de transbordo, teremos que incluir os “equipamentos” fluviais, e os serviços de reboque fluvial e de sirga que, quer por tracção animal (Fig. 43), quer humana, praticada ao longo das margens, permitia o acesso directo de alguns navios de porte médio aos portos interiores onde não conseguiam manobrar à vela, mas onde o pequeno calado que tinham lhes possibilitava o acesso e a manobra.

A sirga por tracção animal foi praticada, por exemplo, em troços do Rio Tejo, e do Rio Douro, onde os barcos rabelos eram alados por bois que puxavam nas margens paralelas a rápidos. Kinsley, em *Portugal Illustrated*, apresenta uma ilustração deste tipo de sirgagem (Macedo, 1989b, p. 302).

Desde os tempos de *Ostia*, referidos por Dionísio de Halicarnasso e Estrabão (Meiggs, 1997), o tráfego ao longo dos cursos fluviais recorria muitas vezes ao reboque.

No território actualmente português, o tráfego de embarcações fluviais foi da maior importância até à segunda metade do século XIX (Macedo, 1989b). Um bom exemplo disso será, como referimos a propósito de Viana do Castelo (Cat., n.º 2), a presença dos chamados “barcos de água arriba” ou “barcos de Riba-acima” cuja designação tudo nos diz sobre as funções que tinham.

No que concerne os conjuntos estudados, e formados por pequenos portos integrados numa mesma realidade geográfica navegável, como é um estuário, por exemplo, conjuntos a que chamámos “complexos portuários”, as embarcações fluviais terão sido os elementos-chave no transbordo entre essas unidades de serviço e as embarcações de grande porte que ficavam ancoradas perto da foz, junto ao centro urbano. Por sua vez, esse centro, por permitir o ancoradouro, beneficiou de chegadas e partidas, de cargas e descargas, e desenvolveu-se.

Não se tornou possível reproduzir uma pormenorizada panorâmica de Lisboa seiscentista referida por F. Castelo-Branco, (a partida de S. Francisco Xavier para a Índia (século XVII), atribuída a Simão Gomes dos Reis e a Domingos Cunha, e existente na Academia Nacional de Belas-Artes (Castelo-Branco, 1958, p. 49), mas verificámos a coincidência da

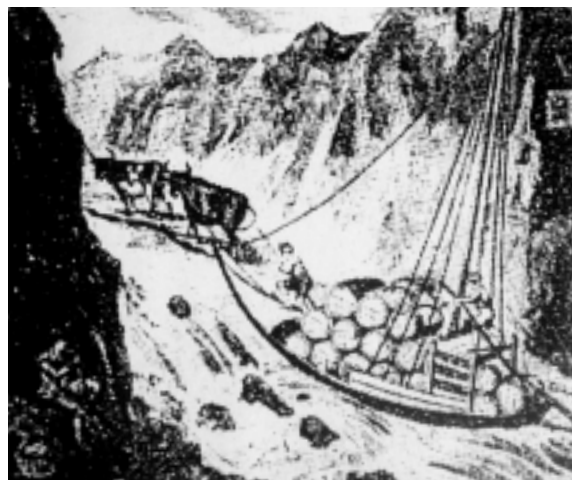


FIG. 43 – A tracção à sirga permitia alargar a navegabilidade do Rio Douro aos tramos fluviais existentes para montante dos rápidos. Reprodução de gravura: “Barco rabelo, segundo Kinsley, *Portugal Illustrated*”. Reproduzido de Filgueiras (1988-1994, p. 298, fig. 9).

nossa leitura com a análise que este autor faz, a propósito da representação pictórica, no referido quadro, desse binómio, isto é, desses protagonistas de uma mesma realidade portuária do passado: as embarcações de alto bordo e de maior calado, fundeadas nos ancoradouros profundos do Rio Tejo, e, junto à costa, no varadouro da praia, as pequenas unidades fluviais aptas à navegação nas fracas profundidades do rio (Castelo-Branco, 1958, p. 49). É importante observar como só o grande assoreamento progressivo dos cursos fluviais foi tornando impossível, já em épocas próximas (Castelo-Branco, 1958), o acesso das embarcações aos centros urbanos do sublitoral. Seguiu-se o aparecimento do caminho de ferro como alternativa terrestre à via aquática, até então preferida (Macedo, 1989b).

#### 5.1.4. Os vestígios arqueológicos do lodo dos estuários e dos ambiente lagunares. Estruturas portuárias desconhecidas e a possível utilização de madeira na sua construção

Relativamente ao persistente “fantasma” dos portos antigos em território português, no que concerne os materiais utilizados na construção dos equipamentos de tipo portuário, nas zonas da Península Ibérica que interessam ao presente estudo, poderemos tomar como modelos de comparação as descobertas no curso do Rio Tamisa. Efectivamente, a zona portuária de época romana de Londres revelou estruturas em madeira, e aterros sobre cofragens de madeira (Milne, 1997; Rickman, 1996). Foi ainda o que se verificou nos portos arcaicos de Marselha, cuja sucessão cronológica foi registada num espaço continuamente reutilizado como tal, e em que ocorrem vestígios que sugerem a utilização de madeira na construção de estruturas (Hesnard, 1995). Uma vez mais, perante a total ausência, ou escassez, de vestígios de tipo portuário em arqueossítios portuários importantes da *Baetica*, tais como *Malaca*, *Carteia*, *Baelo*, *Gades*, e *Turris Caepionis*, entre outros, e à excepção de *Emporion*, David Blackman aceita a sugestão de Rickman sobre a hipótese de instalações portuárias construídas em madeira (Blackman, 1990), acrescentando ainda, relativamente à costa cantábrica, a hipótese de existência de vestígios portuários da época de Augusto (Blackman, 1990, p. 126).

Existe ainda uma outra situação possível que deveremos considerar: a dos ancoradouros, em que o contacto com terra é garantido pelo recurso a embarcações menores para transbordo, e em que os respectivos vestígios são exclusivamente subaquáticos.

Paralelamente aos casos mediterrânicos, como os do mundo portuário romano observados, por exemplo, em *Ostia* e *Portus* (Meiggs, 1997), verificamos a ausência de estruturas em pedra no mundo portuário atlântico antigo, pelo menos numa primeira fase de muitos séculos. Não herdando mais, afinal, do que um recurso milenar, continuou a ser utilizada a madeira, surgindo nos portos fluviais do período imperial (Rickman, 1996), mesmo em centros importantes como *Londinium*. Em Bordéus, porto fluvial muito frequentado durante o Baixo-Império, R. Étienne assinalou um molhe do século IV interior à muralha, e construído em estacaria (Izarra, 1993), e aterros com cofragens de madeira. A técnica da estacaria surge, aliás, nos ensinamentos de Vitruvius que, no caso específico das construções portuárias, aconselhava a construção de cofragens de estacas de carvalho destinadas a receber a mistura de argamassa com *caementa* (Vitruvius, Livro V, 3; Maciel, 1996, p. 326-327), ou ainda, em caso de fundo pouco consistente, uma “estacaria de álamo ou de oliveira impregnada com carvão” (Vitruvius, V, 6; *apud* Maciel, 1996, p. 328) para instalação de algo como alicerces de *opus quadratum* que podiam receber construções, nomeadamente em madeira (Vitruvius, V, 6; Maciel, 1996, p. 328). Note-se que, na época moderna, verificamos a mesma continuidade na utilização da madeira, com a preferência pela estacaria de pinho verde para o assentamento de estruturas em meio húmido, ou aquático. É o que se observa na cons-

trução pombalina da Baixa de Lisboa, nas fundações do sistema defensivo de Peniche, com os panos da muralha oriental implantados junto ao esteiro, ou ainda na construção de faróis em todo o litoral português.

Pelo que verificámos, as grandes probabilidades de existência de vestígios de tipo portuário poderão encontrar-se nos paleoestuários, nas zonas navegáveis dos cursos interiores fluviais e nos antigos esteiros, actualmente assoreados e transformados em campos agrícolas. Devido ao assoreamento progressivo que condenou esses espaços portuários do passado, e apesar da hipótese de estruturas construídas em madeira, nos fundos de lodo existem grandes probabilidades de se encontrarem em bom estado de conservação. Além do mais, quer por serem terrenos acessíveis ao arqueólogo sem ter que recorrer aos meios técnicos de escavação subaquática, quer por se tratar de terrenos em que uma estratigrafia poderá fornecer cronologias precisas, este tipo de sítios apresentam-se, à partida, como um terreno de investigação promissor.

#### 5.1.5. *Possíveis funções portuárias de villae e vici*

Considerámos a possibilidade de algumas das *villae* — ou vestígios identificados como tal — em contacto directo com o mar, na costa algarvia, ou em contacto próximo de antigas rias e de cursos fluviais, no caso da costa ocidental, terem funcionado como pequenos portos de cabotagem, ou *vici* portuários, actuando como parcelas integrantes de complexos portuários abastecedores dos portos comerciais de maior importância, tais como *Ossonoba*, *Balsa* e *Lacobriga* na costa algarvia, talvez secundados por *Baesuris* e *Portus Hannibalis*, e, na costa ocidental, *Portus*, *Aeminium*, *Olisipo*, *Caetobriga* e *Salacia*. A par destes portos funcionavam as unidades portuárias de escoamento regionais da foz do Vouga (talvez Cabeço do Vouga), da foz do Mondego, da Pederneira, de Salir e S. Martinho do Porto, de Atouguia, de Santarém, de Povos (Vila Franca de Xira), e de Sines, certamente entre muitos outros pequenos enclaves em que a actividade portuária era praticável.

Perante este cenário, será de todo o interesse que, nas futuras escavações de *villae* marítimas ou localizadas em antigas margens de zonas assoreadas, se preveja a prospecção exaustiva das zonas de possível ocupação portuária antiga, nomeadamente em época romana, o que poderá corresponder, na maioria dos casos, a prospecções e sondagens terrestres em cotas correspondentes aos antigos fundos lagunares, de esteiros e de paleoestuários. No caso do litoral oceânico, este modo de abordagem desse tipo de arqueossítios terá, forçosamente, que incluir uma prospecção subaquática na zona contígua aos vestígios arqueológicos costeiros.

#### 5.1.6. *Recursos naturais: mineração, pesca e salinicultura*

Observámos, em todo o território, o constante recurso à pesca e à salinicultura, sempre que se verificou o povoamento de enclaves costeiros ou endolagunares. A antiguidade da exploração destes recursos está documentada pelos muitos testemunhos arqueológicos estudados. Nos povoados ditos proto-urbanos do litoral e do sublitoral, registou-se uma economia que se socorreu das actividades pesqueiras praticadas numa vizinhança mais ou menos imediata. Embora com testemunhos directos antigos menos frequentes (afeiçoamentos costeiros específicos), a exploração salineira não só se praticou com o objectivo de consumo alimentar (incluindo a alimentação pecuária), como permitiu uma indústria de tradição mediterrânica

de grande antiguidade, o fabrico dos *taricheiai* (Counillon e Étienne, 1997), registando-se a expressão máxima dessa indústria, no nosso território, durante a época romana.

A continuidade da utilização dessas parcelas costeiras reservadas à exploração salineira foi observável, em muitos casos, até à Idade Média. Durante os séculos XIV e XV, o movimento portuário exclusivo de tráfego de sal é bastante elucidativo sobre a actividade dos estuários do Tejo e do Sado, dos portos do Algarve, do porto lagunar de Aveiro e dos portos receptores do Noroeste português (Ribeiro, 1977, p. 133, mapa VIII). Nos casos específicos do ambiente lagunar da Ria de Aveiro e do amplo estuário do Sado, para mencionar os casos mais relevantes, o crescimento medieval e pós-medieval das principais cidades não pode ser dissociado do tráfego portuário resultante da exportação de sal, e conseqüente importação de muitos produtos e manufacturas.

No âmbito da economia dos povoados costeiros, registou-se, para além dos já referidos testemunhos romanos de indústria de salga de peixe e de preparados piscícolas, o fabrico de embalagens para envase desses produtos. De facto, a posição geográfica de uma grande parte dos complexos de olaria que produziram materiais anfóricos é sugestiva e articula-se com tráfego fluvio-estuarino das zonas que estudámos.

De modo idêntico, estivemos atentos à associação, já estabelecida por várias gerações de arqueólogos, entre os testemunhos da exploração dos recursos provenientes do subsolo (mineração), e a presença de artefactos exógenos em épocas pré-romana e romana. Esta associação tinha já sugerido actividades comerciais, e permitiram que fossem atribuídas funções distribuidoras a certas formas locais de ocupação, coincidindo com formas que designaram como proto ou pré urbanas de povoamento. No decurso do nosso estudo, procurámos articular todos esses dados, com outros que nos esclarecem sobre a geomorfologia e a geografia histórica.

### 5.1.7. *Antiguidade de uma escolha geográfica*

O gosto trópico presente na instalação da maioria dos centros urbanos ribeirinhos, nas margens norte dos rios que desaguam na costa ocidental, mas igualmente observável nas margens direitas dos rios que desaguam na costa algarvia, revela uma uniformidade na escolha. Verifica-se sempre a opção por um espaço naturalmente abrigado do vento Norte, que é dominante, é certo, mas verifica-se, também, uma interessante coincidência no tipo das margens e dos locais: a pequena elevação ou o esporão rochoso com imediato acesso à via aquática, tal como se registou na edificação dos entrepostos fenícios.

A observação desta constante levou-nos a formular uma pergunta que se nos afigura pertinente: em quantos mais subsolos urbanos de cidades ribeirinhas com estas características poderão existir testemunhos de ocupação pré-romana com características orientalizantes? Qual a possibilidade de uma “semente urbana” de origem mediterrânica na origem das cidades portuárias do território português?

### 5.1.8. *O traçado do Itinerário XVI*

Verificámos que todos os centros urbanos (para os quais foi encontrada uma concordância entre fontes escritas e testemunhos arqueológicos), que, na época romana, estavam ligados pelo conjunto de tramos viários integrando o Itinerário XVI referido por Antonino, e que, por outro lado, beneficiaram de antiga litoralidade com acesso directo por via fluvial ao oceano, possuíam formas urbanas de origem pré-romana.

No processo de reordenamento territorial que se seguiu à implantação romana no território lusitano, esses centros urbanos, os primeiros a receber o estímulo da romanização, passaram, igualmente, a ser ligados entre si por uma via. Verificamos que o traçado dessa via XVI, aliás uma estrada formada por três tramos (Mantas, 1996c), ligava centros em contacto com o oceano, ou seja, ligava cidades portuárias entre si, e criava uma rede simultaneamente marítima e terrestre que permitia o abastecimento do *hinterland* a partir de portos praticáveis no remanso de águas fluviais, ou estuarinas, cujas bacias estavam ainda livres dos grandes assoreamentos medievais e pós-medievais.

Através dos dados da geomorfologia, e daquela visão enfatizante, de navegabilidade, que é característica da antiga cartografia costeira do território, como os mapas de João Teixeira, do século XVII e de Álvaro Seco, de finais do século XVI, o cenário do litoral é o de um espaço muito recortado, e de utilização cautelosa, mas praticável, e destinavam-se esses mapas a informar o navegante.

Existem sondagens, assinaladas por S. Daveau, que demonstram que o entalhe de Würm penetrou dezenas de quilómetros ao longo dos vales determinando formas litorais bem diferentes das actuais, criando futuros espaços navegáveis que só os assoreamentos recentes dos rios caudalosos fez desaparecer (Daveau, 1995a, I, p. 100).

Por outro lado, a ideia de rio com um obstáculo que o estudo de V. Mantas nos sugere (1996c, I, p. 738-739), poderá eventualmente corresponder à perspectiva do viajante terrestre. Poderá ainda corresponder, a uma “visão transversal” (Izarra, 1993) que, pensamos, poderá ter sido a perspectiva de militares em situações específicas, em que uma via fluvial constitui um obstáculo a transpor numa progressão militar organizada. Mas, segundo a nossa perspectiva, essa visão opõe-se à imagem do rio como via comercial e de comunicação, uma via que se percorre, muito mais do que um simples elemento físico (Izarra, 1993), ou um obstáculo, pelo menos em condições normais — pacíficas — de utilização da via aquática.

Será útil rever os testemunhos dos geógrafos antigos, nomeadamente Estrabão, em que os rios são referidos do ponto de vista da sua utilização, e são interpretados como verdadeiros itinerários, como trajectos praticados, revelando aspectos pragmáticos, não só observados, como compilados, e transmitidos por gerações de frequentadores, como os mercadores, e, para mais, presentes em descrições onde o curso navegável domina: relativamente a Estrabão, “*en décrivant à grands traits non à proprement parler des fleuves mais des lignes commerciales connues par des fréquentations séculaires, il dévoile une très vieille image destinée à survivre longtemps (...); on indique le cours navigable plutôt que le cours total (...)*” (Izarra, 1993, p. 22) (o sublinhado é nosso).

Segundo esta perspectiva, e, como vimos, em condições normais de utilização, a visão de um rio como obstáculo dificilmente pode encontrar eco na nossa leitura de uma via aquática. Do mesmo modo, os traçados da rede viária romana afiguram-se-nos também como resultado de um aproveitamento de práticas de navegação fluvial indígena, ancestral, projectando não só o articular percursos terrestres com percursos estuarino-fluviais, mas também garantir um controle destes últimos. Referimo-nos, neste caso, ao traçado de troços viários romanos em paralelo a cursos fluviais perfeitamente navegáveis, tal como é observável, por exemplo, ao longo do Tejo.

A visão que nos fica da rede viária romana, através das suas *diverticula*, ligando transversalmente o território dominado, é a de uma rede de estradas e itinerários que mais se assemelha a um complemento terrestre de uma rede fluvio-marítima pré-existente. Neste aspecto, concordamos com Pierre Sillières no trabalho em que refere, na Hispânia meridional, a propósito dos custos dos transportes, que a *Via Augusta*, construída ao longo do curso do Rio Guadalquivir, surge mais como um complemento viário de controlo, do que como uma via de transportes:



“Mais, dans cet ensemble que vient faire la Via Augusta? Elle longe et double le Guadalquivir sur tout son trajet navigable. A-t-on donc construit cette grande voie avec son épaisse chaussée et ses nombreux ponts pour transporter les denrées de la Campiña sur de médiocres chariots, alors que la capacité des barques du fleuve était probablement dix fois supérieure? Assurément non! En réalité, sa fonction commerciale était probablement fort modeste. Sa construction a répondu à une nécessité autrement impérieuse qui légitimait l’énorme dépense qu’elle représentait, le contrôle politique et administratif de la province de Bétique.” (Sillières, 1990, p. 767)

De sul para norte, essa rede viária não só liga os centros urbanos inseridos em espaços navegáveis em águas do interior, como apresenta, ainda, os numerosos *diverticula* referidos por V. Mantas como os restantes elos de ligação. O resultado final deste traçado seria, em sua opinião, uma faixa litoral de ocupação, duplamente atravessada, e organizando-se em torno de um eixo que unia Lisboa, Coimbra, Porto e Braga (Mantas, 1996c).

V. Mantas refere o traçado da parte de estrada que considera como o 2.º eixo da estrada entre Lisboa e Braga, unindo o estuário do Tejo ao vale do Mondego, tocando o litoral entre *Collipo e Ebuobritium*, como um itinerário alternativo que terá servido uma área costeira bastante activa, contornando os maciços calcários (Mantas, 1996c, I, p. 733). O autor afirma ainda que a rede hidrográfica constituiu mais dificuldades à construção e à utilização das vias terrestres do que o relevo (Mantas, 1996c, I, p. 742). No caso do território português, julgamos que, se esse mesmo traçado não evitou a travessia dos tramos mais difíceis dessa rede hidrográfica (já que aparece em pontos que deveriam então constituir bacias estuárias bem mais amplas do que hoje), alguma razão terá havido. Este facto leva-nos a sugerir uma possível estratégia que tivesse tomado como objectivo ligar pontos-chave do abastecimento e escoamento praticados por via fluvial com destino às rotas atlânticas. Não esqueçamos a importância dos antigos espaços lagunares e pantanosos, naturalmente dotados de vantagens tanto no que se refere à subsistência (caça, pesca, salicultura), como no que se refere à existência de vegetação específica desse ambientes e utilizada em indústria de objectos de uso quotidiano, como lembra F. Izarra (1993), quer ainda pelo partido que era possível tirar da fácil navegabilidade desses espaços endolagunares e, para mais, costeiros. Qualquer pequeno porto teria sido procurado num refúgio natural em espaços desta natureza, protegidos por verdadeiros quebra-mar, ou quebra-vagas naturais, tais como bancos de areia, restingas, ou estrangulamentos da arriba costeira. Em espaços destes, a organização de complexos portuários teria certamente salvaguardado o contacto com o exterior para o escoamento de produtos, sendo por sua vez uma entrada para importações.

A propósito das “Características geomorfológicas da região atlântica entre Lisboa e Braga”, V. Mantas observa que, nos rios navegáveis para montante, os locais de transposição correspondem a locais de transbordo de mercadorias, fazendo a combinação dos itinerários terrestres com os fluviais (Mantas, 1996c, I, p. 741). O mesmo autor sugere o recurso a pontes de madeira (de tradição pré-romana), ou a pontes de barcas. São estas as situações em que o material perecível que foi utilizado dificulta ao arqueólogo a prospecção e a localização exacta dos pontos de transposição dos rios. Afigura-se-nos, pois, pertinente a aplicação do mesmo raciocínio às estruturas de tipo portuário.

Relativamente ao futuro de uma tal estratégia do ponto de vista viário, V. Mantas verifica que a rede viária medieval, na área atlântica entre Lisboa e Braga, se organizou, por sua vez, a partir dos dois grandes eixos herdados dos itinerários romanos: Lisboa – Torres Vedras – Alcobaça – Leiria – Coimbra, e Lisboa – Santarém – Tomar – Coimbra – Porto – Braga (Mantas, 1996c).

O traçado medieval na área atlântica terá retomado o traçado romano até mesmo nas travessias dos rios, em paralelo ao desenvolvimento de outros eixos transversais que ligavam centros urbanos e centros portuários estratégicos (Mantas, 1996c, I, p. 500). Isto testemunha a continuidade na utilização portuária. Os eixos Vila do Conde — Vila Nova de Famalicão, e Vila do Conde — Santo Tirso constituem dois bons exemplos, assim como, mais a sul, uma rede de estradas que, no vale do Baixo Mondego, ligavam o porto fluvial de Coimbra aos portos avançados do estuário, tais como Montemor-o-Velho e Soure (Mantas, 1996c, I, p. 501). Prosseguindo em direcção a sul, repetia-se a mesma estratégia de ligação do interior com o litoral, ou com os términos fluviais como Tomar, ligado por estrada a Leiria passando por Ourém, e Santarém, com ligação a Leiria (Mantas, 1996c). Esta última cidade era, por sua vez, encruzilhada de comunicação entre o interior e o mar, uma vez que possuía um porto medieval na foz do Lis, além do pequeno abrigo oceânico de Paredes, actual exemplo de total desaparecimento das condições portuárias, devido a modificações muito profundas da forma do litoral.

A ligação medieval de Santarém com o mar fazia-se, também, pelo vale do Rio Maior até aos portos da área de Alfeizerão e de Pederneira, e, um pouco mais a sul, um eixo transversal unia Alenquer a Torres Vedras (Cat., n.º 16), cujo contacto com o oceano se fazia desde tempos pré-romanos pelo curso do Rio Sizandro até à foz, em Ribeira de Pedrulhos, na vizinhança imediata de Torres Vedras.

A paisagem que assim surge é a de um território em contacto com o Atlântico como rota de passagem e ligação entre o interior das terras e o mundo romano mediterrânico, e atlântico. Nos abrigos praticáveis das barras navegáveis, os navios de maior calado limitar-se-iam a fundear e a descarregar, confiando a embarcações menores a tarefa do transporte fluvial até aos diferentes destinos para montante, até onde o curso fluvial, o esteiro, ou a laguna, fosse navegável. Em troca, e em movimento inverso, far-se-ia o carregamento. Entre fundeadouros e sítios de acostagem e varadouro, a actividade portuária multiplicava-se ao longo do território que ficou descrito, consoante os privilégios geográficos de que se encontrava dotado. Os gestos humanos de afeiçoamento da costa e de construção especializada terão completado o que a natureza tinha já amplamente proporcionado.

## 5.2. Paleolitoral e alterações costeiras

---

A partir dos dados apresentados verificámos que, do ponto de vista da geomorfologia costeira, distinguimos dois grandes momentos da utilização do litoral e das zonas ribeirinhas.

- O primeiro momento é caracterizado por um paleolitoral muito articulado, com grande número de pequenos portos naturais, resultante da fase de transgressão, o qual, por volta do sexto milénio BP, iria começar a ser transformado pelos processos de erosão. Até ao momento da Reconquista os efeitos da erosão e dos processos de assoreamento foram limitados (Figs. 3 e 4).
- O segundo momento inicia-se com uma alteração do modo de exploração agrícola associado à Reconquista e com as consequentes e rápidas transformações provocadas pelo assoreamento dos estuários e dos vales fluviais, modificando profundamente a capacidade portuária. A este fenómeno vem juntar-se, a partir do século XV, o aumento rápido do tamanho e do calado dos navios, inviabilizando o acesso dos navios de alto bordo a certos portos. Verifica-se, assim, uma redefinição das condições portuárias abrangidas por essas modificações.

### 5.3. A formação das cidades do litoral português: indicadores arqueológicos e históricos das suas funções portuárias

---

O já referido hiato relativo à actividade portuária da Antiguidade na costa portuguesa, ainda presente em 1985, baseando-nos no trabalho de M. Reddé (1979) anteriormente referido, torna-se insustentável à luz de um exame mais atento, se considerarmos os seguintes dados:

- A. Durante o domínio romano funcionavam no Mediterrâneo e no Mar Negro mais de mil portos que colocavam todo o Império em ligação por via marítima. As influências romanas por via marítima fizeram-se sentir muito cedo no litoral português.
- B. O testemunho de Estrabão é bastante presente pela referência que faz, quer à capacidade da rede fluvial para receber a navegação marítima, quer ao estuário do Tejo, pela capacidade de acolher os maiores navios da Antiguidade.
- C. As descobertas de vestígios de navegações da época romana, quer nas costas da Galiza (Fig. 44), quer na Andaluzia, na Bretanha e no S.W. de Inglaterra, com marcas de comércio marítimo directo com o Mediterrâneo, abrem uma perspectiva de investigação em que se coloca a possibilidade da existência de vestígios idênticos na costa de Portugal.
- D. Os achados subaquáticos junto das costas portuguesas, que referimos no Catálogo, nos capítulos anteriores, e nas Figs. 17 e 18, constituem testemunhos eloquentes da passagem náutica frequente no litoral, e nos estuários, durante a época romana, pelo menos em situação de fundeadouro, e, por vezes também, de possível naufrágio. Esses testemunhos estão associados a complexos portuários em que surgiram cidades — Lisboa, Setúbal, Alcácer do Sal, Portimão. Os casos da Berlenga, do Cabo Espichel, Mar de Ancão, Cabo Sardão, e da Ponta da Galé, costa alentejana, que interpretamos como ancoradouros de abrigo temporário, denunciam navegações de longo curso, se considerarmos as dimensões dos elementos de âncora existentes.

Na actual ausência de vestígios de embarcações, as dimensões dos cepos de âncora sugerem a tonelagem dos navios que os transportaram. Entre os achados ocorridos no litoral português, J.-Y. Blot (2002), distingue dois grupos. O grupo mais importante é constituído por cepos de peso inferior ou equivalente a 130 quilos, e o segundo grupo contem exemplares de peso igual ou superior a 200 quilos: *“Estes cepos mais pesados, ao contrário do amplo leque geográfico das proveniências dos cepos do primeiro grupo, foram encontrados em três zonas bem específicas: Berlenga, Cabo Espichel e Ponta da Galé.”* (Blot, 2002). Nos três casos estamos perante sítios cujas condições naturais apresentam características de ancoradouro em zona profunda e abrigada dos ventos dominantes, e os achados apontam para navios que deviam rondar as 200 toneladas, capazes de navegações de mar alto. As peças incluídas no primeiro grupo sugerem embarcações de cabotagem.

A análise do peso dos cepos de âncora encontrados até à data leva-nos a constatar que, nos casos de maiores dimensões, correspondem, pois, a navios que deslocavam entre 100 e 200 toneladas (Blot, 1999; Blot, 2002). Um navio com capacidade de 150 toneladas transportava uma carga de 3000 ânforas (Pomey, 1997, p. 88).

- E. A posição ribeirinha (estuarina e fluvial) da cidade-tipo portuguesa (segundo S. Daveau e J. M. Fernandes), coincide com ocupações que apresentam uma estrutura semi-urbana de época pré-romana em que existem testemunhos de trocas que envolvem a importação de objectos de origem mediterrânica. À luz destes dados, considerámos a possibilidade de ter havido uma continuidade na utilização do lito-

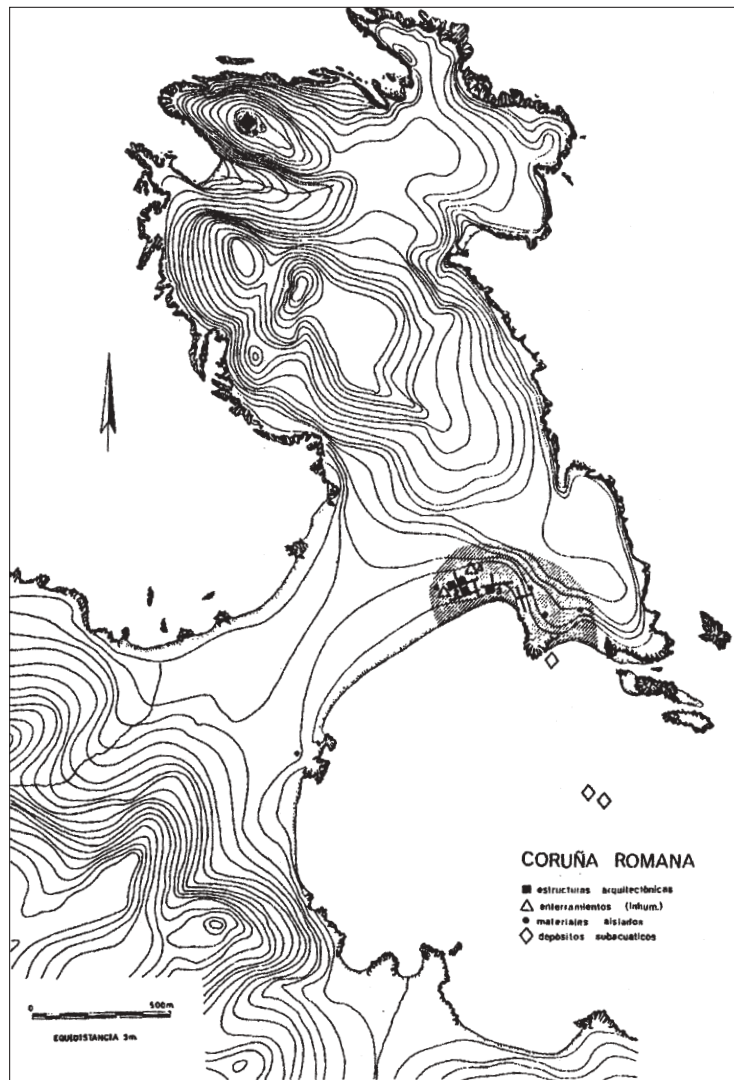


FIG. 44 – Posição geográfica do enclave portuário atlântico de A Coruña. Em cima: posicionamento de vestígios náuticos de época romana. Reproduzido de Naveiro López (1991, p. 155).

ral imediato, com a apropriação de espaços especializados, espaços portuários, que teriam servido inicialmente esses núcleos com características urbanas, evoluindo posteriormente para verdadeiras cidades. Os exemplos mais flagrantes são: Porto, Coimbra, Lisboa, Setúbal, Alcácer do Sal, Sines, como porto de *Mirobriga* (Alarcão, 1988a, II, 3, p. 171), Lagos, Faro.

- F. Esses portos foram valorizados durante a época romana (Fig. 33), bem como outros pontos costeiros, como sucedeu com a romanização de povoados fortificados em altura, litorais e em zonas lagunares. Para além dos povoados indígenas originários das cidades que acabamos de referir, são exemplos de romanização os casos de: Coto da Pena (Caminha) (Silva e Lopes, 1997); Forte de Lobelhe (V. N. de Cerveira) (Almeida e Recarey, 1988; Almeida, 1996); Castro de S. Lourenço (Esposende) (Almeida, 1996); Cidades de Terroso e de Bagunte (Póvoa de Varzim) (Gomes e Carneiro, 1999); Castro de S. João (Vila do Conde) (Pereira, 1960; Freitas, 1961); Castro de Laundos (Vila do Conde) (Gomes e Carneiro, 1999); Castro de Guifões (Matosinhos) (Cleto e Varela, 2000); Castro da Senhora da Saúde (V. N. de Gaia) (Sá e Paiva, 2000); Castro de Ovil (Espinho) (Salvador e Silva, 2000); Castro de Parreitas (Alcobaça); *Mirobriga* (Alarcão, 1988a, II, 3, p. 171); *Ipses* (Alvor) (Gamito, 1997); *Balsa* (Torre de Ares, Tavira) (Santos, 1871; Alarcão, 1988a; Nolen 1994, 1997; Faria, 1997); *Baesuris* (Castro Marim) (Santos, 1971; Arruda, 1996).
- G. Verificou-se por volta do século III d.C. a formação de complexos rurais (*villae*) em estreita relação com o mar, e explorando sobretudo o litoral do Algarve. A pesca alimentou a indústria da salga de peixe, e a estas duas actividades associou-se a salicultura.
- H. Existem testemunhos do fabrico de ânforas nos estuários do Tejo e do Sado, na antiga ilha de Peniche, na costa alentejana, e no litoral do Algarve, para transporte marítimo de produtos piscícolas (Fig. 39). Aproveitando a ocupação destes acidentes costeiros, e o da Ilha do Pessegueiro, surgiram centros de produção de salga de pescado e de molhos de peixe, pressupondo o respectivo embarque (Fig. 39). Por outro lado, as evidências de materiais anfóricos de importação, entre outros, ânforas vinárias provenientes quer das costas do Mar Tirreno (forma Dressel 1), quer da Apúlia e da Calábria (forma Lamboglia 2), quer ainda as de fabricos tarraconense e bético (Dressel 2-4) surgem no território da *Lusitania* e da *Callaecia* com uma distribuição essencialmente costeira (Fabião, 1998). No entanto, quando ela se verifica em estações arqueológicas do interior, é notório o modo como se encontram registadas em ambientes que se nos depararam estreitamente ligados a uma activa navegação e penetração por via fluvial, constituindo, à luz dos mapas de pontos reveladores desta distribuição (Fabião, 1998, p. 177, fig. 1 e 2, e p. 181, fig. 3) referidos na Fig. 40, elementos a favor da possível navegabilidade de rios tais como o Cávado e o Ave, o Douro, o Mondego, o curso alto do Tejo e o Zêzere, os afluentes do Sorraia, e ainda os cursos do Alto Sado, do Rio Mira, do Rio Arade e do Guadiana (Fig. 43). Essa navegabilidade interior coincide, em nosso entender, com o que C. Fabião denomina “*circuitos secundários de distribuição*”, com início em locais costeiros de recepção, ou alcançáveis por rios navegáveis (Fabião, 1998, p. 176)

Disto não poderá estar excluído o sistemático transvase para contentores que, não sendo já ânforas, mas outros, de materiais perecíveis, mais adaptados ao transporte nos percursos terminais do interior, forçosamente terrestres, não terão deixado vestígios arqueológicos.

Os estudos feitos sobre sítios de naufrágio no Mediterrâneo, com presença de produtos da Lusitânia, tais como Cabrera III (Maiorca), sítio de naufrágio de navio de grande porte, no terceiro quartel do século III, Randello (Sicília), pequena embarcação, primeiro quartel do século IV, Port-Vendres 1 (França), embarcação de grande porte, da transição do século IV para o V, atestam a vitalidade das rotas, e das produções, até uma época tardia (Fabião, 1996), assim como a utilização de embarcações de grande e de pequeno porte, podendo inferir-se deste testemunho quer o longo curso, quer a cabotagem.

- I. Durante o período de incursões piratas medievais, se a fuga da população costeira para o interior impõe uma pausa na evolução urbana do litoral, por outro lado existem sinais de que a navegação nos estuários e nos rios era praticável, visto que os atacantes subiram os rios e atacaram as cidades fluviais, como, por exemplo, no ataque do Normandos à cidade de Silves e, no Norte, às proximidades de Vila Nova de Famalicão. Durante este período, no território dominado pelos muçulmanos, a vitalidade das cidades portuárias não só foi mantida, como foram desenvolvidas as actividades náuticas, incluindo a construção naval. Concorreu para a continuação do desenvolvimento dessas cidades do sul a participação nos circuitos comerciais islâmicos entre a Península Ibérica e o litoral atlântico do Norte de África, e o Mediterrâneo.
- J. A partir da Reconquista, a crescente necessidade de defesa costeira denuncia a capacidade de utilização dos portos, e uma vontade consciente de defesa desses espaços costeiros apropriados de importância vital para os contactos de toda a espécie.
- K. O comércio medieval com as cidades hanseáticas reforça a importância de núcleos urbanos que, através do papel dos portos de escoamento de centros salineiros pré-existentes, mas com especial desenvolvimento nessa época, tomam proporções de cidades (Aveiro, Setúbal). Paralelamente, acentua-se a necessidade de defesa dos portos.
- L. A formação de centros urbanos na época de D. Manuel I, liga-se a uma progressiva confiança nas condições de vida no litoral. Este facto é ilustrado com a decisão do rei, porquanto a zona portuária de Lisboa mereceu a preferência do monarca que aí manda construir o Paço da Ribeira.
- M. Os grandes projectos de fortalezas litorais para defesa das barras dos estuários (nos séculos XVI e XVII) acentuam a tendência para o povoamento no litoral. Verifica-se a transferência de centros portuários para locais vizinhos melhor defendidos, com a conseqüente ascensão destes. É exemplo disto é Figueira da Foz, que gradualmente se torna um porto importante, enquanto o porto marítimo, desprotegido, de Buarcos vai perdendo importância. Paralelamente, os efeitos do assoreamento, acentuado na Reconquista, condenam muitos pequenos portos à extinção pela reclusão do povoado no interior das terras, mas favorece a ascensão de outros, como Peniche, porto substituto de Atouguia da Baleia, mas também porto de um território que deixara de viver o isolamento da antiga posição insular. É o caso do assoreamento das zonas lagunares, de Atouguia, e de Silves. Aveiro conhece fases de declínio económico e de crise demográfica devidas a movimentos de migração da barra, com episódios de fecho da mesma, o que evidencia a dependência da economia e da vida da urbe, do funcionamento do espaço portuário.
- N. Uma vez definidas as fronteiras de Portugal, e ultrapassadas as campanhas da Reconquista, ocorrem as funções defensivas de certas cidades ribeirinhas que, embora em posição ideal como portos, mas por estarem em local de fronteira, vão declinar nas funções portuária e comercial, assumindo um papel de atalaia e de defesa: Caminha, Vila Nova de Cerveira, Castro Marim, Alcoutim e Mértola.

Os destinos das cidades ribeirinhas de Portugal são diversos, consoante ocuparam uma posição de fronteira, ou na posição de cidades interiores, passando a viver exclusivamente do nó de estradas terrestres (Braga, Santarém, Coimbra, Leiria, Alcobaça, Alcácer do Sal, Silves), ou na posição de cidades fluvio-marítimas com a manutenção das funções portuárias. A cidade-tipo portuguesa, tal como é vista por S. Daveau e J. M. Fernandes, nasceu juntamente com o porto e paralelamente ao porto. Tem uma morfologia bicéfala, com o porto na parte baixa, local de trocas e de contactos, e o núcleo residencial em posição sobranceira, que é defensiva. Da progressiva união desses dois pólos, com a eventual transferência do centro para junto do espaço ribeirinho, nasceu a cidade fluvio-marítima. Em alguns casos, esse espaço é conquistado à água por sucessivos aterros.

A extensão da cidade na margem encontra-se bem ilustrada com a margem ribeirinha lisboeta desde, pelo menos, a época islâmica. Também como ilustração deste percurso, observámos um caso mediterrânico, situado no Mar Egeu: a ilha de Hydra (Fig. 45).

Constitui um bom exemplo de povoamento a partir de um duplo pólo: posição sobranceira e o porto. As ocupações humanas desta ilha foram pouco importantes até à data de 1650. Os primitivos colonos tinham-se refugiado em Hydra em época de cataclismos ocorridos no continente. A primeira forma de assentamento fez-se num local sobranceiro, defendido dos ataques que podiam ocorrer no litoral. Tanto o crescimento da população como a chegada de novos refugiados, e a expansão comercial, levaram progressivamente à expansão da cidade em direcção ao porto, segundo a interpretação de Turner, “*en una plástica exhibicion de autoconfianza*” (Turner, 1974, p. 200).

Nas cidades portuguesas em que se verificou a dupla tendência, instalação sobranceira coexistindo com uma ocupação ribeirinha, verificámos que se trata de uma cidade dupla (a castreja e a portuária) que acaba por unir-se. Vejamos como exemplos:

	Castelo e encosta		Morro da Sé
LISBOA		PORTO	
	Esteiro da Baixa		Ribeira
	Alta		Castelo
COIMBRA		MÉRTOLA	
	Baixa		Cais
	Povoação alta (actual “centro histórico”)		
ALMADA			
	Cacilhas – porto (actual porto)		

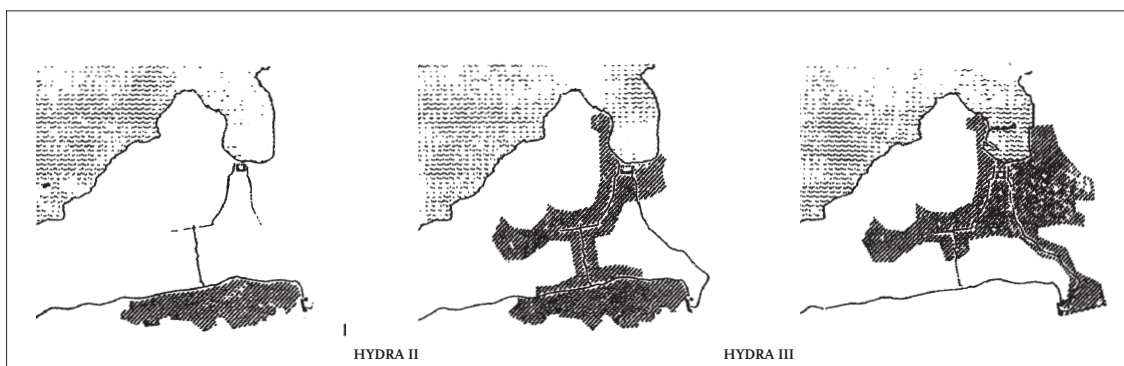


FIG. 45— Exemplo de um caso de progressiva ligação do núcleo urbano inicial, em posição sobranceira, à zona portuária correspondente: Hydra, no Mediterrâneo oriental. Reproduzido de Turner (1974, p. 200).

Este traço característico da cidade-tipo é também visível em Faro onde, apesar da localização em zona plana, de sapal à beira-mar, e da posição geográfica inicial — uma ilha, a pequena elevação que aí existe foi utilizada em época pré-romana para a implantação do castelo, enquanto a área portuária se situava na margem mais próxima.

O estudo que efectuámos sugeriu-nos um conjunto de mais de trinta cidades e centros urbanos vivos, em cuja formação o porto teve um papel vital. Os destinos variaram muito. É distinto o lugar hierárquico que ocupam, na qualidade de portos, cidades tais como, num primeiro grupo, Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal, Sines, Portimão, e Faro. Num segundo grupo consideramos as cidades cujas funções portuárias, embora de certa importância, actualmente se limitam à pesca: Peniche, Lagos, Tavira e Vila Real de Santo António.

Óbidos, Atouguia, Lourinhã, Buarcos, Esposende, Coimbra, Santarém, Alcácer do Sal, V. N. de Milfontes, Odemira e Silves, perderam as funções portuárias em épocas diferentes. As três primeiras, perderam a litoralidade com os assoreamentos da Renascença; as restantes perderam-nas posteriormente, tendo algumas funcionado como portos secundários até ao século XIX.

O Porto transferiu o principal das suas funções portuárias para o porto artificial de Leixões.

Vila Nova de Cerveira, Caminha, Mértola, Alcoutim e Castro Marim perderam as funções de portos comerciais, assumindo funções militares em época posterior à Reconquista.

Braga, Leiria, Alcobaça, Torres Vedras e Tomar perderam a simbiose de que beneficiaram durante a sua formação relativamente aos complexos portuários das zonas litorais vizinhas ou dos rios por onde recebiam mercadorias e escoavam produtos, devido aos assoreamentos.

Verificámos que, na hierarquização dos portos de Portugal, vários factores se conjugaram. Do ponto de vista comercial, a centralidade proporcionou as posições dianteiras relativamente às grandes linhas que ligavam os portos principais e que variaram ao longo dos vários períodos históricos. Os portos secundários desempenharam um papel vital no abastecimento do *hinterland* profundo, através de uma miríade de embarcadouros fluviais interiores, mediante a articulação dos serviços de transporte prestados pelas embarcações menores. Os portos secundários do Norte foram, durante muito tempo, preferidos pelos navios europeus ao próprio porto de Lisboa. A propósito da continuidade, ou seja, a “*longue durée*” referida por Fernand Braudel relativamente à história do Mediterrâneo, existe o exemplo algarvio dos principais centros urbanos (Tavira, Faro e Lagos) ou seja, portos que se transformaram em cidades, e em que o factor marítimo foi decisivo na sua formação (Mantas, 1997). Deve acrescentar-se a este grupo o caso de Portimão, na foz do Arade.

Durante a Idade Média, enquanto os portos do Norte do país colocavam Portugal em contacto com o Norte europeu, os portos do Sul, sob o domínio islâmico, conheceram contactos com o Norte de África e o Mediterrâneo islâmico. A partir do Renascimento, os portos de Portugal abriram-se ao mundo.

Tudo terá começado na Antiguidade. Durante os períodos pré-romano e romano, as linhas de contactos e de tráfico marítimo ligaram o Mediterrâneo à Península Ibérica através dos portos.

Apontámos numa direcção que se refere a uma eventual linha de pesquisa. O trabalho de campo poderá acrescentar algumas respostas às muitas perguntas que o nosso estudo coloca. Os dados recolhidos, e sobretudo a recolher em futuras escavações em terreno submerso, em meio húmido, ou em actuais terrenos agrícolas, outrora navegáveis, poderão esclarecer muitos pontos. Verificámos que, para lá dos factores de ordem natural, a descontinuidade pode estar ligada a exigências humanas, a solicitações de comércio, desafios económicos, necessidades de alojamento.



O porto constitui um espaço vital que as transformações de ordem geomorfológica e antrópica (como a expansão urbana modificadora da linha litoral por meio de aterros) vão alterando. A inserção progressiva da antiga zona portuária na malha urbana das cidades ribeirinhas, nascidas da união dos dois pólos referidos, faz com que as probabilidades de descoberta do núcleo portuário se situem hoje algures no subsolo urbano dessas cidades. Os dados recolhidos, nomeadamente a longa sucessão de aterros na Baixa ribeirinha de Lisboa, demonstram que, no que concerne o passado portuário das cidades, deverão esperar-se os melhores resultados com a inclusão deste objectivo nos programas de Arqueologia Urbana.

A investigação das zonas de sombra que se mantêm no estudo do passado das aglomerações costeiras ou litorais, e, nomeadamente, a análise espacial da área anteriormente envolvente dos antigos núcleos urbanos, constitui um desafio interessante no âmbito do estudo do passado das cidades, sobretudo aquelas que directamente se encontraram ligadas ao meio aquático.

Esteve presente no nosso estudo um processo mental caracterizado por um esforço de compreensão do fenómeno urbano num território marcadamente atlântico e, no entanto, receptor de influências mediterrânicas.

O presente trabalho, como fruto que é de algumas interrogações pertinentes, e de que pensamos não estar ausente o ponto de vista dos que navegam, longe de poder fornecer respostas, pretende apenas lançar algumas hipóteses de trabalho, bem como algumas pistas utilizáveis.

O prazo de apresentação deste trabalho à Universidade do Minho não nos permitiu a consulta de trabalhos recentemente compilados como resultado de um congresso internacional sobre a topografia portuária, e os efeitos do tráfico marítimo no desenvolvimento urbano na Europa setentrional realizado em 1998, na Dinamarca. Não deixaremos, no entanto, de referir a apresentação dessa obra de compilação: Bill, J. e Clausen, B. L. (eds) (2000) — *Maritime Topography and the Medieval Town*. Oxford: Oxbow Books. 261 pp. A referida compilação é anunciada pela editora como uma obra relevante para o estudo da realidade urbana medieval europeia, como passamos a transcrever: “*Drawing on historical and archaeological evidence, the papers concentrate on the coastal areas around the North and Baltic Seas, principally in Germany and Denmark, but the results are relevant to the analysis of harbour towns throughout medieval Europe.*” (Oxbow Book News, Book News Forty Six, Autumn 2000, p. 66).

