

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

O presente estudo estabelece a ligação entre a história da formação e do desenvolvimento das formas urbanas de povoamento, e a história da paisagem que lhes permitiu os contactos náuticos.

Propusemos um contributo para o estudo arqueológico da formação de uma parte significativa das cidades e dos centros urbanos de Portugal, cujas posições geográficas, no litoral ou na margem de cursos fluviais, poderão ter beneficiado de actividades portuárias.

Foram tomadas em consideração várias áreas do conhecimento. Por um lado, tentámos compreender a paleogeografia, através dos conhecimentos disponibilizados quer pelos estudos de geomorfologia costeira, quer de geografia histórica; por outro lado, a selecção dos testemunhos materiais, revelados pelas escavações arqueológicas de muitas décadas, permitiu delinear uma geografia da circulação que abrange não apenas os litorais oceânicos e os estuários, mas também os cursos fluviais em que foi possível uma navegação apropriada, isto é, utilizando embarcações de pequeno calado. Por outro lado ainda, os contributos da cartografia antiga, bem como dos documentos iconográficos, forneceram elementos utilizáveis na compreensão da faceta portuária que julgamos essencial no estudo arqueológico da formação das cidades. Perante uma paleopaisagem em que dominava uma grande articulação da linha de costa, tomámos esse meio físico como o suporte da relação humana com as vias aquáticas, quer marítimas, quer estuarinas e fluviais.

O interesse pelo estudo da continuidade, no que concerne as actividades portuárias relacionáveis com a formação e o desenvolvimento dos centros urbanos, levou-nos a tomar em consideração uma cronologia muito vasta, com início na época proto-histórica, de que são datáveis os primeiros vestígios arqueológicos de importação relacionáveis com rotas marítimas, em associação com formas proto-urbanas de povoamento.

No que concerne o âmbito geográfico deste trabalho, propusemos uma divisão do litoral e do sublitoral (cursos fluviais e as antigas lagoas litorais), segundo um conjunto de complexos portuários constituídos por unidades portuárias que agiram não apenas em ligação, como também em simbiose. A perspectiva de uma tal subdivisão permitiu a análise de um funcionamento portuário antigo abrangente dos vários tipos de unidades, incluindo os mais pequenos enclaves portuários.

Procurámos estabelecer relações entre os elementos que elegemos de entre a documentação disponível. Verificámos que eles se apresentam como que num decalque da paleopaisagem, e conforme à cartografia elaborada pelos especialistas da geomorfologia litoral e da geografia histórica. O caso mais flagrante, caracterizado pela ausência de vestígios arqueológicos, correspondia, na verdade, a territórios anteriormente inacessíveis ao povoamento, por se encontrarem num antigo espaço oceânico, anterior aos episódios de assoreamentos que os preencheram e transformaram em território litoral habitável.

Tomámos, como um dos pontos de partida, a definição de porto, à qual veio associar-se uma indispensável distinção dos tipos de portos. Procurámos destacar a relação existente entre a tipologia portuária, reconhecida desde a Antiguidade, e o problema dos eventuais vestígios arqueológicos correspondentes, nem sempre materializados em equipamentos específicos que possam satisfazer de modo imediato o arqueólogo que investiga os solos urbanos vizinhos de antigos espaços navegáveis.

Relativamente às primeiras experiências proto-urbanas do litoral português, e ao facto de se encontrarem relacionadas com contactos mediterrânicos antigos, ocorreu a necessidade de tomar em consideração o problema das diferenças existentes entre dois mundos náuticos: o mundo mediterrânico e o agreste mundo atlântico.

Perante a realidade dessas diferenças, e tendo em vista a compreensão de contactos dependentes de movimentos náuticos, considerámos que, do ponto de vista portuário, às soluções preconizadas pelos autores clássicos (como, por exemplo, Vitrúvio), tinha que adicionar-se uma adaptação à realidade atlântica, uma constante necessidade de escolha no que concerne o local geográfico. A nossa atenção incidiu, pois, na repetida preferência, desde os testemunhos datáveis da Idade do Ferro, pelos fundos dos estuários, pelos ambientes lagunares das antigas rias litorais, pelas costas naturalmente defendidas por formações costeiras, ou ilhas-barreira, e pelos tramos inferiores de cursos fluviais para instalação de zonas portuárias. A opção portuária obedecia, assim, com toda a evidência, à regra que presidiu à implantação dos entrepostos fenício-púnicos estudados no litoral e sublitoral não só de Portugal, como da Península Ibérica.

Por outro lado, sublinha-se, como um dos elementos-chave para a compreensão do fenómeno portuário, a importância das embarcações de pequeno calado, parte integrante de um binómio portuário constituído por contexto fluvio-estuarino/embarcações fluviais de transbordo, que permitiu, do ponto de vista náutico e portuário, pelo menos até ao século XVIII, o contacto entre o oceano e um sublitoral vasto, acessível através de tramos fluviais navegáveis, assim como o contacto com terra, qualquer que fosse o calado das maiores embarcações, fundeadas em ancoradouros profundos. Este binómio terá permitido a continuidade, e o desenvolvimento, de actividades portuárias, mesmo, na ausência de infra-estruturas portuárias, em épocas em que apenas terão existido instalações de acostagem modestas ou incipientes. Esse binómio portuário surge na perspectiva do presente estudo como o elemento fundamental nos contactos de época arcaica com as costas ibéricas atlânticas, bem como no desenvolvimento das rotas atlânticas que se seguiram.

Nesse binómio, para além dos barcos fluviais de transbordo, incluímos igualmente “equipamentos” fluviais e os serviços de reboque fluvial e de sirga, os quais, praticados ao longo das margens, permitiam 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.

A experiência arqueológica em meio subaquático, por um lado, como um dos caminhos percorridos³¹, e o respectivo relacionamento com testemunhos arqueológicos correspondentes em arqueossítios terrestres, como é o caso das ânforas, por exemplo, veio conferir ao nosso estudo naturais elos de ligação em cuja retaguarda se inseriram antigas actividades portuárias.

Articulámos a utilização da costa e dos recortes fluviais do território português, incluindo as paleo-rias do litoral e os paleo-canais, ou esteiros, com os recursos naturais (mineração, pesca e salicultura), e com a antiguidade da exploração destes recursos documentada pelos testemunhos arqueológicos.

Considerámos a antiguidade da escolha geográfica, que sugere um gosto trópico sempre presente na formação da maioria dos centros urbanos ribeirinhos de Portugal: as margens norte dos rios que desaguam na costa ocidental, igualmente observável nas margens direitas dos rios que desaguam na costa algarvia. A opção corresponde a um espaço naturalmente abrigado do vento norte, mas existe igualmente uma interessante coincidência no tipo das margens e dos locais escolhidos, ou seja, a pequena elevação, ou o esporão rochoso com imediato acesso à via aquática. Observámos que o quadro é o mesmo registado na edificação dos entrepostos fenícios.

Considerando o Itinerário XVI, verificámos que todos os centros urbanos que, na época romana, estavam ligados pelo conjunto de tramos viários desse Itinerário, e que

beneficiaram de antiga litoralidade com acesso directo, por via fluvial, ao oceano, possuíam formas urbanas de origem pré-romana.

No que concerne a articulação da rede viária romana com as cidades, o traçado do Itinerário XVI sugeriu-nos um eixo construído a partir da necessidade de ligar, por um lado, portos entre si (cidades portuárias), e, por outro lado, de estabelecer cruzamentos perpendiculares (viários) com as rotas fluviais que penetravam o território. Verificámos ainda que o conjunto viário da época romana se assemelha, segundo a nossa perspectiva, a um complemento terrestre de uma rede fluvio-marítima pré-existente.

Acentuámos as possíveis funções portuárias dos *villae* e *vici* do litoral, considerando a possibilidade de algumas dessas unidades de povoamento, na proximidade de antigas rias e de cursos fluviais, terem actuado como parcelas integrantes de complexos portuários abastecedores dos portos comerciais de maior importância.

Constatámos, durante o período islâmico, a vitalidade das cidades portuárias, com o desenvolvimento de actividades náuticas, incluindo a construção naval. Essa vitalidade portuária concorreu para a continuação do desenvolvimento dessas cidades, do sul com a participação nos circuitos comerciais islâmicos entre a Península Ibérica e o litoral atlântico do Norte de África e o Mediterrâneo.

No período que se seguiu à Reconquista, verificou-se que a crescente necessidade de defesa costeira foi denunciadora da capacidade de utilização dos portos e da importância vital de que os espaços portuários se revestiam. O comércio medieval com as cidades hanseáticas foi igualmente um testemunho do reforço da importância dos portos no desenvolvimento de núcleos urbanos que recorriam ao tráfego marítimo a longa distância.

Considerámos a cartografia costeira do território, da autoria de João Teixeira, no século XVII, e de Álvaro Seco, em finais do século XVI, entre outros, como um conjunto de dados interessante. Destinados a uma utilização náutica, e representando a sinalização minuciosa da navegabilidade dos estuários da época, esses mapas transmitem-nos uma imagem da antiga realidade portuária de zonas actualmente condenadas pelo assoreamento. Considerámos a possibilidade de se ter verificado uma continuidade na utilização do litoral imediato com a apropriação de espaços especializados, portuários, que terão servido, inicialmente, os núcleos com características urbanas posteriormente transformados em verdadeiras cidades.

Verificámos a diversidade dos destinos das cidades ribeirinhas e portuárias de Portugal. Algumas mantiveram uma posição de cidades fluvio-marítimas com a manutenção das funções portuárias. Outras passaram a ocupar uma posição de fronteira, e perderam a importância das antigas funções portuárias. Outras, após os grandes episódios de assoreamento, ficaram condenadas à posição de cidades do interior, passando a viver exclusivamente da posição de nó de estradas terrestres.

Definimos a imagem da cidade-tipo portuguesa segundo uma morfologia bicéfala que se relaciona com o seu nascimento, juntamente com o porto e paralelamente ao porto. Com o porto na parte baixa, local de trocas e de contactos, e o núcleo residencial em posição sobranceira, e defensiva, e a partir da progressiva união desses dois pólos, e a eventual transferência do centro para junto do espaço ribeirinho, nasceu a cidade fluvio-marítima.

Elegemos como terreno prioritário nesta área de investigação, o potencial arqueológico existente não apenas do lodo dos estuários e dos espaços lagunares, mas, sobretudo, nos antigos ambientes navegáveis das lagoas litorais, actualmente transformados em campos de cultivo. Verificámos as grandes probabilidades de existência de vestígios de tipo portuário em madeira, que poderão encontrar-se nos paleo-estuários assim como nas zonas navegáveis dos cursos interiores fluviais e nos antigos esteiros, actuais campos agrícolas.

Concentrámo-nos nos testemunhos que as próprias cidades antigas constituem, como resultado de uma complexa conjugação de factores de que fez parte a actividade portuária, embora, à partida, fossem menos óbvios os casos de cidades actualmente localizadas numa zona sublitoral. Destacámos os exemplos estudados em 35 casos que apresentamos num catálogo, que constitui a segunda parte deste estudo. Os casos estudados foram inseridos em conjuntos formados por portos integrados numa mesma realidade geográfica navegável. Nesses conjuntos, ou “complexos portuários”, destacámos alguns casos de formações urbanas portuárias. Estabelecemos, através da concordância dos dados obtidos pela arqueologia, uma ponte invisível entre as actividades antrópicas desenvolvidas em espaços terrestres e em espaços navegáveis, cujos testemunhos desempenham um papel essencial no estudo da formação de um número significativo de cidades portuguesas.

Résumé

Nous nous sommes efforcée avec la présente étude de proposer une contribution à l'étude archéologique de la formation d'une partie significative des villes et des centres urbains du Portugal dont les positions géographiques sur le littoral ou sur le bord des cours fluviaux pourront avoir bénéficié d'activités portuaires.

Nous insérons dans cette tentative quelques voies de recherche applicables à l'étude archéologique de la formation de ces centres urbains.

Dans ce but, plusieurs secteurs de connaissance ont été pris en considération.

D'un côté, la compréhension de la paléogéographie a été indispensable au travers des connaissances mises à notre disposition par les études de géomorphologie côtière et de la géographie historique.

D'un autre côté la sélection des témoignages matériels mis à jour par les fouilles archéologiques au long de plusieurs décennies, a permis la délimitation d'une géographie de circulation qui touche non seulement les littoraux océaniques et les estuaires mais aussi les cours des fleuves sur lesquels une navigation appropriée fut possible au moyen d'embarcations de faible tirant d'eau.

Par ailleurs encore, les apports de la cartographie ancienne, de même que les documents iconographiques, ont fourni d'autres éléments utilisables pour la compréhension de l'aspect portuaire, aspect essentiel, à notre sens, à l'étude archéologique de la formation des villes.

Face au paléo-paysage marqué par la prédominance d'une vaste articulation de la ligne de côte, nous avons considéré ce milieu physique comme support de la relation humaine avec les voies aquatiques, qu'elles fussent maritimes, comme estuariennes ou fluviales.

L'intérêt de l'étude de la continuité dans le domaine des activités portuaires associables à la formation et au développement des centres urbains nous a conduit à prendre en compte une chronologie très vaste avec comme point de départ la période protohistorique dont datent les premiers vestiges archéologiques d'importation associables aux routes maritimes, en liaison avec les formes proto-urbaines de peuplement.

En ce qui concerne le cadre géographique de ce travail, nous avons pris en compte la possibilité de proposer une division du littoral et du sub-littoral (cours fluviaux et les anciennes lagunes littorales) selon un ensemble de complexes portuaires constitués par des unités portuaires qui agissent non seulement en liaison, mais aussi en symbiose. La perspective d'une sub-division de cet ordre a permis l'analyse d'un fonctionnement portuaire ancien comprenant les divers types d'unités, y compris les plus petites enclaves portuaires.

Nous avons cherché à établir des relations entre les éléments que nous avons choisis parmi la documentation disponible. Nous avons vérifié qu'ils se présentaient comme un calque du paléopaysage, et en accord avec la cartographie élaborée par les spécialistes de la géomorphologie et de la géographie historique.

Le cas le plus flagrant caractérisé par l'absence de vestiges archéologiques correspondait en réalité à des territoires auparavant inaccessibles au peuplement du fait qu'ils se trouvaient sur une ancienne zone océanique, zone que les ensablements et en particulier les formations de type deltaïque ont fini par combler et transformer en territoire littoral habitable.

Il y eut plusieurs points de départ pour cette étude.

L'un d'eux fut la définition du port, à laquelle vint se joindre une distinction indispensable des types de ports.

Nous avons cherché à mettre en relief la relation existant entre la typologie portuaire, reconnue depuis l'Antiquité, et le problème des éventuels vestiges archéologiques qui leur

correspondent. De fait, étant donné que ces vestiges ne se trouvent pas toujours matérialisés sous la forme d'équipements spécifiques, c'est à dire, portuaires, qui puissent satisfaire de façon immédiate l'archéologue qui étudie les sous-sols urbains voisins d'anciens espaces navigables, la présente étude met en avant tous les témoignages archéologiques d'activités commerciales ou industrielles dépendant du recours au transport aquatique, aussi bien maritime que fluvial ou fluvio-maritime, surtout dans le cas d'estuaires de grande taille.

Pour ce qui est des premières expériences proto-urbaines du littoral portugais et du fait que ces dernières ont un lien avec des contacts méditerranéens antiques, le besoin est apparu par ailleurs de prendre en considération le problème des différences existant entre deux univers nautiques: l'univers méditerranéen et le rude univers atlantique.

Face à la réalité de ces différences, et ayant en vue la compréhension des contacts dépendant de mouvements nautiques, nous avons considéré que, du point de vue portuaire, il fallait ajouter aux solutions préconisées par les auteurs classiques (comme Vitruve, par exemple) une adaptation à la réalité atlantique.

Dans ce milieu hostile et, surtout, différent, les expériences portuaires pratiquées aux confins de la Méditerranée, depuis la Protohistoire, durent s'associer à une nécessité constante de choix concernant le lieu géographique. Notre attention s'est portée, en effet, sur la préférence répétée, à partir des témoignages datables de l'Âge du Fer, pour les fonds d'estuaires, pour les milieux lagunaires des anciennes *rias* littorales, pour les côtes défendues naturellement par des formations côtières ou des îles-barrière, et pour les cours inférieurs des fleuves pour l'installation de zones portuaires. L'option portuaire obéissait ainsi, de toute évidence, à la règle qui présida à l'implantation des entrepôts phénicio-puniques étudiés sur le littoral et sub-littoral non seulement du Portugal comme de la Péninsule Ibérique.

Par ailleurs encore, on souligne comme un des éléments-clefs pour la compréhension du phénomène portuaire dans l'étude de la formation des centres urbains, l'importance des embarcations de petit tirant d'eau, partie intégrante d'un binôme constitué par le contexte fluvio-estuarin / embarcations fluviales de transbordement. Ce binôme a permis, sur le plan nautique et portuaire, au moins jusqu'au XVIII^{ème} siècle, le contact entre l'océan et un vaste sub-littoral dont l'accès se maintenait par le biais de parcours fluviaux navigables. Le recours à des embarcations fluviales fut le moyen de garantir le contact avec la terre, quel que fut le tirant d'eau des plus grandes embarcations, qui jetaient l'ancre dans des mouillages plus profonds. Ce ne fut que de cette façon que la continuité et le développement des activités portuaires purent être assurés à des époques où n'auront existé que des installations portuaires modestes ou à leurs débuts.

Cette perspective portuaire apparaît dans la présente étude comme l'élément fondamental des contacts de l'époque archaïque avec les côtes ibériques de l'Atlantique, ainsi pour que le développement des routes atlantiques qui suivirent.

Nous incluons dans ce binôme, au-delà des bateaux fluviaux de transbordement, des "équipements" fluviaux et les services de remorquage fluvial et de halage lesquels permettaient l'accès direct de quelques navires de déplacement moyen aux ports intérieurs où ces derniers ne pouvaient manœuvrer à la voile mais auxquels ils pouvaient accéder grâce à leur faible tirant d'eau.

L'expérience archéologique en milieu subaquatique étant d'un côté un des parcours utilisés³², de même que l'articulation avec des témoins archéologiques sur des sites terrestres, les amphores, par exemple, ont conféré à notre étude des voies naturelles de mise en liaison à l'arrière plan desquelles ont été inscrites les activités portuaires actuellement disparues.

Nous avons considéré l'utilisation de la côte et des parcours fluviaux du territoire portugais, y compris les paléo-rias et les paléo-canaux ou les bras de mer, en liaison étroite avec

les ressources naturelles (mines, pêche, saliculture) et avec l'ancienneté de l'exploitation de ces ressources naturelles dont témoignent de nombreux vestiges archéologiques.

Nous avons considéré la présence d'artefacts exogènes à des époques pré-romaine et romaine comme étant des vestiges archéologiques d'activités commerciales.

Un autre point important de l'observation du phénomène urbain sur le territoire étudié est l'ancienneté du choix géographique. Ce choix suggère un goût tropique toujours présent dans la formation de la plupart des centres urbains riverains du Portugal — les rives nord des fleuves qui débouchent sur la côte occidentale — mais que l'on observe également sur les rives droites des fleuves qui débouchent sur la côte d'Algarve, ce qui montre l'uniformité du choix.

On vérifie toujours que l'option correspond à un espace abrité de façon naturelle du vent nord, mais il existe également une coïncidence intéressante dans le type de rive et des lieux choisis, petite hauteur ou éperon rocheux ayant accès immédiat à la mer. Le cadre est le même que celui constaté pour l'établissement des entrepôts phéniciens.

D'après les données recueillies et présentées dans ce travail, nous avons vérifié que tous les centres urbains qui à l'époque romaine se trouvaient en liaison par le biais de l'ensemble des réseaux routiers faisant partie de l'Itinéraire XVI, et qui bénéficiaient de l'ancienne littoralité avec accès direct, par voie fluviale, à l'océan, possédaient des formes urbaines d'origine pré-romaine. En ce qui concerne l'articulation du réseau routier romain avec les villes, le tracé de l'Itinéraire XVI nous a suggéré un axe construit à partir de la nécessité de mettre en liaison les ports entre eux (villes portuaires), d'un côté, et d'établir, d'un autre côté, des carrefours perpendiculaires (routiers) avec les routes fluviales qui pénétraient le territoire. D'un autre côté, l'ensemble routier de l'époque romaine est assimilable, selon la perspective présentée dans ce travail, à un complément terrestre d'un réseau fluvio-maritime pré-existant.

Nous avons mis l'accent sur les fonctions portuaires des *villae* et des *vici* du littoral, considérant la possibilité que quelques-unes de ces unités de peuplement, en proche contact avec les anciennes rias et les cours fluviaux, aient fait partie intégrante de complexes portuaires approvisionnant des ports commerciaux de plus grande importance.

Pendant la période islamique, sur le territoire dominé par les musulmans, la vitalité des villes portuaires fut non seulement maintenue tout comme furent développées les activités nautiques, dont la construction navale. Il a été établi que cette vitalité portuaire contribua à la poursuite du développement de ces villes méridionales grâce à leur participation dans les circuits commerciaux islamiques reliant la Péninsule Ibérique, le littoral atlantique de l'Afrique du Nord et la Méditerranée.

A partir de la Reconquête, le besoin croissant de défense côtière dévoile la capacité d'utilisation des ports. Le commerce médiéval avec les villes hanséatiques fut également un indicateur du renforcement de l'importance des ports dans le développement de noyaux urbains qui recouraient au trafic maritime de long cours.

Par la suite, la cartographie côtière du territoire, oeuvre de cartographes tels que João Teixeira, au XVII^{ème} siècle, et Álvaro Seco, à la fin du XVI^{ème}, parmi d'autres, représente un ensemble intéressant de données. Destinées à un usage nautique, balisant de façon minutieuse la navigabilité des estuaires de l'époque, ces cartes nous transmettent une image de l'ancienne réalité portuaire de zones actuellement condamnées par l'ensablement. A la lumière de ces données, nous avons considéré la possibilité d'une continuité dans l'utilisation du littoral adjacent avec l'appropriation d'espaces spécialisés, c'est-à-dire d'espaces portuaires qui auront servi au départ les noyaux à caractéristiques urbaines devenus par la suite de vraies villes.

Nous avons vérifié que les destins des villes riveraines et portuaires du Portugal sont divers. Ainsi, quelques-unes de ces villes vinrent à occuper une position de frontière et perdirent l'importance de leurs anciennes fonctions portuaires. D'autres, suite aux grands épisodes d'ensablements, se trouvèrent condamnées au rôle de villes de l'intérieur, vivant dès lors de façon exclusive de leur position de nœud de routes terrestres tandis que d'autres maintinrent une position de villes fluvio-maritimes conservant leurs fonctions portuaires.

L'image de la ville-type portugaise se dégage cependant; la morphologie bicéphale de cette dernière est en rapport avec sa naissance conjointement avec le port et en parallèle avec lui. Avec le port situé dans la partie basse, lieu d'échanges et de contacts, et le noyau résidentiel placé sur une position élevée, défensive, la ville fluvio-maritime est née à partir de l'union progressive de ces deux pôles, et du transfert éventuel du centre en direction de l'espace riverain.

Nous avons considéré comme terrain prioritaire dans une recherche de ce type le potentiel archéologique existant non seulement dans la vase des estuaires et des espaces lagunaires mais surtout dans les anciens milieux navigables des lagunes littorales actuellement transformés en terrains de culture.

Nous avons vérifié par ailleurs les grandes probabilités de l'existence de vestiges de type portuaire en bois, qui pourront se trouver dans les paléo-estuaires, ainsi que dans les zones navigables des cours fluviaux intérieurs et dans les anciens bras de mer actuellement ensablés.

Nous avons mis en avant les exemples étudiés de 35 cas que nous présentons sous la forme d'un catalogue qui constitue le second volume de la présente étude. En ce qui concerne les cas étudiés, ces derniers ont été insérés sous la forme d'ensembles formés par des ports intégrés dans une même réalité géographique navigable, tel un estuaire, par exemple ou une côte pourvue d'autres types d'abris nautiques comme les lagunes littorales, les vrais milieux lagunaires et les îles littorales. Dans ces ensembles ou "complexes portuaires", nous avons mis en avant quelques cas de formations urbaines qui ont bénéficié de fonctions portuaires.

Il a été important de vérifier comment seul le grand ensablement progressif des cours fluviaux rendit peu à peu impossible, souvent à des époques relativement proches, comme le début du XIX^{ème} siècle, l'accès des embarcations aux centres urbains du sub-littoral.

La présente étude fait le lien entre l'histoire de la formation et du développement des formes urbaines de peuplement, et l'histoire du paysage qui leur a permis les contacts nautiques. Elle établit encore, par le biais de la concordance des données fournies par l'archéologie, un pont invisible entre les activités anthropiques qui se sont développées sur les espaces terrestres et sur les espaces navigables, mettant ainsi en relief le rôle de cette liaison dans la formation des villes.

Un rôle essentiel échoit dès lors aux témoins archéologiques présents dans le sous-sol correspondant pour l'étude du passé d'une frange significative des noyaux urbains.

NOTAS

- ¹ Segundo tradução de J. Beaujeu (Mollat du Jourdin e Desanges, 1989, p. 62).
- ² Achado recente de um cepo de âncora romana cuja posição, na zona intermarés, exclui a hipótese de ancoradouro, e sugere um sítio de naufrágio.
- ³ Comunicação pessoal de P. Pirazzoli em Abril de 1998.
- ⁴ CNRS, Université de Paris I. Comunicação pessoal em Abril de 1998.
- ⁵ Prospeção submarina e registo arqueológico realizados em Setembro de 1998 por Cândida Simplicio, com apoio do I.P.A. (Ver Loulé Velho no n.º 31 do Catálogo).
- ⁶ Informação pessoal de Cândida Simplicio em Setembro de 1998. Ver Loulé Velho no n.º 31 do Catálogo.
- ⁷ Ver especialmente o capítulo intitulado “Le prix des transports et ses conséquences économiques” (Sillières, 1990, p. 749-767).
- ⁸ Leceia, S. Julião II, Castelejo, Magoito, Tapada da Ajuda, Alvor, Cerro da Rocha Branca, Silves (Soares, 1997, 22).
- ⁹ Ver Complexo portuário do Rio Minho, no Catálogo.
- ¹⁰ Cfr. a definição deste termo no IV Capítulo, na primeira parte deste trabalho.
- ¹¹ Situado imediatamente a sul de Zurara, entre esta localidade e a Praia de Árvore, a norte do Mindelo.
- ¹² Camboas: afeiçoamentos da orla costeira em zona entre-marés com funções pesqueiras. Constituíam as instalações das actividades marítimas que compunham a economia bipartida dos pescadores — lavradores locais (Magalhães, 2000).
- ¹³ Parte posterior da popa da embarcação que a completa rematando-lhe o esqueleto no eixo da quilha, e que é colocada ao alto. A partir de certa época o cadaste passou a receber o leme axial que se lhe veio articular: leme de cadaste. Tal como a quilha, é uma peça vital na estrutura da embarcação que carece de material resistente como, por exemplo, a madeira de carvalho.
- ¹⁴ Povoação situada a sul de Zurara, entre esta localidade e a Praia de Árvore, a norte do Mindelo.
- ¹⁵ O topónimo seria, pelo menos no século XI, “*Sancto Johanne de Fozé*” (Morujão, 1963).
- ¹⁶ “trop petits et trop obscurs ne valent pas la peine qu’on les nomme” (Estrabão, III, 3, 3).
- ¹⁷ As importações fenícias são verificáveis na Alcáçova de Santarém desde o século VIII a.C. (Arruda, 1993).
- ¹⁸ Comunicação pessoal do arqueólogo Luís de Barros, em Abril de 1999.
- ¹⁹ Informação de Maria Miguel Lucas (Museu Municipal de Vila Franca de Xira), em 5 de Dezembro de 1998.
- ²⁰ Actual vila de Constância, n.º 22 deste Catálogo.
- ²¹ Actual vila de Constância, n.º 22 deste Catálogo.
- ²² Informação de A. M. Dias Diogo, em Outubro de 2000.
- ²³ Carta arqueológica do património náutico e subaquático. CNANS.
- ²⁴ Estes materiais foram classificados por A. M. Dias Diogo e encontram-se inventariados no CNANS.
- ²⁵ Carta arqueológica do património náutico e subaquático, CNANS.
- ²⁶ Carta arqueológica do património náutico e subaquático, CNANS.
- ²⁷ Carta arqueológica do património náutico e subaquático, CNANS.
- ²⁸ Comunicação pessoal do Engenheiro J. Farrajota.
- ²⁹ Informação da Dra. Margarida Farrajota (Verão de 2000).
- ³⁰ Carta arqueológica do património náutico e subaquático. CNANS, IPA.
- ³¹ A análise do peso dos cepos de âncora encontrados até à data na costa portuguesa leva-nos a constatar que, nos casos de maiores dimensões, se tratava de navios de grande capacidade, e não apenas de pequenas embarcações de cabotagem, o que vem, naturalmente, ampliar a perspectiva portuária antiga das unidades portuárias do passado.
- ³² L’analyse du poids des jas d’ancres trouvés à ce jour sur la côte portugaise nous conduit à constater que, dans les cas des dimensions les plus grandes, il s’agissait de navires de grande capacité et non seulement de petites embarcations de cabotage, ce qui vient, bien entendu, élargir la perspective portuaire ancienne des unités portuaires du passé.