

A IMPORTÂNCIA DA LINHA COSTEIRA NA ESTRUTURAÇÃO DO REINO MEDIEVAL PORTUGUÊS. ALGUMAS REFLEXÕES*.

AMÉLIA AGUIAR ANDRADE
(FCSH-UNL/IEM)

Em 1143 quando o rei-imperador Afonso VII reconheceu a seu primo, o conde portugalense Afonso Henriques, a possibilidade de utilizar o título de rei de uma unidade política que recebeu o nome de Portugal, o novo reino estava de costas voltadas para o seu litoral, o qual, era ainda muito circunscrito. Na verdade, o espaço do Condado Portugalense agora transformado em reino, localizava-se sobretudo entre os rios Minho e Mondego, uma zona onde os núcleos urbanos eram ainda escassos, distribuindo-se os mais importantes pela área mais interior de vales fluviais ou pelas médias altitudes. Raros eram os que se localizavam na linha costeira, uma vez que apenas o burgo de senhorio episcopal do Porto ocupava um morro sobranceiro ao rio Douro, na imediata proximidade da sua foz. Por outro lado, os pólos urbanos mais importantes do nóvel poder político ou seja, a 1ª capital condal localizada em Guimarães e, Coimbra, a cidade com a qual o novo rei mostrava ter mais sintonia eram ainda claramente interiores.

As zonas litorais caracterizavam-se então por um povoamento escasso, constituído por comunidades que, recorrendo a reduzidos recursos técnicos praticavam as artes da pesca e uma cabotagem incipiente e insegura devido à ainda omnipresente pirataria muçulmana. Com efeito, para esta sociedade cristã guerreira e rural, a linha costeira não era um elemento atractivo tanto mais que se associava ao mar, esse espaço de medos e terrores, autêntica fronteira exterior da Cristandade e seu mais ocidental limite.

Foi preciso esperar quase um século ou seja, pelo fim da conquista portuguesa, ocorrida em 1249 com a submissão da cidade de Faro no Algarve, para que Portugal ficasse com a sua linha de costa estabilizada, compreendendo um total de 848 quilómetros, distintos todavia, na sua forma, da que hoje apresenta, uma vez que vicissitudes naturais muito complexas, desenvolvidas num tempo longo que chega até aos dias de hoje, lhe foram alterando a configuração, num processo que começou nos dois últimos séculos medievais e que foi encarado com angústia e perplexidade pelas populações que o viveram.

* Texto presentado en el Seminario *El Atlántico en la estructuración del espacio europeo*, organizado por el Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas (Universidad de La Laguna, octubre 2008), en el seno de las actividades de la red *Atlántica* de Estudios Marítimos Medievales.

Mas foi preciso ainda esperar mais algum tempo para que a zona litoral se afirmasse como um protagonista importante no processo de construção do reino português, o qual, encontra, como é sabido, na Idade Média, uma das suas cronologias mais decisivas.

Na verdade, a conquista dos territórios localizados a sul do Mondego veio inserir sob a tutela dos monarcas portugueses um espaço onde a presença urbana era mais significativa e articulada, na qual se destacava um conjunto de núcleos urbanos marítimos e/ou flúvio-marítimos de tradição mediterrânica, de entre os quais se podem realçar não só os localizados no litoral do Algarve, os quais detinham uma tradição de contactos com o Mediterrâneo que remontava à Antiguidade mas também e sobretudo, Lisboa, um porto excepcional devido não apenas à sua configuração mas também à sua amplitude.

Um litoral que se assumia como um espaço de passagem entre o Mediterrâneo e o Atlântico, algo que os trajectos das armadas cruzadas tinham tornado evidente aos olhos dos primeiros monarcas portugueses- recorde-se o especial papel dessa passagem na conquista de Lisboa, ocorrida em 1147, uma vez que corpos militares cruzados foram decisivos no bem sucedido assédio à cidade- e que em breve deixaria antever as possibilidades de uma futura ampliação de contactos com o Atlântico sul mercê das peripécias resultantes dos enfrentamentos com os mouros de Marrocos, ocorridas no início do século XIV.

Um espaço que era ainda herdeiro, na sua área mais meridional, de uma consolidada tradição de inserção nas linhas de navegação marítima mediterrânicas, uma poderosa herança que tivera como principais protagonistas os romanos e os muçulmanos e que se traduzia na detenção de um conjunto de decisivos conhecimentos quer na arte de navegar quer na definição de rotas comerciais e marítimas.

A dimensão territorial entretanto adquirida pelo reino português no final da 1ª metade do séc. XIII, bem como o processo de redefinição das suas fronteiras com o reino de Castela ocorrida na 2ª metade dessa centúria e que culminou com o postulado no tratado de Alcanices veio, por outro lado, estabelecer uma nova hierarquia nos espaços do reino, contribuindo para a progressiva afirmação da centralidade da região da Estremadura, uma região litorânea entre os rios Mondego e Tejo e, com ela, a erecção progressiva de Lisboa à função de *caput regni*, definindo-se simultaneamente uma outra área, a de contacto com Castela, como um espaço centrífugo, caracterizado por uma clara feição militar, expressa numa linha de castelos e de fortalezas urbanas e associável a horizontes de insegurança e de confronto, propícios à rarefacção de população, uma zona onde era ainda evidente a dificuldade de implementação do enquadramento político e administrativo régio.

As circunstâncias apontadas mostraram-se favoráveis ao recuperar da importância das áreas litorais, as quais, desde que se obtivesse um mais eficaz domínio do mar e um ultrapassar dos medos ancestrais, podia adquirir as condições necessárias para se transformar num espaço protagonizante para a construção do espaço do reino medieval português, tanto mais que beneficiava, entre o estuário do Tejo e as zonas mais setentrionais, da existência de um eixo meridiano natural sublitoral,

o qual, desde tempos imemoriais, desenhava um fundamental eixo viário, capaz de garantir uma efectiva conexão não só para norte como com o *interland* próximo.

Mas, o renovar do interesse pelo litoral foi potenciado por algumas constatações decorrentes, por certo, do avançar da conquista portuguesa em direcção a territórios mais islamizados. Antes de mais porque importância estratégica dos episódios de guerra marítima então vividos, especialmente os ocorridos aquando da submissão do Algarve nos finais da 1ª metade do século XIII, ainda que escassos demonstraram a necessidade de levar a efeito o enquadramento militar do mar e das zonas costeiras cuja função primordial em futuros confrontos já se adivinhava.

Mas também porque se tornou evidente o papel fundamental das actividades flúvio-marítimas na prosperidade de cidades como Lisboa, Santarém, Alcácer do Sal, Faro ou Silves bem como do relevo que nelas assumiam os eixos de contacto marítimos com exterior, algo que podia ser potenciado quando a pirataria moura deixasse de assediá-la linha costeira. Uma situação que haveria de proporcionar, uma vez finda a conquista portuguesa e, sobretudo depois de Fernando III, ao garantir a emblemática submissão de Sevilha em 1248, ter aberto caminho ao domínio efectivo cristão sobre a zona costeira andaluza e consequentemente, sobre o Estreito, a incontestada chave das ligações Mediterrâneo –Atlântico.

Mas, no reino medieval português, o litoral era um espaço de difícil definição porque se inseria num território que, era e é, em si próprio, uma região litoral da Península Ibérica e por isso, fortemente marcada pelas influências marítimas, as quais constituem para os geógrafos um dos poucos elementos conferentes de identidade específica a Portugal no contexto da geografia ibérica. Porém, se se considerar que à linha de costa se pode associar a área hierarquizada pelo curso navegável dos rios que aí desaguavam ficar-se-á, em tempos medievais, perante mais 812 quilómetros de navegação e uma ampla área envolvente, se bem que a complexidade natural da área costeira e as mutações ambientais referenciadas desde os dois últimos séculos da Idade Média não permitam a continuidade imutável dessa realidade. Desenhava-se assim uma dicotomia activa entre costa e *interland* graças à disposição favorável da maioria dos rios portugueses, numerosos na área do entre Minho e Tejo, mas todos desenhando cursos que correm paralelamente uns aos outros desde a nascente até à foz. Rios e mar complementavam-se e potenciavam-se sem que cada um perdesse a sua identidade tal como a documentação revela ao separar as fainas do mar das fainas do rio, principalmente no momento de impôr o pagamento de direitos e taxas fiscais.

Assim poder-se-á considerar que o litoral português, cujas irregularidades e especificidades cabe aos geógrafos estabelecer e justificar era, na Idade Média, uma área flúvio-marítima cujos contornos para ocidente se perdiam nos limites conhecidos e dominados por uma navegação marítima progressivamente mais audaz mas que para oriente mantinham linhas imprecisas, ajustadas não apenas à área de influência que as actividades flúvio –marítimas logravam atingir mas também à navegabilidade dos rios, a qual, ao contrário do que acontecia com a marítima, tendia a diminuir conforme os tempos medievais avançavam.

Mas, a área litorânea era também, devido às suas potencialidades económicas e fiscais, um espaço em disputa, mesmo que o rei fosse o senhor e árbitro de todas as águas do reino. Frequentes, os conflitos opunham ao monarca os grandes potentados eclesiásticos, os senhores, as ordens militares que detinham propriedades ou interesses nas regiões costeiras os quais, não poucas vezes, se enfrentavam também entre si. Situações que resultavam sobretudo da disputa do usufruto das riquezas da pesca, da exploração salineira e da navegação, no mais das vezes substanciada numa difícil partilha de direitos fiscais.

Mas, o litoral era também um espaço sujeito a um elevado número de vulnerabilidades. Antes de mais, as que resultavam das variabilidades climáticas, particularmente sentidas na fachada atlântica, mais atreita a temporais e ondas alterosas, circunstâncias que se traduziam na sazonalidade de actividades como a pesca e a cabotagem interrompidas ou, pelo menos, muito diminuídas pelo rigor dos invernos ou pelas cerradas neblinas dos cálidos verões. Condições climáticas em grande parte responsáveis pelo assoreamento ou alteração das áreas portuárias naturais as quais, cedo começaram a ter influência na geografia dos portos medievais portugueses: recordem-se as profundas alterações que, na Idade Média, se fizeram sentir na zona costeira localizada entre os rios Vouga e Tejo e que foi responsável pela completa inviabilização ou pelo menos, pela perda importância de um conjunto de pequenos portos que até então dinamizavam a intensa actividade pesqueira e mercantil dessa região.

Outra das vulnerabilidades dos espaços litorais provinha das conjunturas de guerra, quer estas envolvessem directamente o reino português através de situações de conflito naval com outros reinos ibéricos quer tivessem os seus cenários e protagonistas bem longe das costas de Portugal. No primeiro caso, a vulnerabilidade era mais efectiva e imediata pois as zonas litorais ou o mar que lhes era contíguo podiam ser palco de combates e conseqüentemente, de depreciações nas suas construções portuárias, nas embarcações que contribuíam para a sua animação marítima e nos seus contingentes de homens ligados ao mar. Situações que se traduziam sempre em momentos de paralisia das actividades quotidianas, não apenas devido à insegurança que se fazia sentir mas porque muitos homens destas zonas litorais tinham de ser desviados das suas tarefas habituais para a participação nas armadas ou em outras actividades que fossem consideradas indispensáveis. Interrupções que se tornavam ainda mais evidentes quando tinham lugar bloqueios impeditivos do funcionamento normal das entradas e saídas portuárias tal como aconteceu em Lisboa, durante os enfrentamentos marítimos que opuseram portugueses e castelhanos, de forma recorrente, entre 1369 e 1384.

Em outros momentos, frequentes por exemplo durante a guerra dos Cem Anos, se bem que os cenários de guerra decorressem longe, as conseqüências faziam-se sentir através de perturbações de fluxos de circulação, que tinham como corolário a diminuição do dinamismo portuário, privado que ficava da vinda de navios estrangeiros ou, porque as suas embarcações não podiam demandar sem receio de represálias os principais portos europeus, o que se traduzia na astenia das

actividades mercantis e sobretudo, numa efectiva perda de réditos provenientes das cobranças fiscais que lhe estavam associadas.

Mas, para os primeiros monarcas portugueses, as áreas litorais implicaram um esforço de promoção do povoamento rural e de instituição de núcleos com características urbanas nos pontos mais estratégicos, principalmente nos que pudessem assegurar uma eficaz exploração das potencialidades das zonas estuarinas. Mas era também um espaço a explorar uma vez que apresentava recursos variados, indispensáveis, lucrativos e fiscalmente proveitosos: a pesca, a extracção de sal, a navegação e actividade mercantil se bem que, para que tal fosse proveitoso à Coroa e ao reino se tornasse necessário levar a cabo estratégias de enquadramento administrativo e fiscal a que se devia associar a implantação de pontos de apoio de carácter militar e sobretudo, a constituição de uma armada permanente que pudesse garantir uma maior segurança perante as situações, sempre endémicas, de pirataria e corso que ao longo dos séculos XIV e XV perturbaram não apenas as áreas litorais portuguesas mas também as rotas marítimas mais utilizadas, quer estas se dirigissem para o Atlântico setentrional quer para o Mediterrâneo.

O litoral caracterizava-se ainda por uma paisagem específica na qual o mar e os rios eram elementos preponderantes e onde os núcleos portuários foram paulatinamente adquirindo algumas especificidades na organização do espaço, nomeadamente através da existência da Ribeira, um espaço embricado nas suas formas e funções com a vida marítimo-fluvial e ainda, pela progressiva implantação de estruturas edificadas—alfândegas, taracenas, armazéns, pontos de venda e locais de secagem e tratamento dos produtos do mar—destinadas a apoiar as actividades ligadas à pesca, à comercialização, à construção e reparação naval bem como a albergar as estruturas administrativas e fiscais de enquadramento entretanto criadas e progressivamente aperfeiçoadas.

Nestas áreas litorais, um número considerável dos seus habitantes desenvolviam actividades e/ou profissões ligadas ao mar ou ao rio, eram aqueles que, como se escrevia nos documentos «*guanhouam ssuas vidas no mar e rios*», sendo tal circunstância mais evidente nos núcleos urbanos ribeirinhos. A sociedade nestas últimas localidades adquiria por isso uma específica identidade conforme já foi percebido para localidades costeiras como Caminha, Viana, Vila do Conde, Aveiro ou Setúbal, mas que continua a aguardar um estudo de conjunto que possa esclarecer as características e particularidades das sociedades flúvio-marítimas medievais portuguesas, para as quais ainda nem sequer se estabeleceu uma rigorosa definição quanto ao seu âmbito e natureza.

Espaço fulcral sob o ponto de vista militar, político, económico, o litoral foi ainda o principal suporte da expansão marítima a qual, prefigurada pelos fossados do mar trecentistas nas costas marroquinas e nas Canárias, conheceu o seu efectivo dealbar nos primórdios do século XV, pelo que os últimos decénios medievais puderam testemunhar um substancial alargamento dos contornos e limites marítimos, que vieram retirar à linha costeira do reino a condição de «fronteira» mais ocidental da Cristandade europeia. Um espaço que ao longo da Idade Média foi

reafirmando e renovando a sua ancestral tradição de contactos culturais e técnicos entre o Mediterrâneo e o Atlântico.

Os aspectos anteriormente apontados e que ajudaram a criar a identidade do litoral português conferindo-lhe a relevância que conheceu em tempos medievais e mesmo depois, uma vez que ainda hoje se afirma como a região mais povoada e dinâmica de Portugal, tiveram todavia ritmos cronológicos e linhas evolutivas que convém ainda que em traços muito sumários, especificar.

Um processo no qual foi sempre notório o protagonismo do poder régio, pois aos monarcas coube o papel de principais agentes dinamizadores, tal como demonstrou José Mattoso, na composição de espaços diversos num território coeso e politicamente equipado: o reino de Portugal. No entanto, e embora se tenha de reconhecer que as problemáticas associadas às zonas litorais ainda se encontram muito longe de ser conhecidas na sua totalidade e em todas as suas implicações pode considerar-se, como uma mera proposta de análise diacrónica das problemáticas que lhe são inerentes, a existência de três épocas distintas e simultaneamente, complementares. A primeira, que se estendeu entre o terminar da conquista portuguesa (1249) e o final do reinado de D. Dinis(1325) foi dominada pelo lançamento, por parte dos monarcas, de estratégias que lhes permitissem controlar melhor as potencialidades económicas e fiscais da zona costeira bem como garantir um mais eficaz domínio sobre o mar e a foz dos rios mais importantes. A segunda correspondeu ao tempo entre a ascensão ao trono de Afonso IV em 1325 e a conquista de Ceuta, ocorrida em 1415 e caracterizou-se pela vivência de uma conjuntura político-militar difícil, dos primórdios de grandes alterações naturais flúvio-marítimas- noticiam-se as primeiras manifestações dos terríveis assoreamentos costeiros e fluviais- mas em que se definem as grandes linhas de contacto, como aconteceu com o privilegiar do comércio com o Norte europeu e de uma política de atracção de mercadores estrangeiros cujas consequências, a nível interno, implicaram uma constante atenção e intervenção dos monarcas. Uma fase em que se aperfeiçoam ainda as estruturas e actividades ligadas às actividades flúvio-marítimas, nomeadamente, através do fomento da construção naval. Os decénios finais da Idade Média, por seu lado, viveram a ampliação cada vez mais rápida dos espaços de navegação, a redifinição das linhas de contacto com outras regiões europeias, a progressiva complexificação das estruturas de enquadramento, forçadas que foram a adaptarem-se ao alargamento espacial e ainda, a melhoria da máquina fiscal então solicitada a novas exigências que punham à prova não apenas os processos de cobrança em espaços mais vastos e territorialmente afastados mas sobretudo, a necessidade de obtenção de um maior volume de réditos, indispensável ao suporte financeiro da implantação das instituições administrativas e fiscais cada vez mais complexas da expansão marítima e ainda, a custear a afirmação crescente e irreversível do poder régio.

Os primeiros sinais de que a importância das actividades litorâneas devia estar em ascensão datam da 1ª metade do século XIII, uma vez que em 1227 já se distinguiam, nos documentos, os marinheiros dos pescadores, uma ocorrência que aponta claramente para uma especialização e autonomização de funções. No

mesmo sentido deve ser interpretada a primeira menção conhecida à existência de umas taracenas em Lisboa, ocorrida em 1237 ou seja, apenas duas décadas depois da definitiva conquista de Alcácer do Sal ter proporcionado à cidade da foz do Tejo a tranquilidade e a segurança que unanimemente se considera que despoletaram o seu irreversível crescimento como cidade e como porto flúvio-marítimo.

Mas foi apenas a partir da 2ª metade do século XIII, quando Afonso III se libertou dos encargos da guerra com o Islão e se mostrou determinado em enquadrar de modo mais efectivo o reino sob a autoridade régia, que se deu início a uma estratégia mais consistente e continuada para as zonas litorais. Assim, a primeira peripécia de uma longa e violenta disputa com o bispo do Porto pelo usufruto das rendas fiscais provenientes das actividades mercantis e marítimas associadas à embocadura do Douro abriu, logo em 1253, um ciclo de clara afirmação da prevalência da coroa perante os privilegiados na fruição dos réditos provenientes das actividades específicas das áreas litorais quer se trate do comércio marítimo, da navegação, da pesca ou da exploração salineira, traduzida em conflitos e contendas aproveitadas para a difusão de práticas de vigilância e rigor sobre o exercício dos seus direitos e prerrogativas de propriedade, reveladas no cuidado posto na produção de comprovativos escritos ou na elaboração de inquéritos.

Uma estratégia que se complementou com a atribuição de forais a localidades ribeirinhas ou, o que é mais significativo devido ao seu peso fiscal, a comunidades instaladas na foz de rios ou na sua imediata proximidade, uma prática que conheceu nesta cronologia a fase um dinamismo único e sem continuidade em tempos subsequentes, o qual teve como corolário controle fiscal, por parte da realeza, das principais entradas/saídas do reino. Assim aconteceu por exemplo, com Vila Nova Gaia (1255) localidade fronteira ao Porto e portanto, na foz do Douro ou, com Viana (1258) que se desenvolveu no estuário do rio Lima. A todas estas localidades não faltou, ulteriormente, o favor régio, através da concessão de privilégios, de isenções fiscais e de outros apoios que pudessem propiciar o seu desenvolvimento e a assunção plena dos objectivos que tinham, em grande parte, justificado a atribuição das cartas de foral. Uma política continuada por seu filho e herdeiro D. Dinis mediante a formação de póvoas marítimas e flúvio-marítimas estrategicamente localizadas e na preocupação, em recuperar aos privilegiados, mediante complexos e demorados escambos, o senhorio de localidades ribeirinhas, tal como aconteceu com Almada e Aveiro, situadas respectivamente, nos estuários dos rios Tejo e Vouga.

Uma outra linha de actuação de grande continuidade ganhou os seus contornos nesta 1ª fase. Tratou-se do interesse régio pelas actividades piscatórias e de extracção de sal, actividades que, apesar de serem comuns a toda a linha costeira mereceram uma especial atenção nas zonas mais propícias à produção salineira-cada vez as localizadas a sul do Douro em detrimento das mais setentrionais confinadas que estas últimas estavam a um progressivo apagamento devido aos seus volumes produtivos mais baixos e, à captura de cetáceos, espécies de grande valor económico e que eram mais frequentes nas costas estremenhas e no litoral do Alentejo e do Algarve.

A concessão de privilégios aos pescadores como foi o caso da isenção de pagamento de alguns direitos sobre o pescado ou sobre as embarcações, o fomento e até a criação de pequenos centros piscatórios flúvio-marítimos traduziram-se não apenas numa mais dinâmica exploração desse recurso mas também no fundamental propiciar do desenvolvimento de contingentes humanos habituados às lides do mar, uma competência que os tornava apropriados para o recrutamento para as armadas reais em organização.

Mas no desenvolvimento desta linha estratégica de exploração dos recursos naturais foi sempre patente que as preocupações régias associavam o fomento ao desejo de garantir o máximo do usufruto, como aconteceu com a opção pelos contratos de arrendamento da captura de cetáceos na costa do Alentejo e do Algarve ou, a instituição de monopólios da pesca do atum e da produção e comercialização de sal que foi inserida nos textos foralengos concedidos pelos monarcas de Duzentos a localidades algarvias.

A formação de uma armada capaz de garantir, para além da intervenção em situações de confronto naval, a segurança do mar e da linha costeira em relação às depradações da pirataria e do corso teve como é evidente, grandes repercussões na dinâmica costeira do reino português. Uma iniciativa protagonizada por D. Dinis ao levar a cabo em 1317, um contrato com marinheiros estrangeiros- iniciava-se assim a longa permanência da família Pessanha à frente da armada régia portuguesa- que quebrava a tradição de conferir essa função a um membro destacado da nobreza. Este recurso a especialistas na arte de navegar, os genoveses, veio garantir uma nova e mais efectiva eficácia tanto mais que competia a Miçer Pessanha e aos seus sucessores o desempenho do cargo de almirante e portanto, a superintendência de toda a logística e definição de estratégias desta estrutura naval. Mas se os horizontes marítimos e costeiros se tornaram assim mais seguros, esta decisão marcou a inevitabilidade da presença da guerra marítima nas situações de conflito a viver por Portugal nos tempos subsequentes e cujas consequências se fariam sentir sobretudo nas localidades costeiras e/ou ribeirinhas. A um fundamental papel na obtenção de recursos alimentares, de dinamização do comércio marítimo, de recolha de elevados recursos fiscais, o litoral acrescentava a partir de agora, uma função bastante mais protagonizadora e interveniente sob o ponto de vista naval.

Mas, a constituição da armada assumiu-se ainda como um elemento de diversificação de actividades profissionais ligadas ao mar pois o seu funcionamento implicava a existência de um corpo fixo de pessoal especializado que pudesse enquadrar todos os outros que o serviço compulsivo, sobretudo depois da instituição das vintenas do mar, integrava nas embarcações da armada real. O recrutamento de uns e outros vai afectar-se sobretudo mas comunidades litorâneas que se considerava dispor de homens mais aptos para o desempenho dessas actividades. As queixas junto do monarca, principalmente nas assembleias de cortes, foram uma constante desde início das requisições, uma insistência que talvez explique por exemplo, a progressiva substituição dos pescadores por cativos e condenados na função de remadores.

No período que se estende entre o final do reinado de D. Dinis e a conquista de Ceuta, as situações recorrentes de conflito vividas na 2ª metade do século XIV

transformaram as regiões costeiras – com especial relevo para Lisboa- num espaço fulcral se bem que nem sempre pelas razões mais favoráveis. O que ajuda a compreender a política régia de fomento das disponibilidades do reino em embarcações, que tanto passou pela concessão de privilégios aos interessados em construí-las ou adquiri-las como pelo facilitar da obtenção de matérias-primas-madeiras por exemplo- através da sua compra fora do reino ou do fornecimento a partir das matas reais. No mesmo sentido deve ser interpretada a concessão em 1381, aos carpinteiros e calafates das taracenas de Lisboa da isenção da requisição para as vintenas do mar e para os serviços concelhios. Mas esta cronologia foi a que mais sacrifícios exigiu às zonas litorais para atender cíclicas situações de conflito marítimo nem sempre favoráveis portugueses. Recordem-se a pesada derrota em equipamentos e homens de Saltes ou, os esforços que os cercos e bloqueios a Lisboa como o de 1384, exigiram às principais localidades portuárias da costa portuguesa, com especial relevo para a cidade do Porto.

Pouco favorável no aspecto naval, esta fase coincide contudo, com a progressivo alargamento dos horizontes das rotas comerciais em que os mercadores provenientes das cidades e vilas do litoral se aventuravam, o que configura uma época de alguma prosperidade para o comércio marítimo associado ao litoral português. Uma situação que se prende, sem dúvida, com a expansão urbana vivida em toda a Cristandade europeia e que também se fez sentir em Portugal. Mas que alguns autores não deixam de associar às peripécias da guerra do Cem Anos, que mau grado a ocorrência de situações de represália, não deixaram de favorecer a penetração da navegação ibérica no Atlântico. Enquanto outros consideram que esse impulso positivo se deve às isenções de dízimas sobre o comércio marítimo com certas regiões -França ou áreas muçulmanas, por exemplo- estabelecidas nas cartas de foral concedidas às localidades ribeirinhas.

O dinamismo da actividade comercial marítima foi ainda responsável pela presença de estrangeiros nos portos portugueses, a qual, nos mais importantes como o Porto, as vilas e cidades algarvias e sobretudo Lisboa começou progressivamente a ser mais numerosa, propiciando uma instalação continuada que veio introduzir um elemento novo na sociedade dessas localidades. Mas quer se trate de presenças efêmeras quer de instalações prolongadas, a presença de estrangeiros, sobretudo porque ligados a uma actividade tão lucrativa e concurrencial, não se fazia sem problemas de integração propiciadores de rixas e conflitos que cabia aos monarcas arbitrar. Uma tarefa difícil quando se tinha de equilibrar os desejos dos autóctones que pretendiam ver afastada toda e qualquer concorrência estrangeira e os interesses do reino para o qual, essa presença era fundamental, visto garantir para além de avultados réditos fiscais e abastecimentos indispensáveis, estratégias de relacionamento político-diplomático com outras unidades políticas europeias com as quais Portugal estabelecia um xadrez complexo de contactos, que nesta cronologia se parecia orientar mais para o golfo da Gasconha, para as costas inglesas e sobretudo, para a Flandres.

A fase que se inicia com a conquista de Ceuta em 1415 caracterizou-se para as zonas litorâneas portuguesas como um período de continuidades e de rupturas.

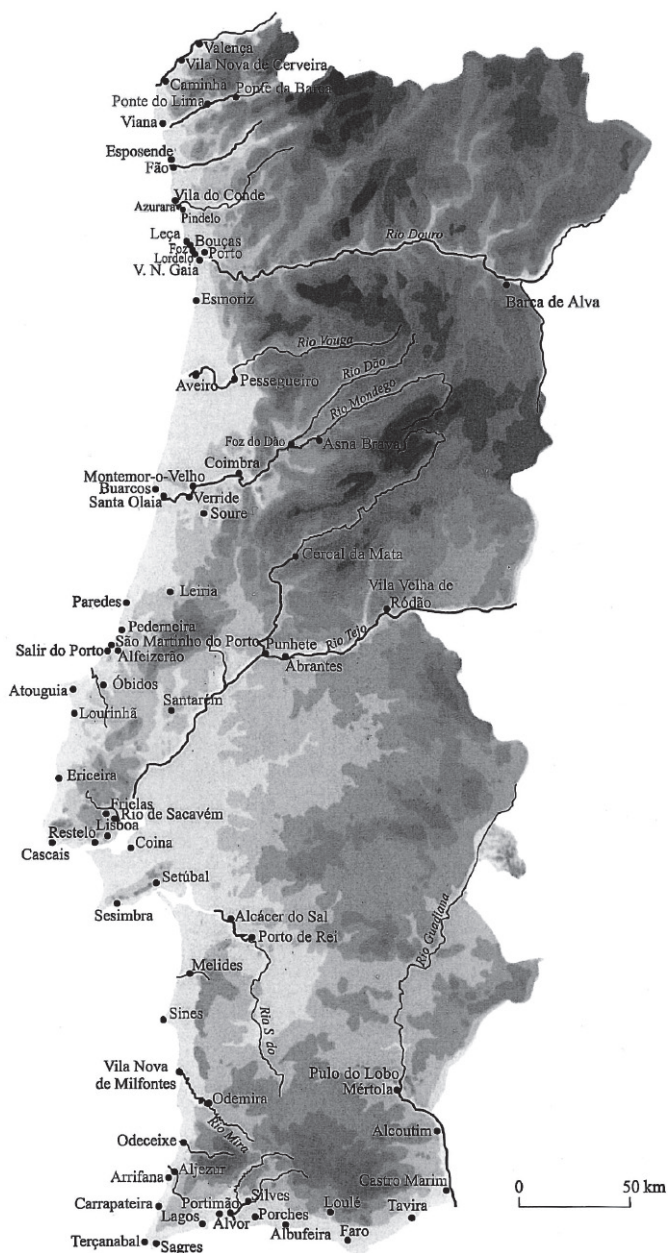
Uma continuidade na ampliação da presença de mercadores estrangeiros favorecida, por certo, pela a instituição de portos francos ou de zonas francas nos principais portos do reino e é claro, pelo processo de expansão marítima vivido nesta centúria e que vai proporcionar novas rotas, mercados e produtos, todos por demais atractivos. Em Lisboa, o seu número atingiu quantitativos suficientes para a formação de colónias como aconteceu com os genoveses, os ingleses e os alemães, por exemplo. Apesar de mais numerosos e por vezes melhor organizados, os estrangeiros não deixavam de constituir para as sociedades urbanas ribeirinhas um elemento estranho em direcção ao qual se canalizavam animosidades e desconfianças.

Uma continuidade crescente que se fez também sentir no volume e diversidade das actividades flúvio-marítimas que agora ocupavam mais gente, sendo significativa a complexificação adquirida pelas as estruturas de enquadramento das actividades do comércio marítimo, resultante da ampliação da rede de alfândegas e ainda, da criação de instituições novas como foi o caso da Casa de Ceuta e da Casa da Mina, destinadas a tutelar o comércio e a navegação relacionados com a costa africana.

As situações de ruptura relacionaram-se com as alterações na geografia portuária, no que foi o confirmar indesejado de uma situação que tinha tido as suas primeiras manifestações na centúria anterior: o assoreamento do curso final de muitos rios, limitando a sua capacidade de navegação no preciso momento em que as embarcações conheciam um decisivo aumento do seu calado, o qual, afectando também os estuários de alguns rios- atente-se ao caso do rio Vouga e a algumas zonas estuarinas de menor dimensão na baixa Estremadura- se traduziram na inviabilização de alguns pontos portuários, diminuindo assim a dimensão da rede portuária, que assim se orientava em direcção a uma maior concentração. E nem as obras urgentemente pedidas pelas localidades e concretizadas pelo poder real, impediram essa irreversível transformação.

Preocupações que não se limitavam à configuração e viabilidade das zonas portuárias pois também se estendiam ao que hoje denominamos de equilíbrio dos ecossistemas, o que se relacionava sobretudo com as actividades piscatórias. Nesse sentido apontam calendarizações impostas à captura de algumas espécies ou, a preocupação com a utilização de redes de trama estreita, que recolhendo exemplares demasiado pequenos interferiam na sua reprodução e consequentemente, nos volumes de peixe disponíveis.

Mas, o principal factor de ruptura é, sem dúvida, que resulta do movimento expansionista que nesta cronologia se inicia e desenvolve até esse ponto de chegada que foi a viagem de Vasco da Gama até à Índia em 1498 e que se traduziu num alargamento da área abrangida pelas rotas de navegação em que se envolviam os homens do mar e do comércio marítimo provenientes das localidades ribeirinhas. Um processo que continua por estudar para as cronologias do final da Idade Média mas sobre o qual não restam dúvidas que provocou profundas e irreversíveis transformações nas dinâmicas até aí vividas. Havia que aprender a familiarizarem-se com novas rotas e com marés diferentes e a contactarem com outras geografias, por vezes difíceis de compreender, onde era difícil a aplicação das



Os portos portugueses fluviais e marítimos (séculos XIII-XV)
 Mapa reproduzido de Marques, A.H. Oliveira; Dias, João José Alves,
Atlas Histórico de Portugal e Ultramar português, Lisboa 2003

suas tradições de relacionamento com o meio. E havia ainda que corresponder ao esforço de ocupação das ilhas atlânticas, ao abastecimento das praças africanas, às novas redes e exigências da comercialização de produtos de elevada procura e que por vezes atingiam preços elevados: o açúcar, os escravos, o ouro, as especiarias africanas, entre outros. Seria pois interessante conhecer melhor o envolvimento das vilas portuárias nestas iniciativas e apreender melhor as consequências que esta especial conjuntura teve na estruturação da sua sociedade e na organização social do seu espaço.

Transversal a esta cronologia foi ainda a afirmação- iniciada bem antes- de Lisboa como o principal pólo flúvio-marítimo do reino, destacando-se cada vez, pela sua dimensão humana e pela concentração de actividades e funções em relação aos restantes portos do reino. Um processo que teve como corolário a secundarização dos dois outros pólos de dinamismo marítimo da costa portuguesa, o Porto e os portos da costa algarvia, os únicos capazes de assegurarem um papel determinante nas actividades marítimas. O primeiro, instalado na foz do rio Douro polarizava os contactos da região mais populosa do reino, o Entre Douro e Minho, com toda a fachada norte Atlântica ou seja, com as cidades portuárias da costa galego-cantábrica, de Inglaterra, da França e da Flandres enquanto os algarvias, dando continuidade a uma tradição antiga, garantiam uma parte substancial do comércio marítimo com a área mediterrânica sem deixarem de exportar directamente para a Flandres as principais riquezas da região algarvia: o sal e sobretudo, a fruta. Os outros portos flúvio-marítimos da costa portuguesa ficavam assim confinados a valências de âmbito regional ou interregional – os instalados na foz dos rios mais importantes como Aveiro, Viana, Vila do Conde e Setúbal adaptaram-se sempre com mais sucesso às situações conjunturais- e alguns, como os situados entre a foz do Mondego e a do Tejo, conheceram mesmo um apagamento durante a Idade Média, o qual, apesar de muito propiciado por alterações ambientais não deixou de resultar de algo mais vasto, a redefinição de espaços e de objectivos na exploração das actividades marítimo-comerciais.

BIBLIOGRAFIA DE APOIO

a) Fontes Impressas

Chancelarias portuguesas- Chancelaria de D. Afonso IV, ed. de A. H. Oliveira Marques, Lisboa, vol. I-(1325-1336), Lisboa, 1990; vol. II-(1336-1340), Lisboa, 1992; vol. III-(1340-1344), Lisboa, 1992.

Chancelarias portuguesas-Chancelaria de D. Pedro I (1357-1367), ed. de A. H. Oliveira Marques, Lisboa, 1984.

Chancelarias portuguesas- Chancelaria de D. João I, volume I, tomo 1 (1384-1385), coord. João José Alves Dias, Lisboa, 2004; vol I-t.2 (2005), vol I-t.3 (2005); vol. II-t.1 (2005); vol II-t.2 (2005); vol. II-t.3 (2005)

Chancelarias portuguesas- D. Duarte, vol. 1, tomos 1 e 2, Lisboa, 1998; tomo II, 1999; tomo III, 2002.

- Cortes Portuguesas, reinado de D. Afonso IV (1325-57)*, ed. de A. H. Oliveira Marques, Lisboa, 1982.
- Cortes Portuguesas, reinado de D. Duarte (Cortes de 1436 e 1438)*, ed. de João Alves Dias, Lisboa, 2004.
- Cortes Portuguesas, reinado de D. Fernando I (1367-1383)*, ed. de A. H. Oliveira Marques, Lisboa, 1990.
- Cortes Portuguesas, reinado de D. Manuel (Cortes de 1498)*, ed. de João Alves Dias, Lisboa, 2002; *Cortes de 1502*, Lisboa, 2001.
- Cortes Portuguesas, reinado de D. Pedro (1357-1367)*, ed. A. H. Oliveira Marques, Lisboa, 1986.
- Descobrimientos Portugueses*, edição de João Martins da Silva Marques, 1944, (reimp. Lisboa, 1988), 4 vols.
- Documentação medieval do Arquivo paroquial de S. Pedro de Miragaia*, ed. Luís Miguel Duarte e Luís Carlos Amaral, sep. de *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, Porto, 1984.
- Documentos de D. Sancho I (1174-1211)*, ed. de Rui de Azevedo, Avelino de Jesus da Costa e Marcelino Rodrigues Pereira, vol. I, Coimbra, 1979.
- Documentos do Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, Livros de Reis*, Lisboa, vol. I (1957), II (1958) e III (1959).
- História florestal, aquícola e cinagética*, ed. de C. M. Baeta Neves, Lisboa, vol. I (1208-1438), Lisboa, 1980; vol. II (1439-1481), Lisboa, 1982; vol. III (1481-1493), Lisboa, 1982 e vol. IV (1495-1521), Lisboa, 1983.
- Livro das Posturas Antigas*, ed. M.^a Teresa Campos Rodrigues, Lisboa, 1974.
- Livro Preto da Sé de Coimbra*, edição de Leontina Ventura e Teresa Veloso e direcção de Avelino de Jesus da Costa, 3 volumes, Coimbra, 1977-1979.
- Livro Santo de Santa Cruz*, edição de Leontina Ventura e Ana Santiago Faria, Coimbra, 1990.
- Milenário de Aveiro. Colectânea de documentos históricos, I, 959-1516*, 2 vols., ed. A. G. Rocha Madahil, Aveiro, 1954.
- “*Vereações*”. *Anos de 1401-1449. O mais antigo dos “Livros de Vereações” do Município do Porto existente no seu Arquivo*, ed. de A. Magalhães Basto, 2^a ed., Porto, 1937.
- “*Vereações*”. *Anos de 1401-1449. O segundo Livro de Vereações do Município do Porto existente no seu Arquivo*, ed. de J. A. Pinto Ferreira, Porto, 1980.
- “*Vereações*”. *1431-1432*, ed. Luís Miguel Duarte e João Alberto Machado, Porto, 1985.
- Vereações da Câmara municipal do Funchal. Século XV*, ed. de José Pereira da Costa, Funchal, 1995.
- Viana, Mário, «A participação do concelho de Santarém em Cortes nos séculos XIV e XV. 1. Documentação» in *Arquipélago-História, Revista da Universidade dos Açores*, 2^a série, vol. VIII, 2004, 311-392.

b) Selecção bibliográfica

- A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. Oliveira Marques, volume II de *Nova História da Expansão Portuguesa*, direcção de Joel Serrão e A. H. Oliveira Marques, Lisboa, 1998.
- Andrade, Amélia Aguiar, «A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica» in *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media, Nájera. Encuentros Internacionales del Medioevo-Actas*, org. Beatriz Arizaga Bolumburu e Jesús Angel Solorzano Telechea, Logroño, 2005, 57-89.

- Andrade, Amélia Aguiar, *A construção medieval do território*, Lisboa, 2001.
- Andrade, Amélia Aguiar, *Vilas, poder régio e fronteira: o exemplo do Entre Lima e Minho medieval*, dissert. dout. dact., Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da UNL, 1994.
- Andrade, Amélia Aguiar; Silveira, Ana Cláudia Silveira, «Les aires portuaires de la péninsule de Setúbal à la fin du Moyen Âge: l'exemple du port de Setúbal» in *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe-XVIIe siècles)*, dir. Michel Bochaca e Jean-Luc Sarrazin, Rennes, 2007, 147-165.
- Andrade, Amélia Aguiar, «A dimensión urbana de un espacio atlántico: Lisboa» in *Mercado Inmobiliario y paisajes urbanos en el Occidente europeo (siglos XI-XV)*, *Actas da XXXIII Semana de Estudos Medievales, Estella 17-21 de Julio 2006*, Pamplona, 2007, 347-376.
- Barata, Filipe Themudo, *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo ocidental (1385-1466)*, Lisboa, 1998.
- Barbosa, Pedro Gomes, «Apontamentos sobre o litoral estremenho na primeira dinastia» in *Documentos, lugares e homens. Estudos de História medieval*, Lisboa, 1991, 75-104.
- Barbosa, Pedro Gomes, *Povoamento e estrutura agrícola na Estremadura Central. Séculos XII a 1325*, Lisboa, 1992.
- Blot, Maria Luísa B.H. Pinheiro, *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*, Lisboa, 2003.
- Caetano, Carlos, *A Ribeira de Lisboa na época da Expansão portuguesa (séculos XV a XVIII)*, Lisboa, 2004.
- Casado Alonso, Hilario, «Relaciones comerciales entre Portugal y Castilla (1475-1550): algunas reflexiones e hipótesis de investigación», in *Actas do III Congresso Histórico de Guimarães. D. Manuel e a sua época*, Guimarães, vol. III, 2004, 11-26.
- Castelo-Branco, Fernando, «Litoral português, evolução do» in *Dicionário de História de Portugal*, dir. Joel Serrão, s.l., 1975, vol. IV, 39-43.
- Castro, Armando de, *A evolução económica de Portugal dos séculos XIII a XV*, Lisboa, s/d.
- Coelho, M^a Helena da Cruz, «A pesca fluvial na economia e sociedade medieval portuguesa» in *Actas do Seminário Pescas e navegações na história de Portugal (séculos XII a XVIII)*, Lagos, 1992, *Cadernos Históricos*, VI, Lagos, 1995, 81-102
- Coelho, M^a Helena da Cruz, *O baixo Mondego nos finais da Idade Média*, Lisboa, 1988.
- Daveau, Suzanne, *Portugal geográfico*, Lisboa, 1995.
- Duarte, Luís Miguel e Barros, Amândio Jorge Morais, «Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna» in *Douro-Estudos & Documentos*, vol. II (4), 1997, 77-118.
- Duarte, Luís Miguel, «A marinha de guerra portuguesa» in *Nova História Militar de Portugal*, vol. I, coord. José Mattoso, Lisboa, 2003, 290-346.
- Espinosa, Fernanda, «Da actividade marítima portuguesa na primeira dinastia» in *Escritos Históricos*, Porto, 1972, 37-133.
- Evolução geohistórica do litoral português e fenómenos correlativos. Geologia, história, arqueologia e Climatologia*. *Actas.*, org. António Augusto Tavares, M.^a José Ferro Tavares e João Luís Cardoso, Lisboa, 2004.
- Fernandes, Isabel Cristina Ferreira, «Aspectos da litoralidade do Gharb al-Andalus: os portos do baixo Tejo e do Baixo Sado», *Arqueologia Medieval*, n.º 9, 2005, 47-60
- Ferreira, Ana Maria Pereira, *A importação e o comércio têxtil em Portugal no século XV (1385-1481)*, Lisboa, 1983.
- Ferreira, Ana Maria Pereira, *O essencial sobre o corso e pirataria*, Lisboa, 1985.

- Fonseca, Luís Adão da, *Navegación y corso en el Mediterraneo occidental. Los Portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, 1978.
- Geouge, Jennifer C., «Comércio anglo-português durante o reinado de D. João I. 1385-1433» in Maria Bullón Fernández, *A Inglaterra e a Península Ibérica na Idade Média. sécs. XII-XV. Intercâmbios culturais, literários e políticos*, Lisboa, 2008, 122-135.
- Godinho, Vitorino Magalhães *A Expansão quatrocentista portuguesa*, Lisboa, Dom Quixote, 2008 (2ª edição).
- Gonçalves, Iria, *O património do mosteiro de Alcobaça nos séculos XIV e XV*, Lisboa, 1989.
- História de Portugal*, direcção de José Mattoso, volume I- *Antes de Portugal*, coordenação de José Mattoso, Lisboa, 1992.
- História de Portugal*, direcção de José Mattoso, volume II- *A monarquia feudal (1096-1480)*, coordenação de José Mattoso, Lisboa, , 1993.
- Krus, Luís, «S. Vicente e o mar: das relíquias à moeda» in *Passado, memória e poder na sociedade medieval portuguesa. Estudos*, Redondo, 1994, 143-148.
- Litoral (O) em perspectiva histórica. Sécs. XVI a XVIII, Actas*, Porto, 2002.
- Marques, A H Oliveira, *Introdução à história da agricultura em Portugal. A questão cerealífera na Idade Média*, Lisboa, 1968.
- Marques, A H. Oliveira; Dias, João José Alves, *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar português*, Lisboa, 2003.
- Marques, A H. Oliveira, *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, Lisboa, 1987.
- Marques, A. H. Oliveira, «Depois da Reconquista. A cidade da Baixa Idade Média» in *O Livro de Lisboa*, coord. Irisalva Moita, Lisboa, 1994, 89-113.
- Marques, José, «Devastações biscainhas na quinta da Azóia (1381)» sep. *Revista Portuguesa de História*, tomo XXXI- *Homenagem ao Doutor Salvador Dias Arnaut*, Coimbra, 1996.
- Marques, José, *A administração municipal de Vila do Conde em 1466*, Braga, 1983.
- Marreiros, Mª Rosa, *Propriedade fundiária e rendas da coroa no reinado de D. Dinis: Guimarães*, dissertação doutoramento mimeografada, 2 volumes, Coimbra, 1990.
- Martins, Alcina Manuela de Oliveira, *O mosteiro de S. Salvador de Vairão na Idade Média: o percurso de uma comunidade feminina*, Porto, 2001.
- Mattoso, José, «O imaginário marítimo medieval» in *Naquele Tempo. Ensaios de História Medieval*. Vol. I de *Obras Completas*, Lisboa, 2000, 231-244.
- Mattoso, José, «O mar a descobrir» in *Naquele Tempo. Ensaios de História Medieval*. Vol. I de *Obras Completas*, Lisboa, 2000, 210-230.
- Mattoso, José, «O medo do mar» in *Le caravelle portoghese sulle vie delle Indie*, Roma, 1990, 265-274.
- Mattoso, José, Krus, Luís, Andrade, Amélia, *O castelo e a feira. A terra de Santa Maria nos séculos XI a XIII*, Lisboa, 1989.
- Monteiro, Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, volume I, 1139-1521, Lisboa, 1989.
- Moreira, Manuel António Fernandes, *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*, Viana do Castelo, 1984.
- Moreno, H. Baquero, «A navegação e a actividade mercantil no Entre Douro e Minho» *Actas do Seminário Pescas e navegações na história de Portugal (séculos XII a XVIII)*, Lagos, 1992, *Cadernos Históricos*, VI, Lagos, 1995, 65-80,
- Moreno, Humberto Baquero, *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média*, Porto, Brasília Editora, 1979.
- Pereira, João Cordeiro, «Organização e administração alfandegárias de Portugal no século XVI (1521-1557)» in *Portugal na era quinhentista*, Cascais, 2003, 1-118.

- Pereira, M^a Teresa Lopes, *Alcácer do Sal na Idade Média*, Lisboa, 2000.
- Picard, Christophe, *L'océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*, Paris, 1997.
- Portugal em definição de fronteiras*, coordenação de M^a Helena da Cruz Coelho e de Armando Luís de Carvalho Homem, volume III de *Nova História de Portugal*, direcção de Joel Serrão e A. H. Oliveira Marques, Lisboa, 1996.
- Rau, Virgínia, *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, 1984
- Reis, A. do Carmo, «Vila do Conde no tempo de D. João II. Um pólo de desenvolvimento naval» in *Actas do Congresso Internacional sobre Bartolomeu Dias e a sua época*, vol. I, Porto, 1989, 471-481.
- Reis, A. Matos, «O porto de Viana na segunda metade do século XV» in *Actas do Congresso Internacional sobre Bartolomeu Dias e a sua época*, vol. I, Porto, 1989, 490-500.
- Ribeiro, Orlando, *Introduções geográficas à história de Portugal. Estudo crítico*. Lisboa, 1977.
- Ribeiro, Orlando, Lautensach, Hermann, com comentários e actualização de Suzanne Davreau, *Geografia de Portugal. I. A posição geográfica e o território*, Lisboa, 1997.
- Rodrigues, Teresa Campos, *Aspectos da administração municipal de Lisboa no século XV*, sep. de *Revista Municipal*, n^o 101 a 109, Lisboa, 1968.
- Sampaio, Alberto, *As póvoas marítimas*, Lisboa, 1979 (reed.).
- Silva, Manuela Santos, «Comunidades piscatórias medievais estremenhas entre o rio de Salir e o concelho de Torres Vedras-um primeiro levantamento» in *A região de Óbidos na época medieval-Estudos*, Caldas da Rainha, 1994, 45-68.
- Silva, Manuela Santos, «Salir do Porto: um exemplo dos pequenos portos da Estremadura durante a Idade Média» in *A região de Óbidos na época medieval-Estudos*, Caldas da Rainha, 1994, 33-44.
- Sousa, Armindo de, *As Cortes medievais portuguesas (1385-1490)*, Porto, 1990, 2 vols.