rossio 7

estudos de Lisboa

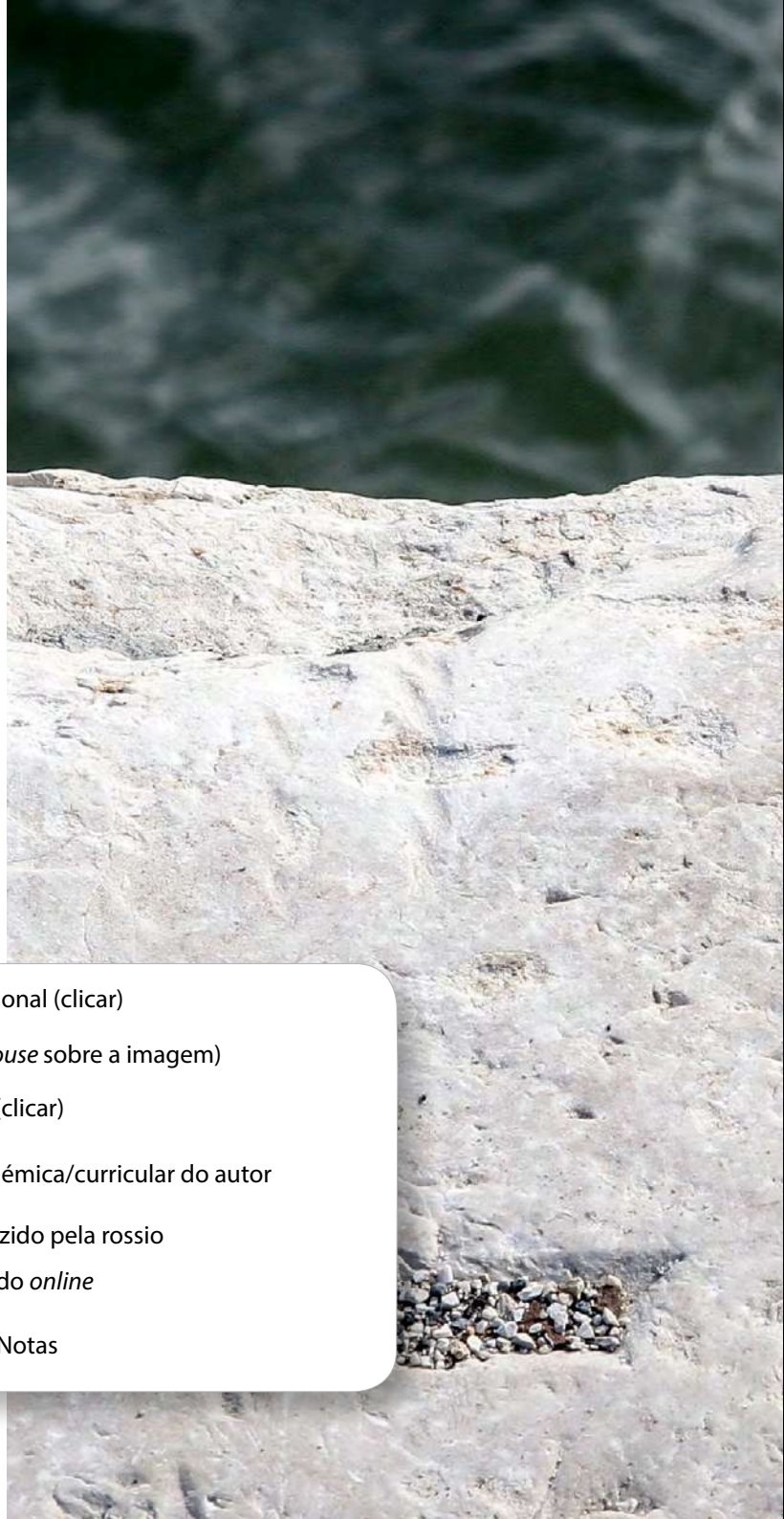
dez 2016

LISBOA
CÂMARA MUNICIPAL

gabinete estudos olisiponenses

rossio. estudos de lisboa n. **7** dez 2016
Publicação do Gabinete de Estudos Olisiponenses
Direção Municipal de Cultura / Departamento de Património Cultural
ISSN 2183-1327

Diretor
Jorge Ramos de Carvalho
Conselho Editorial
Anabela Valente
Ana Cristina Leite
Hélia Silva
Rita Mégre
Projeto Gráfico
João Rodrigues
Secretariado Executivo
Vanda Souto
Fotografias da capa, índice e separadores
João Rodrigues
Colaboradores neste número
José Manuel Garcia (editor convidado), Miguel Gomes Martins, Arlindo Manuel Caldeira, Rui Manuel Loureiro, Augusto Salgado, António Augusto Salgado de Barros, Cristina Coimbra Próspero, Joana Cabral Lemos, Marta Ildefonso, Mafalda Sebastião
Presidente da Câmara Municipal de Lisboa
Fernando Medina
Vereadora da Cultura
Catarina Vaz Pinto
Diretor Municipal de Cultura
Manuel Veiga
Diretor do Departamento de Patrimór
Jorge Ramos de Carvalho



Sinalética

Informação adicional (clicar)

zoom (passar *mouse* sobre a imagem)

Voltar ao índice (clicar)

Informação académica/curricular do autor

Conteúdo produzido pela rossio

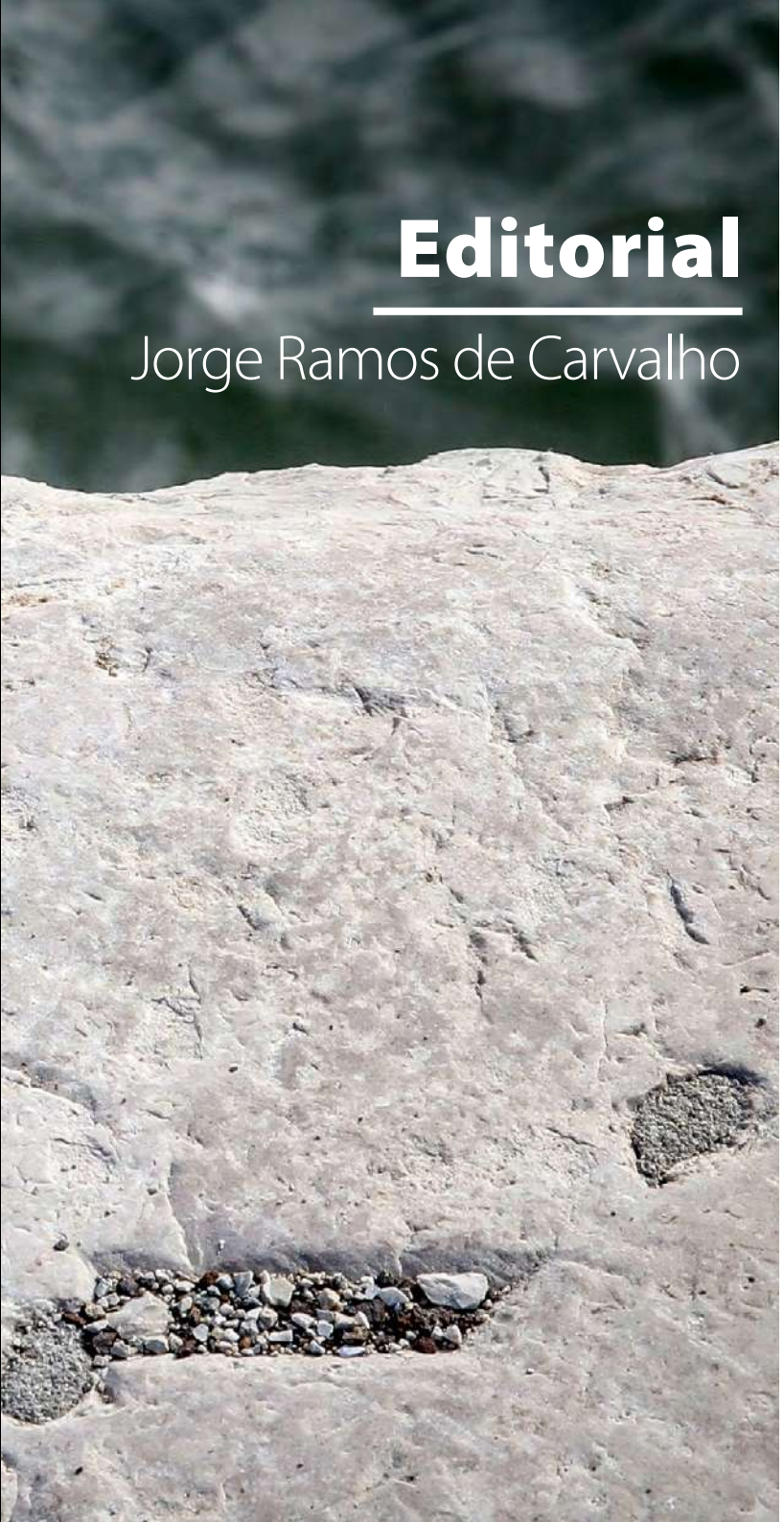
WWW Acesso a conteúdo *online*

N Ativar/desativar Notas

O conteúdo dos artigos é da responsabilidade do

Imagens dos separadores: frente ribeirinha de

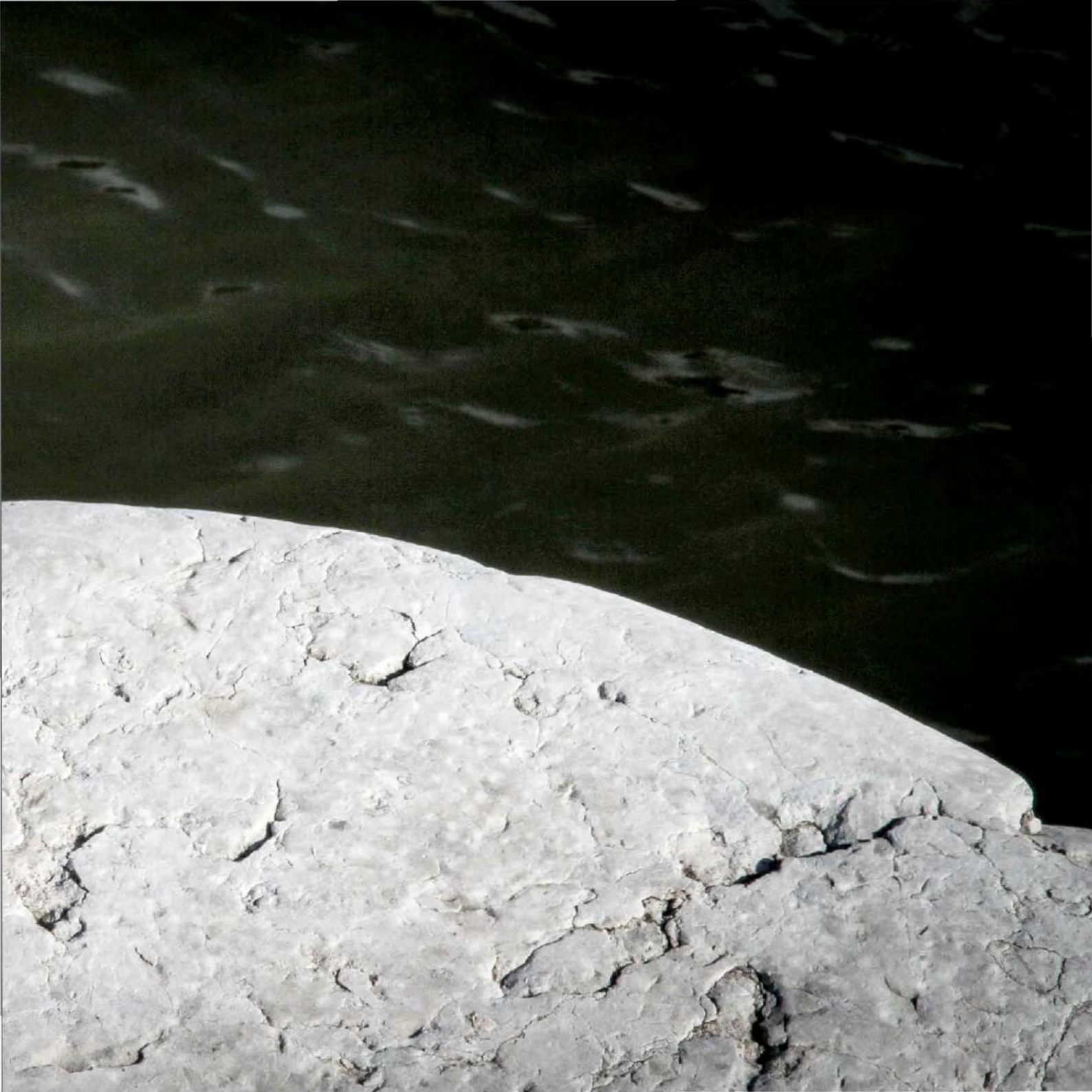
rossio@cm-lisboa.pt
gabineteestudos olisiponenses



Editorial

Jorge Ramos de Carvalho

Os Descobrimentos são o tema central do número 7 da **rossio**, no *Caderno*. Lisboa protagonizou o pioneirismo dos Descobrimentos e o processo mais vasto da Expansão dos Portugueses pelo Mundo.
Daí que seja tão importante apresentarem-se novas e profundas abordagens em torno destas matérias que tanto valorizam o nosso conhecimento da cidade e constituem um rico capital cultural que todos deveremos fruir. Não só os que vivem a capital quotidianamente mas também aqueles que a visitam, podem aqui beneficiar de estudos inovadores e rigorosos sob aspetos das relações que Lisboa estabeleceu com várias partes do mundo e com as suas gentes.
Na secção *Vária*, podemos encontrar artigos que nos falam de assuntos relacionados com aspetos particulares da História da Cidade, como o abastecimento de água a Lisboa, antes e depois da construção do Aqueduto das Águas Livres, bem como a captação de águas na barragem de Castelo de Bode, já no séc. XX.
Dentro desta diversidade de temas, desenvolve-se um estudo sobre das fortificações militares que se podem ver na margem norte do Tejo, erguidas em diversas épocas, mas partilhando os mesmos fins defensivos.
No terceiro artigo fala-se da influência orientalizante na arquitetura da cidade novecentista, que deixou alguns exemplares dignos de nota na cidade.
No último artigo, a autora releva a importância do cadastro urbano na reconstrução de Lisboa após o Terramoto. Desta vez, como *Intervenções na Cidade*, apresenta-se o exemplo da Escola das Gaivotas, demonstrando-se a sua importância na reabilitação de um edifício para fins culturais e o seu papel dinamizador no tecido urbano.
Aos colaboradores que levam esta revista a bom porto, aos autores dos textos, e ao Doutor José Manuel Garcia, nosso editor convidado, os meus agradecimentos pela partilha dos vossos saberes e do vosso trabalho.
Bom Ano de 2017.



índice caderno

12
(apresentação)
Lisboa:
os olhos da Europa no ínicio da mundialização

José Manuel Garcia

20
Lisboa:
a cidade dos descobrimentos

José Manuel Garcia

44
Lisboa
na rota de Ceuta

Miguel Gomes Martins

62
Da costa ocidental africana a **Lisboa:**
o comércio de escravos nos séculos XV e XVI

Arlindo Manuel Caldeira

80
Algumas notas sobre as cargas de retorno da carreira da Índia no porto de **Lisboa**

Rui Manuel Loureiro

92
Lisboa na época da monarquia hispânica

Augusto Salgado

110
Bibliografia Selecionada
Doze livros para descobrir a Lisboa dos Descobrimentos

José Manuel Garcia

índice *varia*

116
A luta de **Lisboa** pela água (das águas orientais ao Castelo do Bode)

António Augusto Salgado de Barros

134
Fortificações da foz do Tejo

Cristina Coimbra Próspero

148
Os ecos do Oriente na **Lisboa** de oitocentos

Joana Cabral Lemos

166
O cadastro urbano e a importância da morfogénese da cidade de **Lisboa** na reconstrução de 1755

Marta Ildefonso

INTERVENÇOES NA CIDADE

176
Polo Cultural Gaivotas Boavista **Lisboa**

Mafalda Sebastião

table of contents DOSSIER

12
(apresentação)
Lisbon:
The eyes of Europe at the beginning of globalization

José Manuel Garcia

20
Lisbon:
the city of the Discoveries

José Manuel Garcia

44
Lisboa
in the path of Ceuta

Miguel Gomes Martins

62
From the west african coast to **Lisbon**: the slave trade during the 15th and 16th centuries

Arlindo Manuel Caldeira

80
Some notes on cargo of *carreira da Índia* at the port of **Lisbon**

Rui Manuel Loureiro

92
Lisbon in the time of the Hispanic monarchy

Augusto Salgado

110
Selected Bibliography
Twelve books to discover the **Lisbon** of the Discoveries

José Manuel Garcia

table of contents VARIA

116
The struggle of **Lisbon** on the water (from the eastern fountains to Castelo do Bode)

António Augusto Salgado de Barros

148
The echoes of the Orient in **Lisbon** of eight hundred

Joana Cabral Lemos

134
Fortifications of the Tagus mouth

Cristina Coimbra Próspero

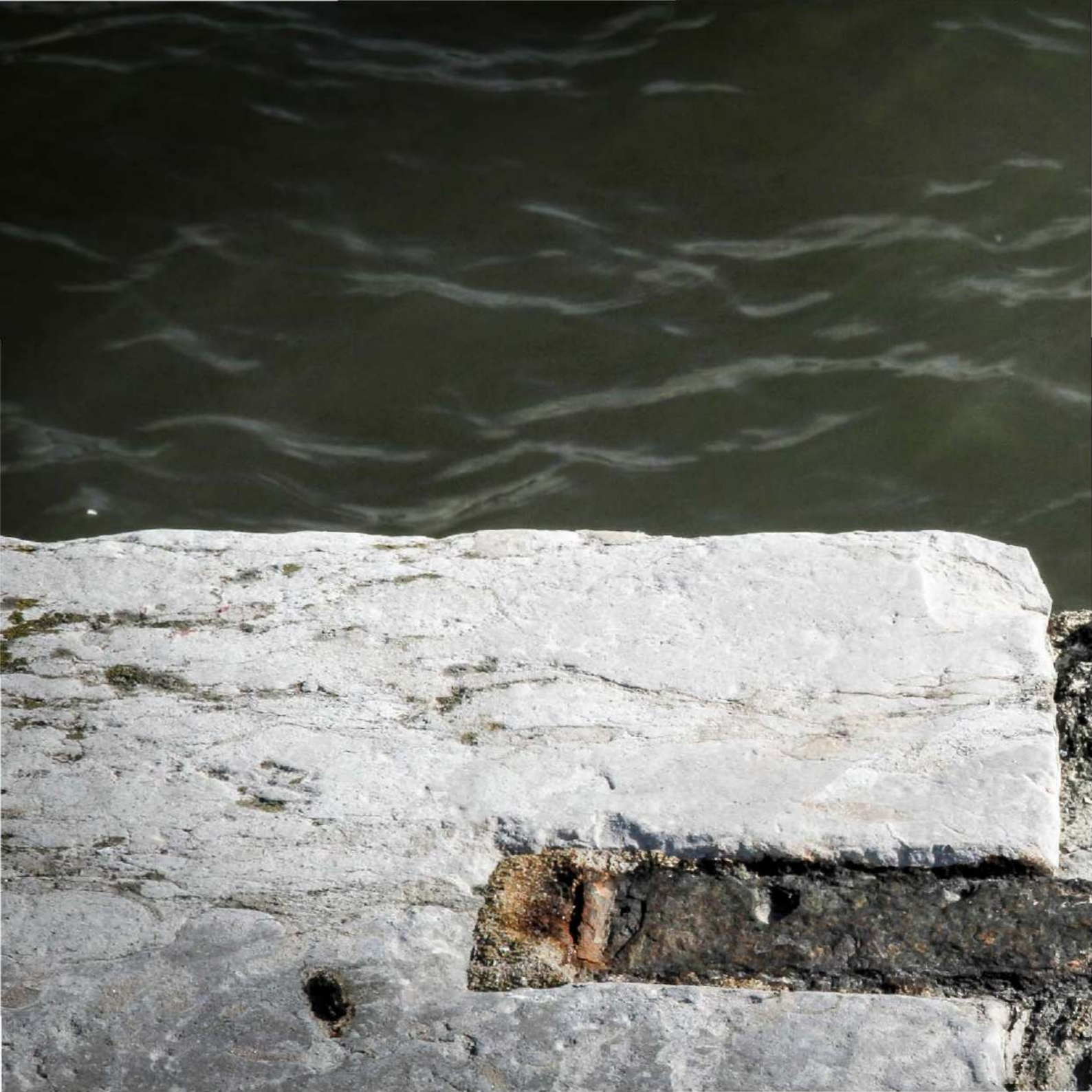
166
The urban cadastre and the importance of the morphogenesis of **Lisbon** in Reconstruction of 1755

Marta Ildefonso

PROJECTS IN THE CITY

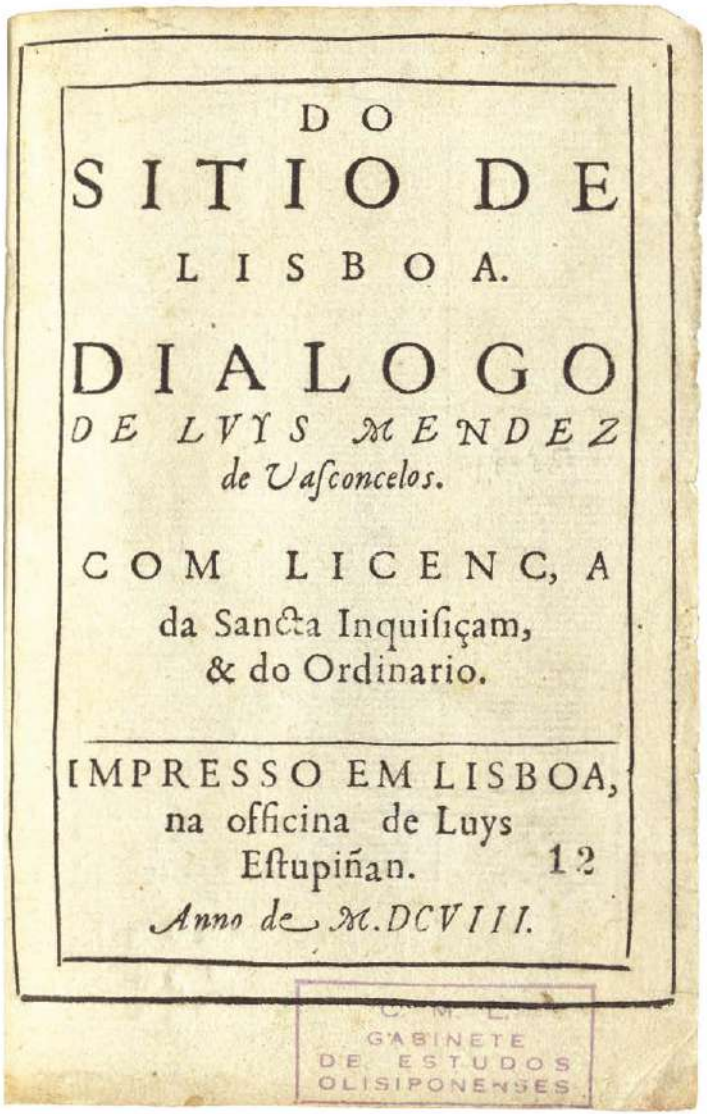
176
Cultural Center Gaivotas Boavista **Lisboa**

Mafalda Sebastião



Lisboa: os olhos da Europa no ínicio da mundialização (apresentação)

José Manuel Garcia


DO
SITIO DE
LISBOA.
DIALOGO
DE LVYS MENDEZ
de Vasconcelos.
COM LICENÇA
da Sancta Inquisiçam,
& do Ordinario.
IMPRESSO EM LISBOA,
na officina de Luys
Estupiñan. 12
Anno de M.DCVIII.
C.M.L.
GABINETE
DE ESTUDOS
OLISIPONENSES

[Considerando na Europa que] Espanha (entenda-se – Península Ibérica) é a cabeça; e nessa está Lisboa no lugar dos olhos, mostrando que ela deve ser guia e luz das mais partes da Europa, pois não só na colocação tem o lugar dos olhos, mas também no efeito se lhe deve a mesma semelhança; porque, assim como os olhos são como portas ou janelas da alma, por onde tem notícia das cousas sensíveis, esta nobilíssima cidade está na foz do Tejo, e metendo ele as suas águas no Mar Oceano é a sua foz como porta a toda Espanha (entenda-se – Península Ibérica) e a toda Europa, por onde recebem as nações dela noticia de muitas cousas que neste grandíssimo mar até nossos tempos estiveram escondidas: e assim por ela entrou a notícia e conhecimento de muitos portos, ilhas promontórios, reinos províncias e nações de que se não sabia. Pelo que assim pela colocação do sítio, como pelas mais disposições, deve esta cidade ser preferida a todas as outras da Europa e pelo conseguinte a todas as do mundo.

DO SITIO DE LISBOA. DIALOGO DE LUÍS MENDES de Vasconcelos, Lisboa, Luís Estupinão, 1608, p. 10-11 (Exemplar do GEO, MON 238 P RES)

Glosando e indo além destas expressões alegóricas registadas por Luís Mendes de Vasconcelos neste belo e inspirado panegírico de Lisboa dizemos que a nossa cidade foi não apenas os olhos que permitiram à Europa conhecer a Terra mas que foi o próprio corpo que levou à realização das iniciativas necessárias para se alcançar uma visão completa do planeta, pois foi dela que partiram os homens que pela primeira vez foram a quase todos os cantos do mundo. Lisboa foi o local onde se conjugaram as circunstâncias que permitiram os Descobrimentos e se moldou a realidade de um tempo em que os portugueses tiveram um protagonismo na História que deve ser memorado como exemplo da vontade e capacidade de concretização ao assumir com coragem projetos grandiosos e inovadores. Foi durante os séculos XV e XVI que os portugueses criaram um sistema de interconecções globais que marcaram o arranque de uma mundialização de contactos que está na remota origem do atual processo de globalização que se vai impondo.

Lisboa figurada alegoricamente como rainha em desenho de Francisco de Holanda no seu livro *Da fábrica que falece à cidade de Lisboa*, 1571, Biblioteca da Ajuda, Lisboa.

É, pois, para este tempo de globalização, permitida por progressos tecnológicos até há pouco tempo nem sonhados, que podemos pensar terem sido os portugueses os primeiros a contribuir longinquamente com meios rudimentares ao começarem a andar pela primeira vez por todo o mundo, relacionando entre si civilizações que se desconheciam mutuamente e mostrando como era a realidade da Terra nas suas dimensões física e humanas. Ao permitir esse encontro eles adquiriram a consciência de uma noção que para nós é básica, mas foi revolucionária no seu tempo: a de que a humanidade é una na sua diversidade. Foi esse o principal fruto dos Descobrimentos e nele Lisboa teve um papel de destaque como centro de um motor em que a força dos portugueses foi canalizada para objetivos ambiciosos.

Em 2015, comemoraram-se os seiscentos anos da conquista de Ceuta, ato que começou a Expansão Portuguesa pelo mundo, sendo que nesse amplo e complexo processo se destacaram os Descobrimentos.

Primeiro os portugueses começaram apenas por sonhar com conquistas num Algarve além do mar indo a Ceuta, a que se seguiu a ocupação de ilhas do Atlântico - a Madeira e os Açores - e, depois, num progressivo avanço para sul, a busca de terras desconhecidas para lá do Bojador. A ideia era ultrapassar os limites do sabido e arriscar a revelação de outros mundos. O mais difícil foi começar, sendo que depois foi continuar a ir sempre mais longe. Com fases de avanços e paragens os portugueses acabaram por atingir o Japão (1541-1543?), nos antípodas do seu país, pouco mais de cem anos após terem dobrado o cabo Bojador (1434), tendo entretanto navegado ao longo das costas de África, América e Ásia.

Os Descobrimentos constituem uma das partes mais significativas da História de Portugal sendo a mais original de um processo mais vasto que foi o da sua Expansão.

Estamos perante uma verdade essencial e por isso devemos perceber e assumir o significado de os portugueses terem descoberto grande parte do mundo. É por tal motivo que consideramos de reter uma noção que reputamos da maior importância: não tivesse sido a realização dos Descobrimentos e Portugal teria ficado numa posição obscura no decorrer da História da Humanidade.

A ideia de descobrir implica a de revelar o desconhecido e funciona de uma forma bivalente quer para aqueles que iam ao encontro de terras e povos desconhecidos e os encontravam, quer para esses povos que passavam a conhecer os europeus, que os contactavam.

Podemos assim considerar que os Descobrimentos desencadearam a progressiva construção de realidades à escala planetária, o que constitui o fator decisivo a fazer a principal diferença na passagem da Idade Média para a Idade Moderna, pois eles permitiram uma das mais significativas transformações por que passou a Humanidade. Um processo de tal complexidade deve por isso ser abordada de uma forma que permita entender como ele se realizou e quão proeminente foi o papel então assumido pelos portugueses com as suas atitudes inovadoras e capacidade de superar o desconhecido, mostrando uma constante capacidade de adaptação a situações muito distintas com que se foram deparando.

A revelação do encoberto está subjacente ao conceito de Descobrimento, que incorporou o duplo significado da palavra exploração, isto é, a aceção de que a exploração geográfica, através da qual se procedeu à revelação dos aspetos essenciais da forma da Terra e do seu conteúdo humano, se realizou a par da exploração económica de novos territórios e mercados.

O conceito de descobrir reúne noções como as de buscar e achar. Tendo desde o século XV os portugueses procurado e encontrado terras e gentes que desconheciam, em vastos espaços que vão desde o Brasil a ocidente ao Japão a oriente, eles criaram e estimularam rotas que passaram a ligar inúmeras regiões que até então não se comunicavam. Eles permitiram assim a realização de intercâmbios e contactos que marcaram a construção da modernidade.

A dinamização de vertentes económicas como o aumento do comércio e o desenvolvimento da produção prende-se ao desejo e obtenção de benefícios em diferentes regiões, sendo esses os fatores decisivos que mobilizaram pessoas e recursos para a realização dos Descobrimentos, os quais, por sua vez, implicaram manifestações de natureza técnica, cultural, religiosa e militar de grande alcance.

Em cerca de um século, entre a primeira metade do século XV e a primeira metade do século XVI, os portugueses lograram identificar o essencial das formas da Terra e alcançar o conhecimento da maior parte das gentes que a habitavam.

Com a ida dos portugueses para quase todos os cantos do mundo ultrapassaram-se fantasias e mitos ao mesmo tempo que se permitiam importantes permutas económicas e culturais.

Os Descobrimentos dos portugueses constituem um todo

que se caracteriza pelo conhecimento num tempo longo de espaços muito distantes e diferenciados entre si. As árduas viagens feitas com imensos sacrifícios permitiram a ligação para o bem e para o mal de homens das várias partes do globo que se passaram a conhecer mutuamente.

A Portugal coube o papel inovador de contribuir para o desbloqueamento das ligações entre as várias civilizações, pois os seus Descobrimentos levaram ao conhecimento de quase toda a Terra, permitindo que o mar passasse a ligar os homens deixando de os separar, tornando assim possível o estabelecimento de relações económicas, sociais, políticas, culturais e religiosas entre eles. Nenhum país até aos séculos XV e XVI criou uma dinâmica política e económica tão ampla como Portugal, na medida em que nestes séculos os seus interesses estiveram dispersos de forma impressionante por quase todo o planeta.

Foi através dos Descobrimentos que Portugal contribuiu para o desenvolvimento da ciência e da técnica, tendo alcançado conhecimentos novos que foram introduzidos em vários ramos do saber, como a Astronomia, a Geografia, a Cartografia, a Construção Naval, a Economia, a Medicina e a Botânica. A criação da náutica astronómica; o traçar de mapas com as primeiras representações da maior parte da Terra; a capacidade de construir navios adequados à prática das grandes viagens oceânicas e o conhecimento e transferência de plantas e animais desconhecidos ou mal conhecidos dos europeus são apenas alguns exemplos de iniciativas dos portugueses que alcançaram larga repercussão internacional. E tudo isto passa por Lisboa, que teve um papel decisivo neste processo.

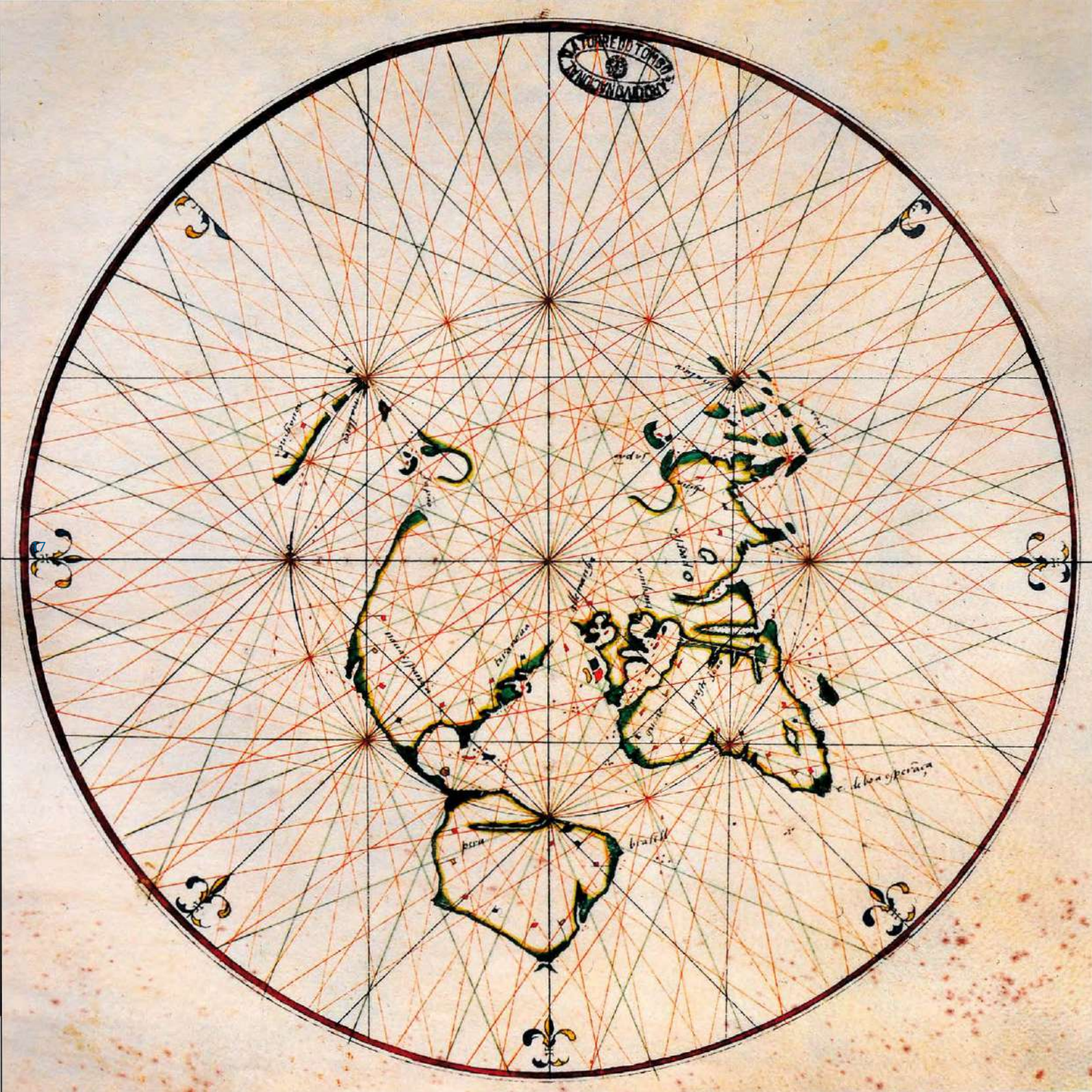
Os Descobrimentos tiveram um enorme impacto nos mais diversos domínios, desde os económicos aos religiosos, passando pelos sociais, culturais, políticos e militares, tendo determinado o início da modernidade ao serem o ponto mais alto e inovador do Renascimento, que se traduziu não apenas na renovação da Lisboa Manuelina mas também na criação de monumentos tornados símbolos desse processo como são a Torre de Belém e o Mosteiro dos Jerónimos.

A História dos Descobrimentos vai-se refazendo através de estudos que são fruto de pesquisas e reflexões científicas que nos permitem ir aproximando de um conhecimento dos factos que se quer o mais correto possível e expresso através de perspetivas que os permitam compreender devidamente, como é o caso da noção de que foi de Lisboa que se descobriu grande parte do mundo sendo agora a partir desta cidade que se pode continuar a descobrir um mundo multicultural nos traços das suas ruas e monumentos. Reflexo literário de tal realidade foi a saída de prelos lisboetas dessas duas obras geniais que projetaram Portugal na cultura mundial: *Os Lusíadas* de Luís de Camões e a *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto.

Perante a proposta temática deste número da *Rossio* consagrado a "Lisboa e os Descobrimentos" mais não podemos desejar que o leitor possa aqui fruir de alguns contributos valiosos para valorizar os seus conhecimentos da cidade na sua relação com as matérias que nelas se abordam. Divulgando aspetos que relacionam Lisboa com a temática dos Descobrimentos e da Expansão mostramos como ela foi primeiro centro que na História do Mundo pôs em relação entre si todos os cantos da Terra. Há assim que descobrir esta cidade que foi protagonista dos Descobrimentos e as enormes novidades que contem.

Luís de Camões evocou a orgulhosa Lisboa dos Descobrimentos interpelando-a: "E tu, nobre Lisboa, que no Mundo / Facilmente das outras és princesa" (*Os Lusíadas*, Lisboa, 1572, canto III, 57). Quase pelo mesmo tempo Francisco de Holanda retratou-a como rainha. Estamos perante bons motes para promover a fruição da beleza da nossa cidade bem-amada e descobri-la com um encantamento renovado. Descobrimento a realizar quer pelos que nela vivem quer por aqueles, nacionais e estrangeiros, que a visitam e com ela se maravilham. A promoção do seu património histórico e monumental passa nomeadamente por capitalizar essa mais-valia que é o conhecimento de que foi Lisboa que fez os Descobrimentos, permitindo continuar a frui-la como princesa/rainha dos oceanos, perpetuando o prestígio e a projeção alcançada noutros tempos em que foi os "olhos" da Europa.

(na pág. seguinte) Esboço de projeção da Terra sobre um plano circular, carta do atlas anónimo integrado no chamado *Livro de marinharia de João de Lisboa*, cerca de 1557, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.


Japan
Java
C. de bona esperança
brasil
peru

LISBOA: a cidade dos Descobrimentos

José Manuel Garcia

Foi de Lisboa que partiram os homens que iniciaram os Descobrimentos em busca de novas terras e novas gentes para lá do mar já conhecido, acabando assim por revelar na sua plenitude o nosso planeta. Importa aqui demonstrar de forma concreta e precisa os fundamentos desta afirmação, pois só assim podemos alcançar uma interpretação histórica correta de tal realidade, iniciativa que reputamos de clarificadora e da maior importância historiográfica.

DO INÍCIO DOS DESCOBRIMENTOS

Em 25 de julho de 1415, partiu de Lisboa uma poderosa armada portuguesa cujo objetivo consistia na conquista de Ceuta. Tal propósito foi logrado pois esta cidade foi tomada pelos portugueses em 21 de agosto de 1415, ato que assinalou há seiscentos anos o arranque do processo da Expansão Portuguesa pelo mundo. Foi na sequência dessa iniciativa militar, ainda de cunho medieval, que surgiram as ações que levaram a tal processo em cujas ações teve um papel preponderante o infante D. Henrique, que desde 18 de fevereiro de 1416 foi encarregado por D. João I "de todalas cousas que cumprem pera a dita nossa cidade de Ceuta e pera sua defensão" (**MH**[?] II p. 240-241). Devido a tal encargo ele promoveu viagens rumo ao sul de Marrocos visando determinar até onde ia o poder islâmico e desejando que fossem encontradas terras desconhecidas situadas para lá do cabo Bojador (26° 07' Norte), que ficava a cerca de 1485 Km de Lisboa e era o limite das terras até então conhecidas. Ele quis assim iniciar a revelação da costa africana até aí não descoberta num movimento histórico que acabaria por levar os portugueses até terras muito mais longínquas, não apenas de África mas também das Américas e da Ásia. Gomes Eanes de Zurara expressou de forma bem elucidativa o propósito das iniciativas que então motivavam o infante D. Henrique quando afirmou em 1453, no

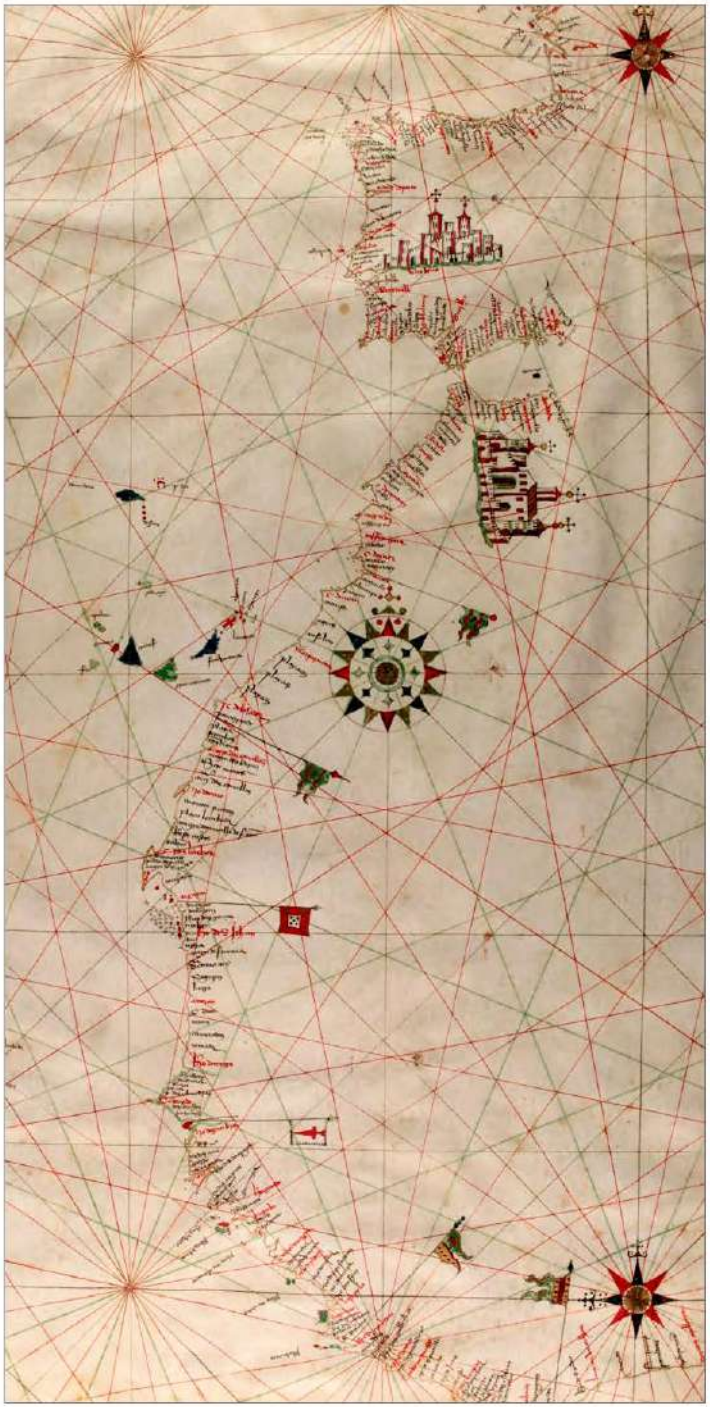


Fig. 1 – Pormenor de carta náutica portuguesa anónima, cerca de 1482 (?). Biblioteca Estense e Universitaria, Modena. De assinalar que se trata do primeiro mapa português conhecido e de que nele se apresenta a primeira representação de Lisboa, ainda que fantasiosa.

capítulo VII da sua *Crónica dos feitos de Guiné*, que:

E vós deveis bem de notar que a magnanimidade deste príncipe, per um natural constrangimento, o chamava sempre pera começar e acabar mui grandes feitos, por cuja razão, depois da tomada de Ceuta, sempre trouxe continuadamente navios armados contra os infiéis. E porque ele tinha vontade de saber a terra que ia além das ilhas de Canária e de um cabo que se chamava de Boiador, porque até aquele tempo, nem por escritura nem por memórias de nenhuns homens, nunca foi sabido determinadamente a qualidade da terra que ia além do dito cabo (MH V, p. 23).

Por esta frase verificamos que foi na sequência da "tomada de Ceuta" em 1415 que se veio a desencadear o fenómeno descobridor, o qual ficou marcado decisivamente pelo feito de em 1434 se ter passado esse mítico obstáculo que era o cabo Bojador. Tinham então decorrido dezanove anos desde que se dera a conquista de Ceuta, sendo ainda de realçar que, segundo esse cronista, o esforço para iniciar os Descobrimentos teria começado doze anos antes de em 1433 Gil Eanes ter feito a sua primeira tentativa de passar tal cabo (MH V, p. 31), o que apontaria para cerca de 1421. A missão de ultrapassar o cabo Bojador em 1433 não logrou o resultado pretendido, pois Gil Eanes voltou para trás sem ter cumprido as ordens que recebera. O infante, contudo, não tolerou tal insucesso e persistindo na vontade de saber o que é que havia para lá desse obstáculo voltou a mandar no ano seguinte esse seu escudeiro com o mesmo encargo. Foi então que Gil Eanes conseguiu finalmente cumprir a missão de que fora incumbido, começando assim em 1434 o descobrimento do litoral africano até então desconhecido (MH V, p. 31-33). Os primeiros navegadores que passaram o cabo Bojador descobriram até 1436 uma extensão do litoral entre 26º 7' e 22º 13' Norte com cerca de 500 Km, o que nos leva a pensar que embora não se tratasse de uma grande distância percorrida ainda assim as realizações então lavadas a cabo foram decisivas como arranque qualitativo de um empreendimento que seria retomado em 1441. Bem podemos considerar que o mais difícil foi começar.

Fig. 2 – Pormenor do chamado "Painel do infante" D. Henrique do políptico de São Vicente atribuído a Nuno Gonçalves, cerca de 1470 (?). Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa.

DA PRESENÇA DO INFANTE D. HENRIQUE EM LISBOA E DE COMO FOI A PARTIR DESTA CIDADE QUE COMEÇARAM A SER FEITOS OS DESCOBRIMENTOS

Situado no tempo e no espaço o início do processo dos Descobrimentos importa perceber de onde é que ele arrancou, o que até agora não tem sido afirmado. Com o rigor histórico que é exigível temos como sendo uma realidade inequívoca que tal movimento se iniciou em Lisboa, sendo assim essa cidade que desempenhou o papel decisivo no fenómeno do início da exploração de territórios até então nunca vistos pelos europeus.

Apesar de Zurara não ter explicitado o sítio de onde Gil Eanes partiu para realizar as suas famosas viagens e onde foi entregar ao infante as chamadas "rosas de Santa Maria", que em 1434 trouxe da zona descoberta a sul do cabo Bojador onde foi, para assim simbolizar que o ultrapassara, afigura-se-nos seguro que tal lugar foi Lisboa. Com efeito ao observarmos os itinerários conhecidos que foram seguidos por D. Henrique temos por certo que os navegadores que seguindo as suas ordens fizeram os Descobrimentos até 1444 saíram

Fig. 3 – Retrato do infante D. Henrique numa iluminura da *Crónica dos feitos notáveis que se passaram na conquista da Guiné por mandado do infante D. Henrique* de Gomes Eanes de Zurara, 1453 (?). Bibliothèque Nationale de France, Paris.

Fig. 4 – Mapa-mundo anónimo dito "Catalão", cerca de 1450-1460.
Biblioteca Estense e Universitaria, Modena.
(em destaque, detalhe de possível representação de uma barca)

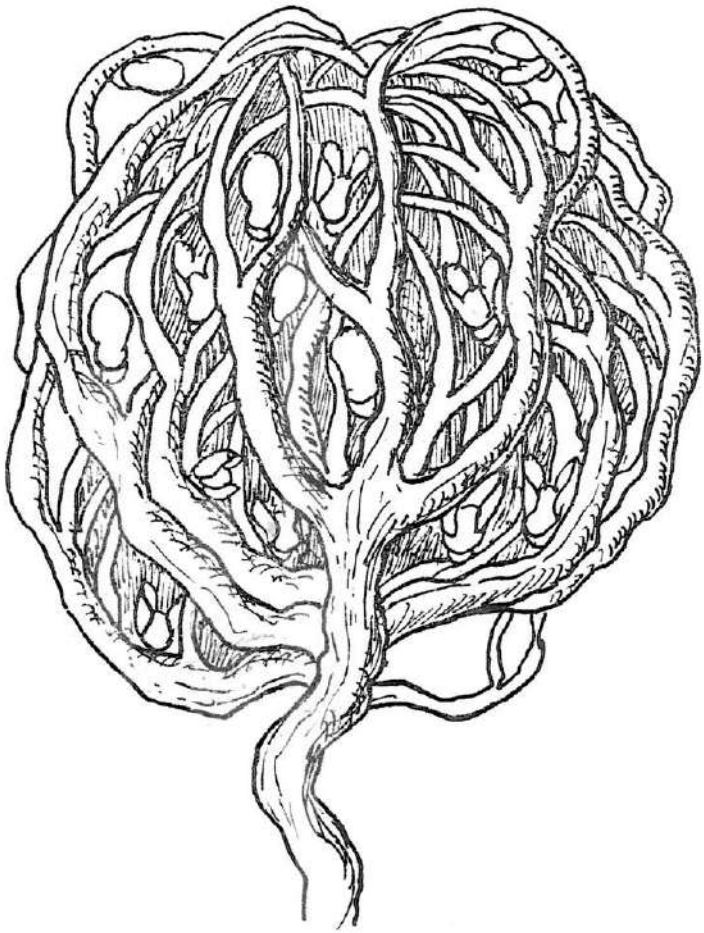
de Lisboa, pois tais atos prendiam-se com a sua presença dirigente, a qual se verificou nesta cidade ou na sua região. Avaliemos então os tópicos reveladores do que se sabe sobre as estadias de D. Henrique em Lisboa na conjuntura que aqui nos importa: 1433-1447 (Garcia 1995, 1996).
Tais estadias estão atestadas documentalmente desde que ele participou nos preparativos da expedição que em 1415 foi a Ceuta. A necessidade de tomar medidas para a defesa desta cidade, como as que ocorreram em 1419, levaram-no a um maior cuidado com tal matéria a partir de Lisboa, onde se estabeleceu a Casa de Ceuta, destinada a apoiar esta cidade.
Nos anos 20 do século XV as passagens do infante por Lisboa que estão seguramente registadas são raras, apenas se podendo apontar que duas delas terão ocorrido em 1420 e 1424, sendo de admitir que neste último ano aqui tenha estado, pois adquiriu então umas casas na freguesia de São Nicolau onde tinha "a sua saboaria" (MH III, p. 200-202). Também é de admitir que ele por aqui tenha passado pelo menos quando foi a Sintra em 1425 e 1426, ou se reuniram as cortes de Lisboa em 1427.
Uma das estadias de D. Henrique Lisboa no período aqui considerado verificou-se em 12 de outubro de 1431 quando então aí assinou uma escritura de compra de uns paços na freguesia de São Tomé (MH IV, p. 9-10), que nesse mesmo dia doou à Universidade de Lisboa, para que esta aí tivesse as suas instalações (MH IV, p. 2-8), visto ser o seu protetor, o que atesta a sua preocupação pela cultura nesta cidade.
No ano de 1433, a presença do infante está atestada em Lisboa em vários momentos como aconteceu em 25 de Abril e, depois à volta dos dias 14 de agosto, quando D. João I morreu, a que se seguiu no dia seguinte o alevantamento como rei de D. Duarte, tendo ainda acompanhando entre 25 e 29 de outubro de 1433 a transladação do corpo do pai de Lisboa para o Mosteiro da Batalha. É, pois, de admitir que Gil Eanes tenha recebido as ordens do infante para realizar a sua primeira tentativa de passar o cabo Bojador em 1433, num dos períodos em que ele então esteve em Lisboa.
Em 1434, sabemos que D. Henrique esteve em Lisboa pelo menos antes de 3 de novembro e aí continuou até que em dezembro terá ido para Almeirim, podendo por isso ter sido daí que ordenou nesse ano a nova ida de Gil Eanes ao cabo Bojador, que então ultrapassou. Notamos ainda que foi em 1434 que se começou a referenciar a ermida de Nossa Senhora de Belém, no Restelo, a qual lhe mereceu muitos cuidados (MH IV, p. 357-258; Garcia 1995, p. 155).
Sabemos que o infante esteve em Sintra em 26 de agosto de 1435 pelo que poderia ter passado por essa altura por Lisboa, ou ali ter sido facilmente contactado por quem estava em Lisboa. Não há de seguida registo de que ele tenha estado em Lisboa até 1437, quando então daqui partiu para Tânger. Face ao panorama que apresentámos temos como segura a possibilidade de que entre 1433 e 1435 Gil Eanes tenha saído e chegado a Lisboa, tanto mais que ele então aí vivia, como veremos mais à frente.
Sobre as deambulações de D. Henrique importa assinalar que depois de entre fevereiro e setembro de 1438, num período em que não houve descobrimentos, ele ter estado no Algarve só lá terá voltado a ir em 1443. Talvez se possa mesmo datar e situar com precisão quando o terá feito, pois tal terá acontecido a partir de Lisboa depois de 10 de abril de 1443. Com efeito foi nessa altura que se registou a sua presença num documento onde se declara: "na Ribeira da cidade de Lisboa, em direito da fonte de *Bonabuquer*, estando aí em uma caravela pera se partir o muito honrado e prezado senhor o infante D. Henrique" (MH VIII, p. 47-50). Esta notícia é significativa pois revela-nos que era desse local de Lisboa, situado frente ao arco do Penabuquel, na atual rua do Jardim do Tabaco, que o infante então partia de caravela para as suas viagens ao Algarve. Temos como natural tal destino da navegação que então empreendia, pois era muito mais confortável e rápido ir de Lisboa ao Algarve por mar do que por terra. De assinalar ainda ter sido também neste ano de 1443, no dia 1 de setembro, que foi feita uma escritura em que D. Henrique comprou umas casas "no Bairro dos Escolares" (MH VIII, p. 99) junto da atual Rua dos Escolares, nas quais em 1503 D. Manuel I mandou que passasse a estar instalada a Universidade.
De entre as relações do infante D. Henrique com Lisboa podemos ainda destacar a circunstância de ter sido em 8 de março de 1449 que D. Afonso V lhe deu "as duas casas das nossas *tarcenas* da cidade de Lisboa (…) que estão junto com as casas de Ceuta, das quais *tarcenas* se ora o dito infante serve" (MH X, p. 20). Por este documento atesta-se que os navios do infante eram feitos em Lisboa numa zona que ficava perto da atual Rua do Ouro e da Praça do Comércio.
Sobre a presença de D. Henrique em Lisboa na conjuntura do início dos Descobrimentos podemos ainda apontar que se sabe ter ele aí estado em junho e julho de 1444; novembro de 1445; janeiro e fevereiro de 1446; de abril a junho de 1447, continuando a ir a esta cidade nos anos seguintes.

EM TORNO DE GIL EANES E DAS SUAS RELAÇÕES COM LISBOA

A importância que teve a viagem de Gil Eanes ao cabo Bojador em 1434, por ter então iniciado os Descobrimentos, leva-nos a rever e esclarecer o que se sabe sobre tal personalidade e as suas relações com Lisboa.

Na identificação do Gil Eanes descobridor comecemos por referenciar o que dele se diz no capítulo IX da *Crónica dos feitos de Guiné* intitulado "Como Gil Eanes, natural de Lagos, foi o primeiro que passou o cabo de Bojador, e como lá tornou outra vez, e com ele Afonso Gonçalves Baldaia". Zurara nessa parte da sua obra alude a Gil Eanes quando ao situa-lo em 1433 dele diz:

Fig. 5 – Rosas de Santa Maria (em estado seco) em gravura publicada por Théodore Monod em *Les Rosas de Sancta Marya de Gil Eanes (1434)*. Lisboa, 1978.



"depois de doze anos [de tentativas frustradas], fez o infante armar uma barca, da qual deu a capitania a um Gil Eanes, seu escudeiro, que ao depois fez cavaleiro e agasalhou muito bem" (MH V, p. 31). Pelas indicações apontadas verificamos que Gil Eanes era natural de Lagos, sendo antes e depois de passar o cabo Bojador por duas vezes, isto é, entre 1433 e 1435, referenciado como escudeiro do infante D. Henrique. Só depois de tais datas é que ele recebeu as honras de cavaleiro, sem que o cronista indique quando e como é que tal aconteceu.

Após as alusões que Zurara fez a Gil Eanes no contexto das suas primeiras passagens do Cabo Bojador, ele só o voltou a referenciar quando abordou aquela que foi a primeira expedição à região de Arguim organizada em Lagos, a qual decorreu sob a chefia de Lançarote entre finais de maio e inícios de agosto de 1444. Foi então que Zurara mencionou de novo Gil Eanes identificando-o como sendo um dos capitães dessa expedição, posicionando-o logo a seguir a Lançarote ao indica-lo da seguinte forma: "e o segundo Gil Eanes, aquele que escrevemos que primeiramente passara o cabo do Bojador" (MH VIII, p. 175). É de destacar a circunstância desta identificação servir para indicar expressamente que se tratava do descobridor, pois sobre ele deixara de falar após a realização da expedição que fizera com Baldaia talvez em 1435. Numa passagem posterior Zurara considerou Gil Eanes como sendo "um bom cavaleiro e valente homem per sua mão" (MH VIII, p. 180). Por estas referências deduz-se que Gil Eanes em 1444 já era cavaleiro, mas não o foi antes.

Zurara referiu-se de novo a Gil Eanes ao narrar a sua participação na segunda expedição organizada em Lagos, que daqui saiu em 10 de agosto de 1445 em direção a Tider e ao Cabo Branco. Ele voltou-o a destacar quando o indicou como sendo "cavaleiro, morador em aquela vila" (de Lagos) (MH VIII, p. 340) e como "cavaleiro da casa do infante, de que vos já outras vezes falámos, que era natural de Lagos" (MH VIII, p. 349). De salientar esta necessidade repetidamente reafirmada de mencionar a naturalidade de Gil Eanes e que ele então era "morador" em Lagos, o que talvez se possa justificar se considerarmos que ele passou muito tempo fora desta povoação, isto é, por ter estado em Lisboa.

Gil Eanes manteve-se ativo em Lagos desde 1444 e por isso não quis voltar para Lisboa em 1450, de forma a ocupar o ofício de escrivão que aí tinha.

O Gil Eanes que estava em Lagos entre 1444 e 1446 foi identificado por Zurara, que escreveu em 1453 com base

num texto de Afonso Cerveira de cerca de 1446, como sendo cavaleiro do infante e natural de Lagos, mas só nesses anos de 1444-1446 é que o situou nessa povoação e o denominou cavaleiro. De notar que não o fez para os anos de 1433 a 1435 durante os quais o dá a participar como escudeiro nas primeiras expedições de descobrimento, em que tentou e conseguiu ultrapassar o cabo Bojador. Estas circunstâncias levam-nos a admitir que na fase inicial dos Descobrimentos Gil Eanes terá feito as suas viagens a partir de Lisboa, por ser na zona do centro do país que o seu senhor o infante então andava e onde lhe dava as ordens para fazer os Descobrimentos, não havendo qualquer registo que possa viabilizar a possibilidade de D. Henrique ter ido ao Algarve entre 1420 e 1437, para então daí os mandar fazer, como se tem admitido.

Depois de equacionarmos as informações fornecidas por Zurara sobre o Gil Eanes descobridor e explorador do litoral africano apontamos um conjunto de indicações documentais decisivas no sentido de mostrar com segurança que esse Gil Eanes é o mesmo homem que está referenciado numa carta de 2 de março de 1443 onde se regista Gil Eanes como um "escudeiro da casa do infante D. Henrique" nomeado pelo infante e regente D. Pedro para o ofício de "escrivão da nossa távola grande do aver do peso da nossa mui nobre e mui leal cidade de Lisboa" (MH VIII, p. 30-31)[1]. Este Gil Eanes referenciado em Lisboa em 1443 era o Gil Eanes das expedições de Lagos a partir de 1444, pois só neste ano é que ele é dado nesta povoação. Esta situação é explicitada de forma clarificadora e incisiva, para que não houvesse dúvidas sobre o assunto, por um documento de 1450 alusivo a esse escrivão Gil Eanes onde ele é já então identificado como sendo um "cavaleiro" do infante D. Henrique e dado como "morador em Lagos". Referimo-nos à carta de D. Afonso V datada de Évora em 15 de abril de 1450 na qual este registou que o infante D. Henrique, então em Lagos:

nos enviou dizer que Gil Eanes, seu cavaleiro, escrivão da nossa távola grande do aver do peso da cidade de Lisboa, lhe disse que, porquanto ele é morador em Lagos e per si não pode servir o dito ofício, como cumpre a nosso serviço, lhe prazia de o deixar a ele, pera o haver de nós pera outro algum seu criado, pedindo-nos que lho quiséssemos outorgar pera Rodrigues Anes, seu criado e escudeiro (MH X, p. 214-215).

O rei perante este pedido do infante D. Henrique decidiu "quebrar" a carta que havia concedido a Gil Eanes em 1443, consentido na nova nomeação "assim e pela guisa que o era aí o dito Gil Eanes, que o dito ofício tinha".

Pelas indicações acima destacadas prova-se de forma iniludível que o escrivão e "escudeiro" Gil Eanes documentado em Lisboa em 1443, abandonara, entretanto, a cidade para ir viver para Lagos, de onde em 1450 renunciou aos rendimentos que tinha do ofício em Lisboa, por aí não viver e para que o infante D. Henrique o desse a um outro servidor, já que neste ano de 1450 o "cavaleiro" Gil Eanes não exercia o ofício em Lisboa, tendo sido armado cavaleiro depois de 1443, certamente na sequência da primeira expedição de Lagos em 1444.

O nome Gil Eanes está referenciado em Lisboa pelos anos aqui considerados em mais documentos, sem que se possa saber com tanta segurança como na circunstância anterior se também estamos perante o Gil Eanes descobridor, ainda que tal possibilidade se nos afigure ser aceitável ou pelo menos de ponderar e a estudar de forma comparativa com outras situações, até se poder chegar a uma conclusão mais segura. Num dos casos a considerar verificamos haver um "Gil Eanes de Lagos" que com um "Vicente Gonçalves de Lagos" foram registados como "escolares" ao surgirem como testemunhas do auto de posse de casas na "freguesia de São Tomé" em Lisboa dadas pelo infante D. Henrique para uso da Universidade, o qual foi feito em Lisboa em 12 de outubro de 1431, como já acima referimos. Perante tal documento houve autores que defenderam a possibilidade de este Gil Eanes de Lagos ser o mesmo que em 1433 tentou e em 1434 conseguiu ultrapassar o cabo Bojador (Cortesão 1990, p. 329). Esta hipótese afigura-se-nos aliciante devido à coincidência do lugar de nascimento desta figura e do tempo aqui em causa pelo que podemos mesmo perguntar se é de aceitar que haja duas pessoas diferentes com o mesmo nome Gil Eanes em Lisboa originárias de Lagos em 1431, 1433-1435 e 1443, admitindo, como admitimos, que o Gil Eanes descobridor partiu de Lisboa em 1433-1435 para fazer as suas viagens, cidade onde está provado que ele se encontrava em 1443 como escrivão, cargo que na altura era importante. A resolução do problema poderá passar pela aceitação ou não de que um "escolar" em Lisboa em 1431 possa ser "escrivão" da "Távola grande" em 1443 e descobridor em 1433-1435.

Outro documento de Lisboa aludindo a um Gil Eanes, que igualmente poderá corresponder ao descobridor, data de 8 de

Fig. 6 – Figuras do políptico de São Vicente atribuído a Nuno Gonçalves, cerca de 1470 (?). Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa.

dezembro de 1433, nele se revelando que uma personalidade com esse nome foi então confirmada no ofício já exercido no reinado de D. João I de "escrivão dos navios que ao porto da nossa cidade de Lisboa vierem" (MH IV, p. 296), o qual lhe foi de novo confirmado em 21 de fevereiro de 1439. Tanto quanto se pode apurar não há outras referências posteriores a este homem com tal cargo, que não sabemos ao certo se poderá ser o mesmo a quem foi dado em 1443 o ofício de "escrivão da nossa távola grande do aver do peso" de Lisboa. Se tal aconteceu poderia ser o Gil Eanes descobridor, que estava em Lisboa em 1443, tal como em 1433-1435.
A circunstância de no documento de 8 de dezembro de 1433 não se referir Gil Eanes como criado ou escudeiro do infante D. Henrique poderá ser um óbice à sua identificação com o descobridor, o mesmo se podendo dizer sobre a identificação do escolar de Lagos que se chamava Gil Eanes, ainda que neste caso o locativo de Lagos tenha força para manter a hipótese de ele ser o descobridor e por ele estar relacionado com o infante por causa do documento que a ele alude ser relativo a D. Henrique. No caso da omissão da referência ao infante no documento do "escrivão dos navios" de Lisboa, e note-se que estão em causa navios, tal omissão poderia resultar de se tratar de uma confirmação de uma realidade do tempo de D. João I, em que esse Gil Eanes ainda não seria escudeiro do infante. Também não será incompatível na identificação deste Gil Eanes com o Gil Eanes descobridor a circunstância de quatro anos depois de ele ser confirmado em 1439 nessa função ter vindo a ocupar em 1443 o ofício de "escrivão da nossa távua grande".

DESCOBRIDORES HENRIQUINOS RELACIONADOS COM LISBOA

Entre os homens assinalados como tendo chefiado as primeiras expedições dos Descobrimentos, para lá do decisivo Gil Eanes, Zurara apenas registou o nome de Afonso Gonçalves Baldaia, que em 1436 atingiu a Pedra da Galé. Este era então "copeiro" do infante (MH V, p. 34 e 221-225) e veio a ser recompensado pelos seus bons serviços com uma carta de 20 de janeiro de 1437 onde foi nomeado "almoxarife" do "almoxarifado das nossas rendas e direitos da cidade do Porto", que o rei ali tinha (MH VI, p. 13-14). A circunstância de Baldaia ter sido colocado no Porto indicia que seria daí natural e teria sido apenas enquanto esteve em Lisboa ao serviço do infante, pelos anos de 1435 e 1436, que daí terá partido para o litoral africano, pois era nesta cidade que o

infante então armava as suas expedições descobridoras. Depois de ter havido uma pausa nos Descobrimentos entre 1437 e 1441 foi só a partir deste último ano que foi possível retomar os Descobrimentos a partir de Lisboa. De entre os protagonistas mais importantes nesse reiniciar de atividades de exploração do litoral africano destacaram-se personalidades como Antão Gonçalves, Nuno Tristão, Dinis Dias e Gonçalo de Sintra sobre as quais iremos tecer algumas considerações no sentido de mostrar como nos seus Descobrimentos estão relacionadas com Lisboa.

Fig. 7 – Caravela em pormenor do retábulo de Santa Auta que esteve no Mosteiro da Madre de Deus em Lisboa, cerca de 1520. Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa.

Antão Gonçalves

Zurara afirmou ter sido em 1441 que "fez o infante armar um navio pequeno, no qual mandou por capitão, um Antão Gonçalves, seu guarda-roupa, homem assaz de nova idade" (MH VII, p 211). D. Henrique ao ordenar tal armação, que terá sido feita depois de ele ter participado em maio de 1441 nas cortes reunidas em Torres Vedras, não tinha por objetivo que este jovem avançasse na exploração geográfica do litoral africano, mas apenas que procedesse ao aproveitamento de animais na região da embocadura do chamado Rio do Ouro, a qual já fora ultrapassada em 1436. Antão Gonçalves, contudo, depois de ter cumprido a sua missão de carregar "coirama e azeite daqueles lobos-marinhos" (MH VII, p. 212), teve a iniciativa de avançar com mais oito companheiros para uma exploração do interior da região onde estava, tendo sido então que conseguiu capturar os dois primeiros cativos que foram feitos nesta parte de África. Este navegador regressou em 1442 a esse local, de onde trouxe mais dez escravos e um pouco de ouro. Eram as primícias dos potenciais lucros que se começavam a adivinhar poderem advir das terras que estavam a começar a ser descobertas. Na primeira tentativa para realizar essa segunda viagem em que regressou ao litoral africano Zurara indicou expressamente que Antão Gonçalves saiu de Lisboa, pois escreveu que ele: "foi prestes com seus mouros e começando a fazer sua viagem sobreveio tão grande tormenta que lhe foi necessário tornar outra vez a Lisboa, donde partira" (MH VIII, p. 76). Zurara refere-se assim explicitamente a uma partida abortada de Lisboa, mas que foi depois retomada com sucesso, necessariamente a partir do mesmo local. Por esta indicação pode deduzir-se com segurança que quer na primeira quer na segunda viagem ao Rio do Ouro Antão Gonçalves saiu de Lisboa. Antão Gonçalves realizou ainda outras viagens a África, tendo participado nomeadamente em 1445 numa expedição que foi ao cabo Branco, de onde trouxe cinquenta e cinco escravos, cuja chegada a Lisboa suscitou aí um grande impacto (MH VIII, p. 307-308).

Nuno Tristão

Quando em 1441 Antão Gonçalves se encontrava no Rio do Ouro chegou aí Nuno Tristão numa "caravela armada com especial mandado do seu senhor [o infante] que passasse além do Porto da Galé, o mais longe que pudesse e de si que se trabalhasse de filhar gente por qualquer maneira que

pudesse" (MH VII, p. 216). Este jovem cavaleiro de D. Henrique veio a destacar-se como um dos principais descobridores desta segunda fase dos Descobrimentos iniciada em 1441, tendo neste ano avançado até o cabo Branco (20º 47' Norte). A viagem de Nuno Tristão em 1441 realizou-se a partir de Lisboa, tal como aconteceu com a do seu colega Antão Gonçalves, o mesmo tendo acontecido com as restantes viagens que ele de seguida fez ao litoral africano, já que não há qualquer alusão que o relacione com qualquer outro porto. É ainda de realçar a referência feita por Zurara a Nuno Tristão quando indicou que em 1441 ele reparou a sua caravela nas areias da região do Rio do Ouro, "como se fosse ante o porto de Lisboa" (MH VII, p. 220), tratando-se por isso de uma referência explícita à cidade de onde havia saído e frequentava.
Em 1443, Nuno Tristão retomou as suas viagens de descobrimento a partir de Lisboa, tendo então chegado à ilha de Arguim (20º 40´ Norte) e no ano seguinte à foz do rio Senegal (15º 56' Norte). Este navegador era natural de Elvas, mas a sua vivência em Lisboa, de onde realizava as suas missões, é reforçada pela circunstância de sabermos que em 14 de novembro de 1454 Beatriz Lourenço, "mulher que foi de Nuno Tristão", era moradora em Lisboa (MH VII, p. 216). É por isso de admitir que a mesmo morada tenha sido a do seu marido até que foi morto em 1446 perto do rio Gâmbia.
Devemos ainda recordar que o infante esteve em Lisboa em junho e julho de 1444, antes de ter ido para o Algarve, onde estava em 8 de agosto quando em Lagos assistiu à chegada de escravos que para aí foram levados por essa que foi a primeira das expedições que só a partir desse ano dali foram para sul do cabo Bojador.

Dinis Dias

No ano de 1444, o escudeiro Dinis Dias passou a foz do rio Senegal e descobriu o Cabo Verde (14º 43' N) e a ilha de Palma (Gorée Island), na angra que lhe estava anexa e foi chamada de Bezeguiche (Gorée Bay), estando perto de Dacar, no Senegal. Tal como o descobridor Nuno Tristão se distinguiu a partir de Lisboa também Dinis Dias, a que Zurara se referiu dizendo ser "um nobre escudeiro" que "havia em Lisboa", também ele se assinalou a partir desta cidade, que era "uma das nobres das Espanhas" (MH VIII, p. 243-244).
A referência a que Dinis Dias tinha ouvido "novas daquela terra" resultava das informações que Nuno Tristão entretanto havia trazido a Lisboa.
Tal como em 1444 Dinis Dias realizou a sua missão descobridora a partir de Lisboa foi igualmente daí que em 1445 este mesmo escudeiro "armou uma caravela de D. Álvaro de Castro" (MH IX, p. 30) para ir a Arguim, tendo Zurara o cuidado de esclarecer que ele era "aquele que primeiramente passou à terra dos negros" (MH VIII, p. 340). Este navio juntou-se a outras caravelas que, entretanto, partiram numa segunda expedição saída de Lagos em busca de escravos.
Aquando da viagem de 1445 Dinis Dias e Rodrigo Eanes de Travassos regressaram a Portugal tendo feito "vela direitamente a Lisboa, onde pagando o direito ao infante, receberam dele honra e mercê" (MH IX, p. 39).
A mercê que Dinis Dias recebeu consistiu em ser nomeado para o ofício de "escrivão do Desembargo da nossa Casa do Cível, que está em a cidade de Lisboa e isso mesmo por escrivão dante os nossos sobrejuízes da dita casa", como atesta uma carta passada em Lisboa em 18 de agosto de 1446 (MH VIII, p. 243). Por mais este documento se confirma que o descobridor Dinis Dias estava então relacionado apenas com Lisboa, ainda que dele não volte a haver referências a qualquer outra atividade além-mar.

(na pág. seguinte) Fig. 8 – Litoral africano com iluminura de Arguim em carta de um atlas de Sebastião Lopes de cerca de 1565. Newberry Library, Chicago.

Fig. 9 – Africanos da Guiné segundo uma gravura de Hans Burgkmair. Augsbrugo, 1508

Mina
Arguin
Sambia

Gonçalo de Sintra

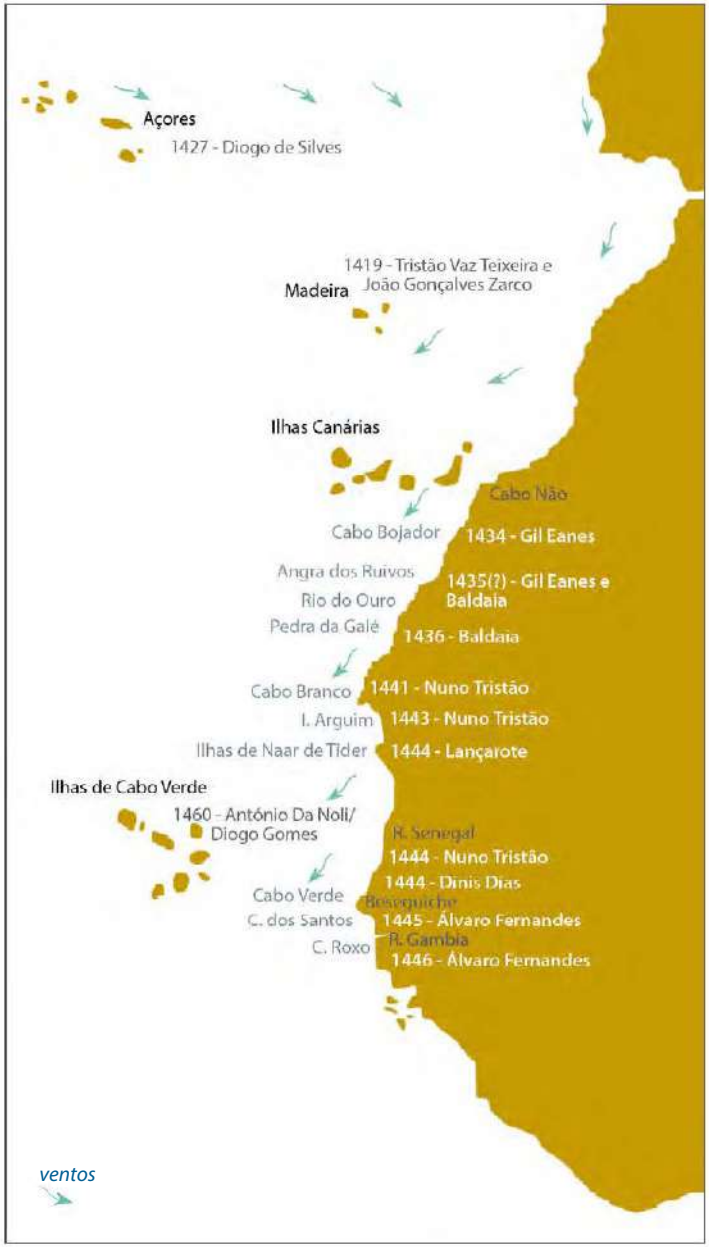
Um dos homens que em 1441 seguiu com Nuno Tristão até ao cabo Branco foi Gonçalo de Sintra (MH VII p. 218), o qual em 1444 realizou uma viagem que veio a ser marcada pela circunstância infeliz de ele ter sido uma das primeiras vítimas portuguesas da expansão por terras a sul do cabo Bojador, pois foi morto na zona de Arguim, quando aí tentava capturar escravos.
Foi devido ao infeliz desaparecimento ("que se finou") de Gonçalo de Sintra que sabemos ter possuído o ofício de "escrivão das nossas *taracenas* da cidade de Lisboa", pois tal facto está referido na carta que em 10 de dezembro de 1444 o infante e regente D. Pedro passou a Estevão Eanes, escudeiro do infante D. Henrique, a pedido deste, para substituir nesse ofício o defunto (MH VIII, p. 236). Este registo mostra como Gonçalo de Sintra estava ligado a Lisboa, de onde saiu em 1444 para realizar a sua viagem, tal como já daí saíra em 1441 com Nuno Tristão. Relembremo-nos ainda neste contexto que as tercenas de Lisboa foram usadas pelo infante nomeadamente em 1449.

Gonçalo Pacheco

Na evocação que aqui fazemos de algumas das figuras de Lisboa que se destacaram nos primeiros tempos das viagens dos Descobrimentos é oportuno salientar Gonçalo Pacheco como um dos homens que em 1445 se entusiasmou com os lucros então aí obtidos com o início do comércio de escravos. A ele se referiu Zurara dizendo que "havia naquela cidade um escudeiro de nobre linhagem, da qual não minguava per bondade nem virtude, que se chamava Gonçalo Pacheco, o qual fora criado do infante e ali era tesoureiro-mor das cousas de Ceuta, homem de grande casa e que sempre trazia navios no mar contra os i(ni)migos" (MH VIII, p. 308-310). Esta personalidade foi o avô do famoso Duarte Pacheco Pereira, navegador, descobridor, roteirista e guerreiro que cerca de 1460 nasceu em Lisboa. Zurara aproveitou esta menção para traçar um belo panegírico da cidade ao referir:

Como a cidade de Lisboa é a mais nobre do reino de Portugal, per semelhante os seus moradores, contando a maior parte polo todo, são mais nobres e de maiores fazendas. E não seja algum tão simples que tome esta palavra grossamente, per que entenda que esta nobreza seja especial em aquestes mais que nós outros das outras cidades e vilas (…) (MH VIII, p. 308-310).

Fig. 10 – Mapa com os Descobrimentos Portugueses realizados até 1446. José Manuel Garcia e José Manuel Malhão Pereira.



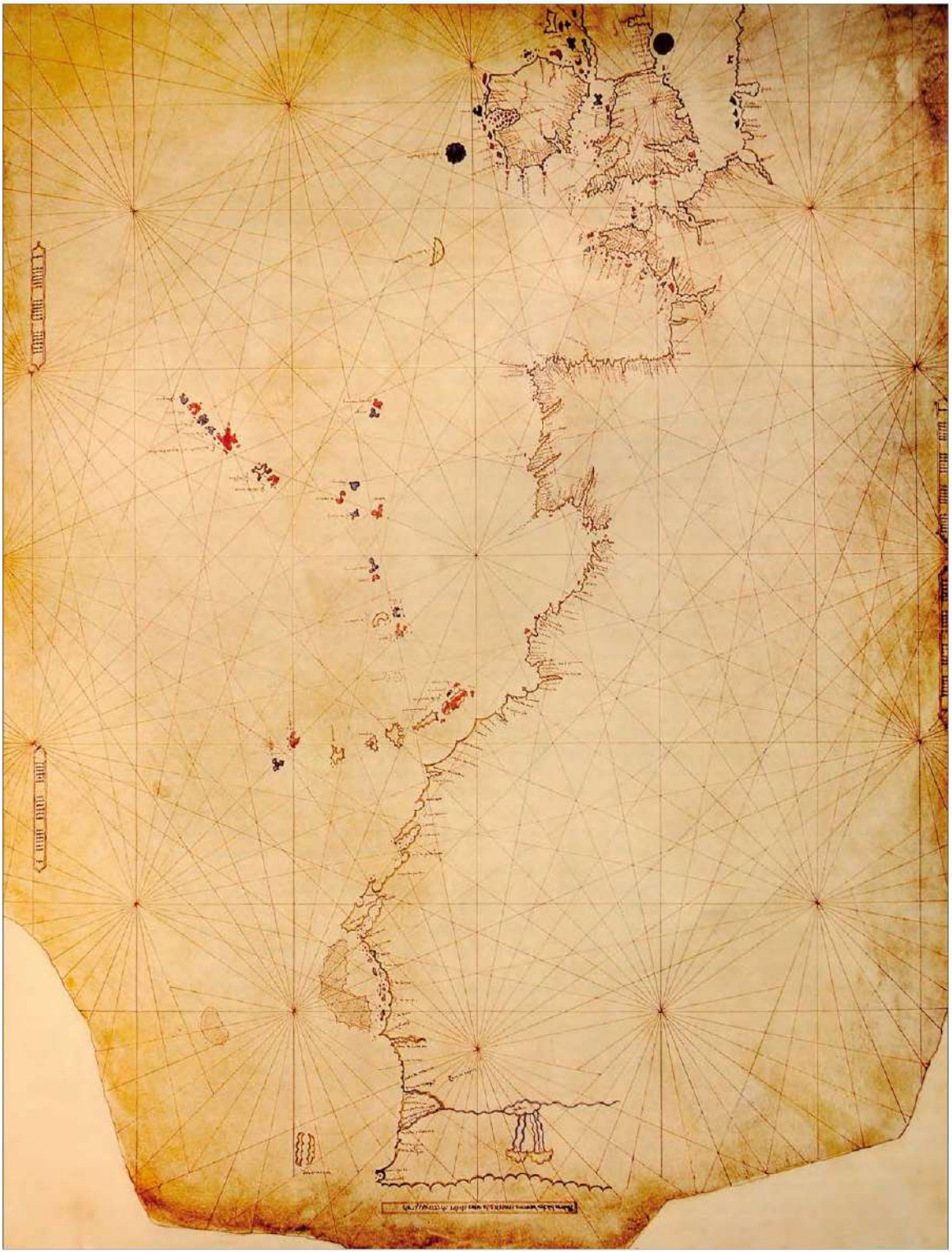


Fig. 11 – Carta náutica de Andrea Bianco, baseada em carta portuguesa perdida, com o registo dos Descobrimentos Portugueses realizados até 1446, Londres, 1448. Biblioteca Ambrosiana, Milão.

DE LISBOA AO GOLFO DA GUINÉ SOB O SIGNO DE FERNÃO GOMES

Tendo o infante D. Henrique começado a valorizar Lagos a partir de 1444 como área de realização de viagens à costa africana, apesar de Lisboa não ter deixado de continuar a participar de forma muito relevante no processo expansionista e descobridor, esta cidade só voltou a protagonizar o processo dos Descobrimentos alguns anos depois da morte do infante D. Henrique em 1460. Tal protagonismo foi assumido de novo a partir de novembro de 1469, quando D. Afonso V estabeleceu um contrato com Fernão Gomes pelo qual este se comprometeu a mandar fazer expedições que permitissem o avanço na exploração geográfica do litoral africano desconhecido para lá da Serra Leoa, onde ela se havia detido em 1460 (Garcia 2015, volume 2, p. 29-35). Fernão Gomes foi o "cidadão de Lisboa" que em 1469 arrematou em leilão o direito à exclusividade do comércio nas regiões da costa africana que por ele fosse desde então mandadas descobrir. Tais descobrimentos realizaram-se partir de Lisboa e permitiram entre 1469 e 1474 a revelação do Golfo da Guiné. Aqui iremos apenas chamar a atenção para o facto de que a mais importante das viagens de descobrimento então realizada foi a que entre 1470 e 1471 foi levada a cabo sob a direção de João de Santarém e Pêro de Escobar tendo então chegado à zona que foi chamada da Mina, no atual Gana, por aí se ter obtido grande quantidade de ouro. Nos anos seguintes exploraram-se zonas da costa africana onde se obtiveram escravos.

Fig. 12 – Carta náutica de Jorge de Aguiar, 1492. Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale Univ. New Haven (EUA). Trata-se da primeira carta portuguesa datada e assinada.

Quando o contrato do empreendedor Fernão Gomes acabou o Golfo da Guiné ficou conhecido até ao sul do Equador, tendo sido o cabo de Santa Catarina ou "de Catarina" (1º 51' Sul; 9º 20' Este) o último lugar a ser identificado. Ele foi atingido pelo escudeiro Rui de Sequeira em 25 de novembro de 1473, data que tem sido alvo de algumas dúvidas, mas pode ser determinada com correção, pois sabemos que em 25 de fevereiro de 1474 aquele navegador ainda não estava em Portugal, visto andar então nas suas explorações em África, mas tendo já atestado a sua presença em Lisboa em 3 de agosto de 1474. Pode assim deduzir-se que ele, entretanto aí regressara (Campos 1971, p. 20).

José de Vasconcelos e Menezes formulou a interessante observação relativa à atividade de construção naval promovida em Lisboa por Fernão Gomes durante o período da sua exploração ao indicar a possibilidade de que:

em virtude do referido contrato tenha D Afonso V cedido a Fernão Gomes uma das naves das casas das Tercenas. por carta de 7 de fevereiro de 1471.

É de supor que fosse uma das duas naves junto às Casas de Ceuta, que o mesmo rei dera ao infante D. Henrique em 1449. uma vez que o documento a situa entre as Tercenas e o Celeiro "*da nossa çidade Çepta*", celeiro que, indubitavelmente. faria parte das Casas de Ceuta. Antes de passar à transcrição faço notar o facto de a nave se situar entre as tercenas e o celeiro, o que nos leva de imediato à noção de já não deverem existir tercenas no espaço a sul da Rua Nova

Dom Afonso etc, fazemos saber que querendo fazer graça e merçee a fernam gomez nosso escudeiro e semtijmdo assy por nosso serviço a nos praz e queremos que e lle tenha E aja hüa nave das cassas das nossas tareçenas da nossa çidade de lixboa que estaa amtre as dictas tareçenas E o çelleiro da nossa çidade de çepta que ora estaa descuberta (…) (Menezes 1987, p. 8).

DE LISBOA EM BUSCA DAS ÍNDIAS PARA LÁ DO EQUADOR

Os Descobrimentos estiveram interrompidos desde 1474 até que D. João II os decidiu retomar no início do seu reinado, tendo ordenando em 1482 a Diogo Cão que ultrapassasse o Equador e encontrasse o caminho marítimo para chegar às Índias. Pouco se sabe dessa viagem, que saiu de Lisboa, sendo um dos dados importantes que sobre ela temos o de que nas caravelas que a fizeram seguiram padrões de pedra preparados nessa cidade para serem colocados nas terras descobertas. Um desses padrões foi colocado no último local então alcançado e foi denominado de cabo de Santo Agostinho (13º 35' Sul), o qual em 1892 foi trazido para a Sociedade de Geografia de Lisboa, onde se encontra, tal como um fragmento do padrão de São Jorge, que foi colocado junto à foz do rio Zaire, que também então foi descoberta. Diogo Cão regressou a Lisboa em março de 1484 tendo sido de seguida nobilitado como recompensa dos auspiciosos resultados alcançados durante a sua missão, os quais levaram D. João II a pensar que ele chegara perto do extremo sul de África.

Fig. 12 –Retrato de D. João II numa iluminura do chamado *Livro dos Copos* da Ordem de Santiago, cerca de 1485 (?). Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

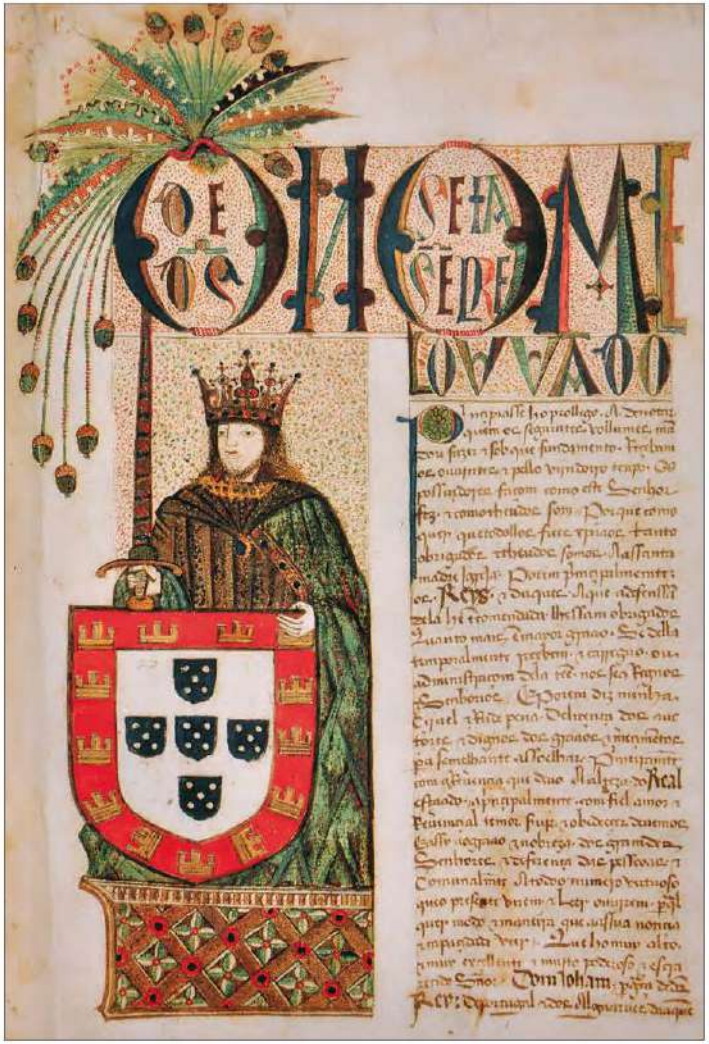
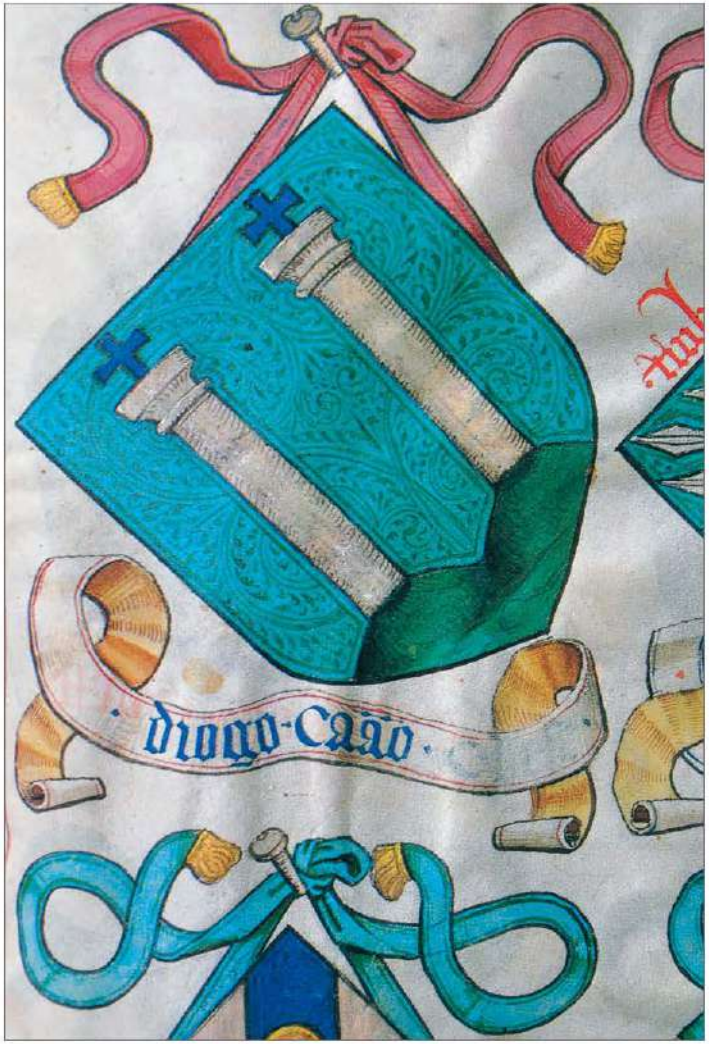


Fig. 12 – Brasão de Diogo Cão com padrões, concedido por D. João II em 1484, *Livro do armeiro-mor*, João do Cró, 1509. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.



Em 1485, Diogo Cão voltou a partir de Lisboa para realizar nova viagem destinada a finalmente encontrar o caminho marítimo para chegar às Índias, havendo sérias dúvidas sobre se ele voltou a Portugal em 1486, depois de ter atingido a Serra Parda (22º 10' Sul), na atual Namíbia. Desta vez ele verificou que afinal não chegara ao extremo sul de África, o qual só veio a ser ultrapassado por Bartolomeu Dias nos inícios de 1488. Este escudeiro de D. João II saiu de Lisboa nos inícios de agosto de 1487 e chegou ao Rio do Infante na África do Sul, não tendo podido prosseguir a viagem, mas deixando aberta a possibilidade de realizar a viagem marítima para chegar às Índias (Garcia 2015, volume 2, p. 77-85). Bartolomeu Dias identificou o cabo da Boa Esperança (34º 21' Sul) em 6 de julho de 1488, durante a viagem de regresso a Lisboa, onde chegou em dezembro de 1488. Em 1494, D. João II ainda encarregou Bartolomeu Dias de dirigir em Lisboa a construção de dois dos navios que quis enviar às Índias mas a sua morte em 1495 não permitiu concretizar esse intento (Garcia 2015, volume 2, p. 19-21.

Fig. 15 – Planisfério de Henricus Martellus no seu *Insularium illustratum*, Florença cerca de 1489. British Library, Londres. Aqui se representa pela primeira vez a costa sul-africana descoberta por Bartolomeu Dias em 1487-1488.

DE LISBOA À ÍNDIA E AO BRASIL

O projeto de ir até às Índias por uma via oriental foi retomado em 1496 por D. Manuel I, que o mandou executar a Vasco da Gama. Este fidalgo partiu do Restelo em 8 de julho de 1497 com quatro navios e chegou à Índia com três em 18 de maio de 1498 (Garcia 1999, p. 355-357). A notícia do descobrimento do caminho para aí chegar foi conhecida em Lisboa em 8 de julho de 1499, dois anos depois de aí ter partido a sua armada (Garcia 1999, p. 575-576), e D. Manuel I começou logo de seguida a preparar uma segunda e mais poderosa armada para ir à Índia, de cuja direção foi encarregado Pedro Álvares Cabral. Tal armada expressava o desejo de dominar o rico comércio das especiarias e outros bens do Oriente, o qual viria a ser em grande parte a ser permitido pela chamada Carreira da Índia que até ao século XIX manteve uma ligação anual entre Lisboa e a Ásia (Garcia 2001, p. 134-136).

Os treze navios chefiados por pedro Álvares Cabral partiram do Restelo em 9 de março de 1500 e a sua viagem ficou famosa por durante a sua realização se ter procedido ao achamento do Brasil em 22 de abril de 1500. Tal descoberta articula-se com a exploração levada a cabo nas "partes do Norte" por Gaspar Corte Real, que tendo saído de Lisboa no início do Verão em meados de junho foi à Gronelândia, regressando a

Fig. 16 – Retrato de D. Manuel I em pormenor de uma iluminura do frontispício do primeiro volume de "Além Douro" da *Leitura Nova*, 1504. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

Fig. 17 – Retrato de Vasco da Gama desenhado por Gaspar Correia nas *Lendas da Índia*, volume II, meados do século XVI (pós-1547). Torre do Tombo, Lisboa. O autor conheceu Vasco da Gama em Portugal e na Índia, quando este lá foi em 1524 como vice-rei.

Lisboa antes dos finais de 1500. No ano seguinte o mesmo fidalgo foi à Terra Nova (Garcia 2015, volume 7, p. 84-86) e as novidades do Norte, juntamente com as trazidas do Brasil, além das que já se sabiam dos sítios descobertos por Colombo, permitiram que entre 1500 e 1501 se tivesse assumido pela primeira vez em Lisboa a consciência de que o conjunto das terras atualmente denominadas americanas pertenciam a um outro continente diferente da Ásia, como então ainda acreditavam os castelhanos. Essa consciência pioneira da existência de um mundo novo foi registada por Pietro Pasqualigo numa carta que enviou de Lisboa para Veneza em 18 de outubro de 1501, onde expos a conceção de haver entre os portugueses a noção de que se estava

Fig. 18 – 19 Conjetura da derrota e distâncias aproximadas percorridas pela armada de Vasco da Gama à ida para a Índia /1497-1498). José Manuel Garcia e José Manuel Malhão Pereira.

perante um mundo novo (Garcia 2015, volume 8, p. 93).
A ampla e inovadora visão da Terra resultante dos Descobrimentos Quatrocentistas ficou patente pela primeira vez num admirável planisfério português anónimo concluído em Lisboa em outubro de 1502 conhecido por "mapa de Cantino", o qual curiosamente data do mesmo ano em que se terão iniciado as obras do Mosteiro dos Jerónimos.

Fig. 19 – Representação da armada de Pedro Álvares Cabral na *Memória das armadas*, cerca de 1567. Academia das Ciências de Lisboa.

É ainda de assinalar que os homens da armada de Pedro Álvares Cabral ao saírem em 1500 de Lisboa rumo à Ásia, onde foram, passando pela América e pela África foram os primeiros a ter ido aos quatro cantos do mundo, simbolizando desta forma que se estava num momento chave do início de um processo mais amplo que pode ser denominado de mundialização.

Fig. 20 – Conjetura da derrota percorrida pela armada de Pedro Álvares Cabral em 1500 até à descoberta do Brasil. José Manuel Garcia e José Manuel Malhão Pereira.

(imagem da pág. seguinte) Fig. 21 – Planisfério português anónimo concluído em outubro de 1502 em Lisboa, conhecido por "mapa de Cantino". Biblioteca Estense e Universitaria, Modena. Trata-se da primeira representação do mundo tal como foi visto no fim dos grandes Descobrimentos dos finais do século XV, sendo a primeira a registar o Brasil.

Circulus arcticus
Occanus occidentalis
Tierra del Rey de portugall
Mar occeano
Parte de allia
Las antillas del Rey de castella
Os montes claros en africa
Casa loca
Castello damina
Todo esta tierra he descubierto por mandado del Rey de castella
Linha equinoccialis
Linha equ
Marocanus
Tropicus capricorni
Pollus antarticus

Circulus arcticus
Circulus arcticus
Oceanus occidentalis
Tropicus cancri
Oceanus orientalis
Linea equinoctialis
Mare barbaricum
Oceanus yndicus meridionalis
Circulus capricorni
Mare persicum
Oceanus yndicus meridionalis
Apollinis antipodes

Ao terminarmos estas breves considerações sobre Lisboa como cidade dos Descobrimentos esperamos ter contribuído para que o leitor ficasse a conhecer melhor como esta cidade a partir do século XV abriu o mundo em toda a sua plenitude, ao permitir que dela saíssem os homens que pela primeira vez na História da Humanidade começaram a realizar viagens para os "novos mundos do mundo". Duas imagens que ilustram bem esta ideia, as quais foram realizadas cerca de 1520 em Lisboa, num ano em que D. Manuel I inaugurou o soberbo túmulo de D. Afonso Henriques que mandou erguer no Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra para assim homenagear condignamente o primeiro rei de Portugal. As referidas imagens são duas iluminuras que se inserem em dois belíssimos códices da *Crónica de D. Afonso Henriques* preparada por Duarte Galvão, os quais foram mandados fazer pelo referido rei que neles fez representar a Terra com as armas de Portugal, de acordo com as suas ideias imperialistas, e no outro a magnífica imagem de Lisboa que se assumia como uma rainha dos oceanos e nova Roma, de onde ele pretendia interferir em todo o mundo.

Fig. 22 – Frontispício iluminado da *Crónica del-rei D. Afonso Henriques* de Duarte Galvão, cópia de cerca de 1520 que pertenceu ao Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra, Biblioteca Pública e Municipal do Porto. De realçar a representação da Terra e que nos continentes se inscrevem as armas de Portugal.

Fig. 23 – Frontispício iluminado da *Crónica de D. Afonso Henriques* de Duarte Galvão, atribuível a António de Holanda, cerca de 1520, Museu Condes de Castro Guimarães, Cascais. De realçar a representação de Lisboa.

Notas

1 Ver-o-peso, a-ver-o-peso, haver-o-peso são variantes de uma expressão que designava a casa em Lisboa onde estavam as balanças da cidade e onde o comprador e vendedor levavam os objetos das suas transações para conhecer ou ver o seu verdadeiro peso e onde o fisco recebia do peso uma parte. Essa casa ficava junto ao desaparecido Largo do Pelourinho Velho (perto da igreja da Madalena).

Bibliografia

Campos, Viriato (1971). *Os dias de descobrimento das ilhas de S. Tomé e Príncipe*. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha, 1971.

Cortesão, Jaime (1990). *Os Descobrimentos Portugueses*, volume II. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1990.

Garcia, José Manuel (1995). Edição de. *Documentação henriquina*, Maia: Castoliva Editora, 1995.

Garcia, José Manuel (1996). *Itinerários do infante D. Henrique*. Lisboa: Academia de Marinha.

Garcia, José Manuel (1999). *A viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*. Lisboa: Academia de Marinha.

Garcia, José Manuel (2001). *Pedro Álvares Cabral e a primeira viagem aos quatro cantos do mundo*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Garcia, José Manuel (2009). *História de Lisboa: tempos fortes*, colaboração e direção de. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

Garcia, José Manuel (2015). *Descobrimentos*, 9 volumes, Vila do Conde: Verso da História.

Menezes, José de Vasconcelos e (1987). «Tercenas de Lisboa». *Lisboa: revista municipal*, ano XLVIII, 2.ª série, n.º 19. Lisboa. p. 3-14.

Fig. 24 – Mosteiro dos Jerónimos numa pintura de Dirck Stoop, cerca de 1662 (?) Mauritshuis, Haia. Este monumento começou a ser erguido talvez em 1501 ou 1502 no local onde cerca de 1434 o infante D. Henrique mandara erguer a ermida de Santa Maria de Belém, numa altura em que Gil Eanes dobrara o Cabo Bojador. Este Mosteiro é contemporâneo do "Mapa de Cantino" e como ele é o mais magnífico símbolo dos Descobrimentos Portugueses a ser erguido na cidade onde eles se começaram a fazer.

Lisboa na rota de Ceuta (1412-1415)

Miguel Gomes Martins

"Maior e a mais prinçipall de todos os dictos reignos", como afirmava o recém-eleito D. João I, nas Cortes de Coimbra de 13851, a cidade de Lisboa é, inquestionavelmente, o principal dos cenários da preparação da grande expedição que culminou, em Agosto de 1415, com a conquista da praça-forte norte-africana de Ceuta. Aliás, poder-se-ia mesmo afirmar, sem grande exagero, que tudo começa, de facto, em Lisboa, três anos antes.

É precisamente do concorrido e sempre movimentado porto lisboeta que, talvez em Abril de 1412, partem, ao comando de duas galés, o Prior do Hospital, Álvaro Gonçalves Camelo, e o capitão-mor, Afonso Furtado, veteranos das guerras com Castela das décadas de 1380-1390 e aos quais D. João I tinha entregue a tarefa de negociar o casamento do infante D. Pedro com a rainha consorte da Sicília, Margarida, que em 1410, apesar dos seus 20 anos, havia ficado viúva do seu marido, Martinho I de Aragão e II da Sicília, que não deixara qualquer descendência[2].

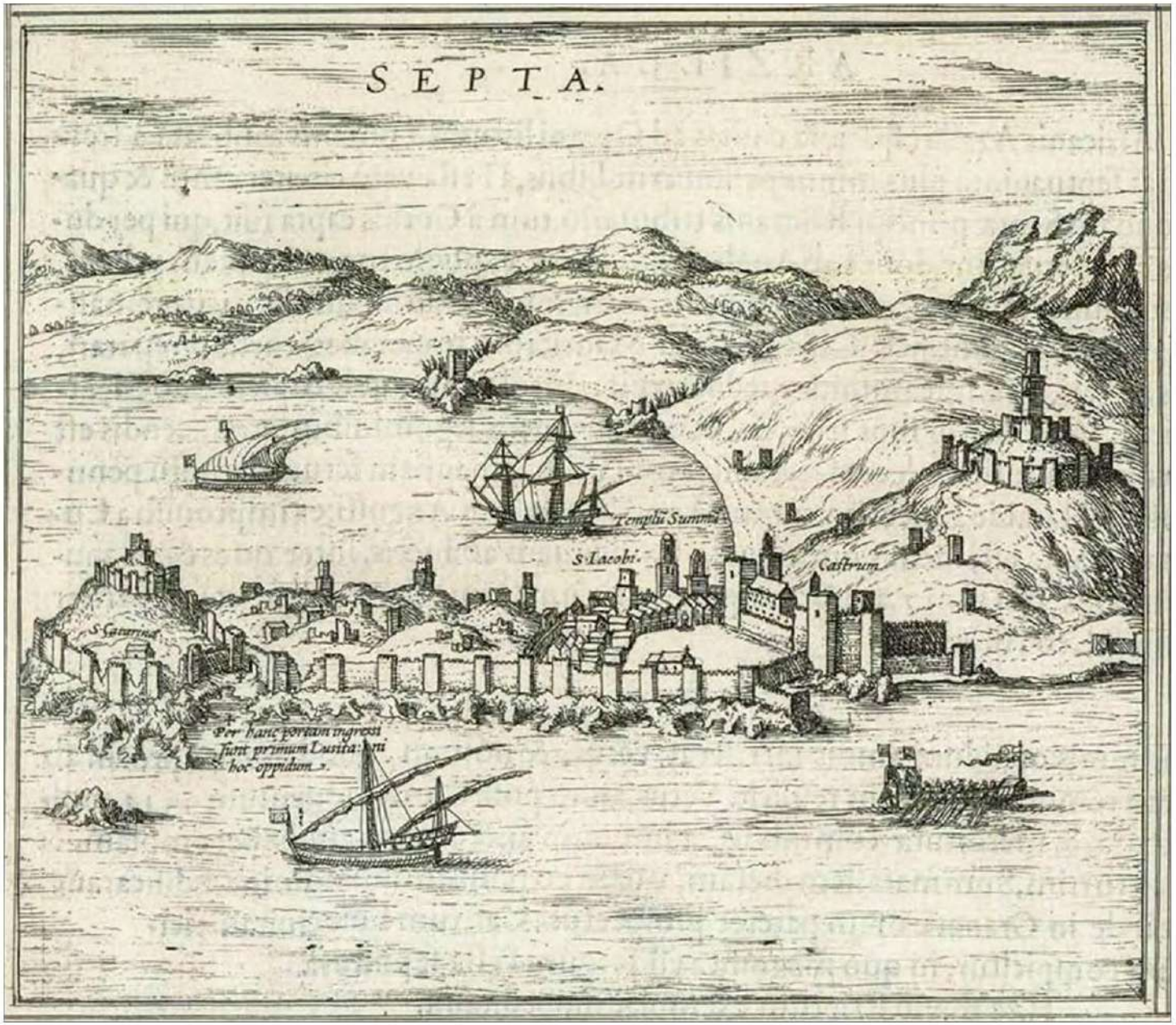
Por se tratar de uma missão de grande importância política, o rei mandou escolher as duas melhores galés[3] existentes nas tercenas da cidade, dando instruções para que fossem devidamente armadas, de modo a que se pudessem defender de um eventual ataque, mas ao mesmo tempo sumptuosamente engalanadas com pendões e revestimentos de tecido, um aparato que se estendia às tripulações e guarnições respectivas, que deveriam envergar librés mandadas fazer expressamente para a ocasião. Nada foi, portanto, deixado ao acaso. Contudo, apesar de toda essa pompa, da embaixada propriamente dita não era esperado qualquer resultado prático, em boa medida porque, na realidade, ninguém estava empenhado no seu sucesso.

De facto, Margarida era um "partido" pouco apetecível, já que não passava de uma rainha consorte que iria em breve abandonar o trono que ocupava apenas de forma temporária na sequência da morte do rei seu marido e para o qual estava já a ser escolhido um sucessor. A tarefa atribuída ao Prior do Hospital e ao Capitão-mor não passava, pois, de um mero pretexto para, sob esse disfarce, levarem a cabo uma missão de extrema importância: observar atentamente a cidade de Ceuta e recolher o maior número de informações a respeito dessa praça-forte, condição essencial para uma avaliação mais rigorosa das possibilidades de êxito de um ataque, um projecto que, meses antes, tinha sido apresentado a D. João I pelos seus filhos, os infantes, D. Duarte, D. Pedro, D. Henrique e D. Afonso, conde de Barcelos[4].

Foi, pois, no trajecto em direcção àquela ilha do Mediterrâneo que as duas galés portuguesas puderam ancorar ao largo daquela cidade norte-africana, altura ideal para os supostos embaixadores procederem, conforme planeado, a um reconhecimento atento do local, das suas estruturas fixas de defesa e das praias circundantes, tendo mesmo sido enviado, a coberto da escuridão nocturna, um pequeno batel com indivíduos encarregados de uma análise mais cuidada e detalhada das correntes marítimas e dos possíveis locais de desembarque. Todas estas observações foram retomadas e complementadas alguns dias depois, na viagem de regresso a Portugal, quando as galés ancoraram novamente, e mais uma vez sem levantar quaisquer suspeitas, junto à costa de Ceuta para, desse modo, "*acabarem de todo o que lhe falecera da primeira vista*", conforme afirma Gomes Anes de Zurara, autor da *Crónica da Tomada de Ceuta*, a principal fonte de que dispomos para o conhecimento da campanha de 1415 e de todos os seus preparativos[5].

De volta à capital, onde se demoraram apenas um dia, os dois embaixadores, ou melhor dizendo, os dois espiões, dirigem-se então ao paço real de Sintra, onde eram já ansiosamente aguardados por D. João I e pelos infantes seus filhos, com quem se reúnem, segundo nos parece, nos últimos dias de Maio de 1412, altura em que a documentação atesta a presença do monarca naquela vila (MORENO, 1988, p. 330), uma hipótese que aliás se compagina com a possibilidade atrás aventada de as galés terem partido para a Sicília em Abril desse ano. O importante encontro que então teve lugar, detalhadamente descrito por Zurara, serviu para, através de uma maquete de Ceuta – improvisada pelo Prior do Hospital com o recurso a duas cargas de areia, um novelo de fita, meio alqueire de favas e uma escudela –, apresentar ao rei todos os resultados da observação da cidade e, acima de tudo,

Fig. 1 – Ceuta numa das suas mais antigas representações, cujo original poderá ser de inícios do século XVI embora apenas tenha sido impressa nesta gravura publicada em *Civitates orbis terrarum*, volume 1, Colónia, 1572.



para lhe demonstrar que, de facto, o projecto apresentado meses antes pelos seus filhos, tinha fortes possibilidades de sucesso[6]. Poucas dúvidas teriam restado no espírito de D. João I que, ainda assim, evitou comprometer-se com uma decisão definitiva sem ouvir outros pareceres.
Foram então auscultadas, também sob um enorme sigilo, as opiniões da rainha Filipa de Lencastre, a quem o projecto é apresentado pelos infantes seus filhos e, poucos meses depois, do veterano Nuno Álvares Pereira, com quem D. João I, D. Duarte, D. Henrique e D. Pedro se encontram secretamente em Montemor-o-Novo, em Outubro de 1413. No entanto, apesar dos receios de que viessem a opor-se, ambos acabaram por se mostrar favoráveis ao plano que, desse modo, estava praticamente decidido que iria mesmo ser posto em prática[7].
Faltava, no entanto, conseguir o apoio do conselho do rei, composto, para além do condestável e do Prior do Hospital – cujas opiniões eram já conhecidas –, pelo marechal Gonçalo Vasques Coutinho; pelo alferes-mor João Gomes da Silva; pelos Mestres de Cristo, de Santiago e de Avis – respectivamente, D. Lopo Dias de Sousa, Mem Rodrigues de Vasconcelos e Fernão Rodrigues –, pelo guarda-mor do rei, Martim Afonso de Melo, e ainda pelo lisboeta João Vaz de Almada que, apesar de omitido pelo relato de Zurara, deverá também ter participado nesse encontro[8]. E assim, ao que parece, em Junho de 1414, o rei reúne os seus conselheiros na vila de Torres Vedras, para lhes revelar finalmente a intenção de se lançar à conquista da cidade norte-africana de Ceuta.
Como havia sido previamente combinado com D. João I, foi Nuno Álvares quem primeiro se pronunciou, manifestando-se, conforme esperado, a favor da expedição, uma tomada de posição que abriu, assim, o caminho para a aprovação pelos restantes conselheiros que, sem hesitar e de forma entusiástica, deram o seu total apoio ao plano apresentado pelo monarca. Sem quaisquer entraves ou opiniões divergentes, D. João I estabeleceu então que o ataque deveria ocorrer daí a cerca de um ano, no início do Verão de 1415[9].
Segundo Zurara, embora isso possa não corresponder inteiramente à realidade, os preparativos para a campanha terão sido iniciados ainda antes da reunião de Torres Vedras. Em todo o caso, talvez seja à luz dessa informação que devemos interpretar – se bem que isso constitua um tema recorrente da legislação emanada da Coroa – a carta de D. João I, datada de 23 de Março de 1414, dirigida a João Afonso Fuseiro, corregedor em Lisboa, através da qual proibia a exportação de cereais, mas também de castanhas, avelãs, nozes e outros mantimentos, para "*terra de mouros*". A proibição, que se estendia também, como era habitual, a "*armas, assy lanças como dardos nem spadas nem solhas nem bacinetes nem cotas nem bestas nem aço nem ferro*", visava fragilizar a capacidade de defesa do adversário e, acima de tudo, evitar uma eventual escassez de mantimentos e de armas no reino e em particular em Lisboa, centro nevrálgico de toda a operação[10].
Mas não foi essa a única medida que, de acordo com o cronista, foi tomada pelo rei logo nos momentos iniciais da preparação da campanha. Com efeito, por se tratar de uma acção armada com uma forte componente naval, cedo D. João I terá dado ordens para averiguar, quantas e quais as embarcações – que pretendia que totalizassem 15 galés e outras tantas fustas – de que poderia dispor, de modo a que pudessem ser objecto de todas reparações e melhoramentos tidos como necessários. E para que estivessem a postos e devidamente preparadas a tempo, o rei terá mesmo autorizado a contratação de novos carpinteiros e calafates para as tercenas de Lisboa, as mais importantes do reino e onde esses trabalhos iriam decorrer[11]. Situado na faixa ribeirinha, numa área compreendida entre as actuais Rua Augusta e Praça do Município, era esse o espaço onde, a céu aberto ou debaixo de telheiros, se construíam e reparavam as embarcações de maior dimensão; onde eram varados os navios para melhoramentos; e onde se localizavam os armazéns e depósitos nos quais se guardavam os apetrechos e equipamentos necessários a essa actividade (SILVA, 1987 (II), p. 27; e MENESES, 1986, pp. 5-6). Foi portanto nessa zona da cidade, junto ao Tejo, que tiveram inicio as movimentações e os trabalhos com vista à campanha de 1415.
De acordo com Gomes Anes de Zurara, outra das primeiras medidas tomadas pelo rei foi garantir que conseguia reunir um número suficiente de homens para a operação, a começar, naturalmente, pelas tripulações daqueles mesmos navios. Para isso o monarca enviou instruções ao almirante Carlos Pessanha – no cargo desde 1387[12] – para que procedesse à mobilização de todos os alcaides, espadeleiros, proeiros, arraizes, petintais, marinheiros e remadores considerados necessários para a armada[13]. No mesmo sentido, é natural que o monarca tenha igualmente instruído o capitão-mor da frota, o já nosso conhecido Afonso Furtado – nessas funções desde 1385 e que passaria a acumular, a partir de 1395, com as de anadel-mor dos besteiros do conto

(MARTINS, 2001b, p. 31, n. 143 e 144) –, para que fizesse o mesmo a respeito das guarnições das galés, isto é, para que assegurasse que, na altura devida, cada uma delas contaria com a presença dos habituais besteiros que as defendiam em caso de ataque (VIANA, 2012, p. 324).
Cedo terão também sido dadas ordens ao escrivão dos maravedis, para que fossem entregues as remunerações (as chamadas *contias*) devidas aos vassalos do rei – tanto as que se encontravam em atraso, quanto as correspondentes ao ano de 1415 –, de modo a que na altura em que recebessem as cartas de convocatória para a expedição estivessem já devidamente preparados, tal como os contingentes (lanças de cavalaria e peões) que estavam obrigados a apresentar como contrapartida por esse mesmo pagamento[14]. Numa fase mais próxima de expedição, talvez em finais de 1414 ou já mesmo em inícios de 1415, e para com isso garantir o concurso de um número ainda mais elevado de efectivos, o rei terá igualmente solicitado aos fidalgos que não recebiam *contias*, que o informassem com quantos combatentes poderiam servir, de modo a que, mediante a atribuição de um soldo, pudessem também integrar a hoste que pretendia mobilizar[15]. De facto, em inícios de Quatrocentos D. João I procurava romper de vez com o regime de remuneração assente na atribuição de "quantias", para começar a fazê-lo com base no pagamento de um soldo proporcional ao número de dias de serviço, um modelo que se aproximava cada vez mais dos contratos de tipo exclusivamente estipendiário, como as "*indentures*", em Inglaterra, e cujos primeiros exemplos remontam precisamente à campanha de Ceuta[16].
Com vista à reunião de um número tão elevado quanto possível de combatentes, terão também sido enviadas missivas para os coudéis das milícias concelhias e para os anadéis dos besteiros do conto e de cavalo, designadamente para os de Lisboa, instando-os para que procedessem, nas unidades de recrutamento respectivas e para além dos que decorriam habitualmente no início da Primavera e no final do Verão, a alardos extraordinários[17], isto é, às inspecções destinadas a avaliar a boa condição dos milicianos, das suas montadas e do seu armamento defensivo e ofensivo.
As fontes não permitem descortinar em que altura tiveram lugar esses alardos – que no caso de Lisboa devem ter decorrido, como era habitual, no Rossio (MARTINS, 2001a, p. 26) –, mas é possível que, entre 1413 e 1415 tenham sido realizadas várias destas mostras, porquanto era essa a única forma que as autoridades militares tinham de garantir que, na altura da partida para Ceuta, todos os combatentes se encontravam devidamente armados e equipados.
E se para tudo isso (reparação e construção de navios e remuneração dos combatentes), já eram necessárias avultadas somas de dinheiro, muitas mais seriam precisas para o muito mais que estava ainda para vir. Como sublinhava, em 1499, o exilado milanês Gian Giacomo Trivulzio quando procurava convencer Luís XII de França a invadir Milão: "São necessárias três coisas para a guerra: dinheiro, mais dinheiro e ainda mais dinheiro" (HALE, 1998, p. 232).

Fig. 2 – Iluminura do frontispício da *Crónica da tomada de Ceuta*, Gomes Eanes de Zurara, s. d. Lisboa, Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

Mas com o tesouro régio profundamente depauperado ao fim de anos consecutivos de guerra com Castela, era imprescindível encontrar formas alternativas de financiamento, sendo que a mais óbvia era o lançamento de um imposto especial ou de um pedido sobre os povos, opções que, no entanto, teriam forçosamente, quer num caso, quer no outro, que ser aprovadas em Cortes. E é possível que inicialmente até tenha sido esse o objectivo do rei ao convocá-las em 1413 para a cidade de Lisboa, como parece sugerir o facto de ter sido solicitado aos procuradores que viessem munidos de um *mandado deliberativo*, sinal de que algo de muito importante estaria na agenda. Contudo, da escassa documentação resultante dessas reuniões – que tiveram lugar entre finais de Junho e inícios de Agosto desse ano –, nada foi debatido quanto à questão de um eventual acréscimo na sobrecarga fiscal das populações, sinal de que o assunto não terá sido sequer aflorado. Tudo indica, portanto, que se era esse o intuito subjacente à convocação de cortes, rapidamente o monarca mudou de ideias, talvez depois de perceber que para conseguir da assembleia as verbas de que necessitava, teria forçosamente que lhe revelar os seus planos, motivo pelo qual optou antes por procurar outros meios de financiar a expedição, uma decisão que lhe iria permitir mantê-los sob o tão desejado secretismo, aliás, como é, de certa forma, sugerido por Zurara e por Mateus Pisano[18].

Fig. 3 – Iluminura do frontispício de *De Bello Septensi*, Mateus de Pisano, cerca de 1460? Vila Viçosa, Biblioteca Ducal.

A solução foi encontrada na cunhagem de novas moedas, isto é, dos cruzados de 50 libras e dos reais de 10 reais – com o valor de 35 libras –, conhecidos como reais brancos, de valor inferior ao das anteriores (FERRO, 1974, pp. 30-31). Não espanta pois que, dada a urgência em colocá-las em circulação, a Casa da Moeda de Lisboa – localizada, desde 1387, no extremo ocidental da Rua Nova, depois da Ponte da Galonha, ou seja, nas imediações das Tercenas –, tenha passado a laborar não só ao longo do dia, como também durante a noite. A azáfama nessas oficinas era tal, que o bater persistente e ininterrupto dos martelos de cunhagem impedia os trabalhadores de se ouvirem uns aos outros[19]. Mas não era apenas nas Tercenas e na Casa da Moeda que se registava um notável aumento da actividade, começando igualmente a estender-se a outros sectores produtivos e outras zonas da capital. Era o caso do arsenal régio – situado no interior do lanço ocidental da Cerca Moura, um pouco a sul da Sé –, cada vez mais ocupado, por um lado, com a limpeza, manutenção e reparação das armas que aí se encontravam e, por outro, com o fabrico de muitas novas peças de armamento ofensivo e defensivo. Esta lufa-lufa verificava-se igualmente em muitas das oficinas de armeiros existentes na cidade, concentradas, sobretudo, na freguesia de S. Nicolau; nas ferrarias, que abasteciam de matéria-prima todas aquelas oficinas, mas onde podiam também ser fabricadas algumas peças de armamento de confecção mais simples e menos exigente, como os ferros das lanças ou as pontas das setas e dos virotões das bestas; e ainda na Rua das Hastes ou dos Hasteeiros, onde laborava boa parte dos artesãos dedicados à manufactura das hastes das lanças, das alabardas, das

bandeiras e dos pendões e que, devem também ter sentido um aumento significativo da procura desses seus artigos[20]. Particularmente atarefados estavam também os carpinteiros, uns encarregados de fazer, por exemplo, as escadas de assalto e os "reparos" de madeira onde encaixavam os *trons* e as bombardas que se pretendia levar para a expedição[21], armas que por esta altura eram já presença habitual em praticamente todas as operações de cerco (MONTEIRO, 1998, p. 149). Outros estariam envolvidos na construção de algumas peças para os trabucos, para a bastida de cinco pisos e para o palanque – uma estrutura defensiva de madeira que seria montada junto do acampamento do exército sitiador para lhe oferecer protecção – que em Abril de 1415 estavam a ser construídos em Santarém, como assinalava no seu relatório um espião a soldo do rei de Aragão que acompanhava de perto todos os preparativos portugueses[22]. E à medida que os meses iam passando e se aproximava a data prevista para a expedição, a actividade aumentava ainda mais, estendendo-se também ao extremo oriental da cidade, ou seja, aos fornos de biscoito situados junto da Porta da Cruz, na frente ribeirinha, que então laboravam a um ritmo até aí nunca visto. A necessidade de garantir mantimentos para todos os efectivos, não só para a campanha propriamente dita, mas também para os dias que tivessem que permanecer em Lisboa a aguardar pelo momento da partida, levava a que este corrupio atingisse também as carniçarias – no extremo oriental da Rua da Ferraria –, onde as rezes que se aglomeravam no curral situado nessa mesma rua, eram mortas, esfoladas, desmanchadas e cortadas, para que a sua carne fosse colocada em tonéis de salga, a forma mais utilizada para garantir a sua boa conservação. O mesmo se passava com o peixe – pescadas, cações, raias, etc… – habitualmente descarregado na Ribeira para ser comercializado no açougue do pescado, situado junto do largo do Pelourinho (no cruzamento da Rua Nova com a Rua da Ferraria Velha), mas que nesta altura, boa parte dele era imediatamente aberto, limpo e colocado em salga ou a secar ao ar-livre, de tal forma que, como regista a "Crónica da Tomada de Ceuta", "*todos os lugares em que o sol tinha maior assossego eram cheios*"[23]. O volume de víveres então recolhido para os largos milhares de homens que se esperava viessem a integrar a campanha de 1415 deve ter sido absolutamente gigantesco, pois o comando da expedição terá procurado reunir mantimentos suficientes para três meses, já que a estratégia inicialmente concebida para conquistar Ceuta consistia numa operação de cerco convencional que, como sucedia frequentemente, podia vir a prolongar-se mais que o desejável[24]. Ora para armazenar todos esses e outros géneros – nomeadamente o vinho, excelente suplemento calórico e tantas vezes usado para dar coragem aos combatentes – era necessário um grande número de tonéis, pipas e barricas, artigos que, por esta altura eram também produzidos em grandes quantidades pelos inúmeros tanoeiros mobilizados expressamente para o efeito[25] e que também exerciam a sua actividade na zona próxima da Ribeira, no topo oriental da Rua Nova, junto das oficinas da Ferraria, mas com uma maior concentração junto da Porta da Oura, na Rua da Tanoaria, artéria que corria no sopé do Monte de S. Francisco (SILVA, 1987 (II), pp. 58-59 e 126). E não parece ser coincidência o facto de em Janeiro de 1413 o rei ter legislado, a pedido do concelho de Lisboa, acerca das marcas que eram feitas nos tonéis e que identificavam a proveniência dos produtos neles transportados, certamente que para que não surgissem problemas com a origem e, consequentemente, com a qualidade dos mantimentos[26]. A azáfama estendia-se também à Rua da Cordoaria, nas imediações do Mosteiro de S. Francisco, onde se produzia todo o cordame necessário – e não seria pouco – para os navios da frota. Até mesmo os alfaiates e tosadores da cidade não tinham mãos a medir em resultado das inúmeras encomendas de librés que cada senhor mandava fazer, certamente para exibirem os seus sinais heráldicos, e que se destinavam não só aos próprios, como também a alguns dos efectivos que integravam as respectivas mesnadas[27]. E com tão grandes quantidades de armas, mantimentos e outros apetrechos destinados à campanha, foi mesmo necessário ao rei solicitar ao concelho da cidade, a cedência de alguns edifícios destinados ao seu armazenamento, tendo sido disponibilizadas para o efeito umas casas situadas na Ferraria[28]. Das Tercenas ao Arsenal, da Tanoaria à Casa da Moeda, dos Fornos de Biscoito à Cordoaria, era toda a frente ribeirinha da cidade que se assumia como o verdadeiro centro nevrálgico da logística necessária a um empreendimento de grandes dimensões, cujo propósito, ainda que mantido em segredo, era cada vez mais difícil de disfarçar. E se dúvidas ainda houvesse quanto ao objectivo de todos esses preparativos, elas acabaram por se dissipar a partir do momento em que os cerca de 15.000 combatentes mobilizados[29] começaram a dirigir-se para a cidade provenientes dos

diversos pontos do reino[30]. Tornava-se mais que evidente que Portugal se preparava de novo para a guerra!

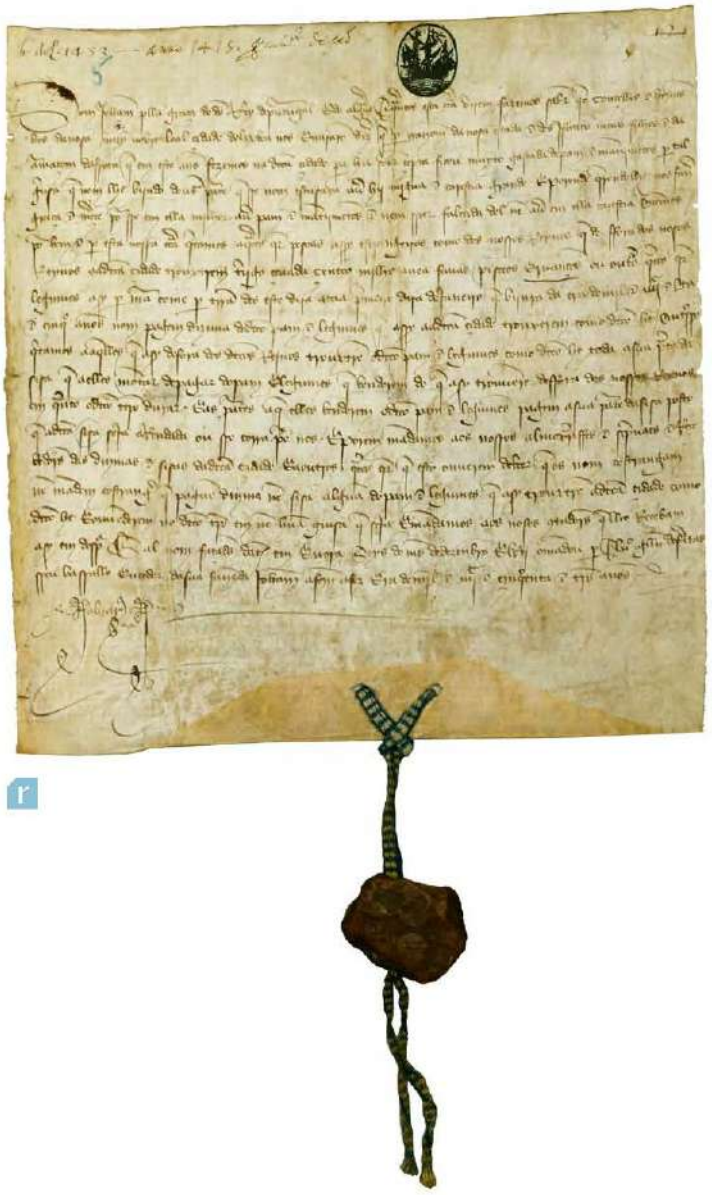
Mas cedo se percebeu que a capital não estava preparada nem dispunha das condições adequadas para receber e reunir todos aqueles efectivos. Em primeiro lugar porque os seus cais e ancoradouros – ainda que em grande número – não eram suficientes para o elevado número de embarcações envolvidas na expedição, e que além do mais deveriam estar tão desimpedidos quanto possível para poderem receber os navios carregados de mercadorias que chegavam diariamente à cidade, ou seja, para que o abastecimento regular dos lisboetas não fosse posto em causa, mas também para que os bens destinados à campanha pudessem ser rápida e facilmente descarregados.

Mas para além disso, Lisboa não tinha condições para acolher – ainda que apenas durante escassas semanas –, uma tão grande concentração de homens, situação que decerto acarretaria problemas de difícil resolução, nomeadamente ao nível do alojamento, já que não existia qualquer edifício com capacidade, nem sequer um espaço livre no interior da zona amuralhada, onde pudessem ser instalados.

A tudo isso acrescia ainda o problema da segurança, pois a presença em meio urbano de um elevado número de guerreiros desocupados, muitos deles jovens, turbulentos e desejosos de combater poderia degenerar em desacatos, violência e abusos cometidos contra as populações, um cenário comum neste tipo de situações e que importava a todo o custo evitar, ainda para mais tratando-se Lisboa de uma cidade, como afirma Luís Miguel Duarte, "animadíssima, com uma percentagem considerável de gentes ligadas ao mar e ao rio, de população flutuante, de estrangeiros; com a Corte, os seus fidalgos – e os criados desses fidalgos. Isto é, com um potencial de criminalidade muito mais elevado do que qualquer outra cidade ou vila, e com dificuldades acrescidas de controle" (DUARTE, 1999, p. 374).

Mas os problemas resultantes da chegada súbita a Lisboa de um grande número de homens iriam reflectir-se, sobretudo, ao nível do abastecimento de víveres, ainda para mais porque desde 1413 que a capital se debatia com uma falta generalizada de géneros[31], um quadro que decerto se agravou a partir dos finais de Maio / inícios de Junho de 1415, altura em que estariam já na cidade os contingentes reunidos pelo infante D. Pedro no sul do reino, bem como as tripulações de algumas das embarcações provenientes

Fig. 4 – 1415, Dezembro, 6, Évora – D. João I, a pedido do concelho de Lisboa, isenta durante um ano do pagamento de dízima, aqueles que trouxerem cereais e legumes para vender em Lisboa, devido à escassez provocada na cidade devido à preparação da armada enviada para a conquista de Ceuta.
AML, Livro I do provimento do Pão, doc. 5



Transcrição

não só de vários portos portugueses, mas também de outros reinos europeus[32]. Talvez para atenuar os efeitos do inevitável aumento exponencial do consumo, em 1414 o rei terá mesmo procedido à importação de diversos carregamentos de cereal destinados, como pensamos, não só à cidade e seus habitantes, como também à campanha que então se preparava e aos que nela iriam participar[33]. E foi também com o objectivo de reduzir o impacto do aumento dessa procura de géneros, que o monarca deu instruções específicas ao infante D. Henrique para que atrasasse ao máximo, dentro da medida do possível, a chegada à capital das forças que reunira no Norte do reino[34]. Mas mesmo como todas estas cautelas, não é difícil de imaginar que este movimento de gente tenha provocado um súbito aumento da procura e do consumo de géneros, cujos efeitos foram de tal forma profundos, que em Dezembro de 1415, D. João I, a pedido do concelho, teve que isentar durante um ano do pagamento de dízima aqueles que trouxessem cereais e legumes para vender em Lisboa, tal foi o esgotamento de géneros provocado na cidade pela preparação da armada[35]. Consequência de uma grande procura e de uma oferta, apesar de tudo, escassa, assistiu-se também a um aumento vertiginoso dos preços, um cenário associado, como era habitual, à prática dos mais variados tipos de expedientes e de abusos por parte de alguns comerciantes menos escrupulosos – açambarcamento, comercialização de produtos de má qualidade ou deteriorados, etc –, que dessa forma encontraram excelentes oportunidades de negócio. De facto, em torno da comercialização de víveres, muitos devem ter sido os atropelos então cometidos, ao ponto de em Abril de 1415, ou seja, nas vésperas da partida da frota, o rei, pressionado pelo concelho de Lisboa, ter sido obrigado a confirmar à cidade a isenção do pagamento das jugadas do pão, do vinho e do linho, do relego, do salaio, do mordomado, da anadaria, dos lombos, da açougagem, da mealharia e da alcavala, concedida em 1385, decerto que para assegurar a entrada de mais víveres na capital e, ao mesmo tempo, para baixar os preços a que eram transaccionados[36].

E assim, para que os preparativos com a campanha interferissem o menos possível com o dia-a-dia dos lisboetas, foi decidido instalar os combatentes e o respectivo arraial numa zona ampla, desafogada e relativamente afastada do centro da cidade, recaindo a escolha no Restelo. Esta não era, aliás, uma decisão original, pois tinha sido precisamente aí que, em inícios de Agosto de 1385 e devido aos "*muitos homees d´armas que avia em a dicta çidade*", tinha decorrido o alardo das forças que, sob o comando de D. Fernão Rodrigues, futuro Mestre de Avis, participaram na batalha de Aljubarrota[37].

Mas decerto que houve outros motivos a ditar a opção por esse local. De facto, aí abria-se uma "reentrância propícia à ancoragem das embarcações que saiam do Tejo", e que aí podiam aguardar por ventos e marés adequados para se fazerem ao largo, sendo também aí que habitualmente ancoravam à espera de condições para se dirigirem para a cidade a fim de descarregar as mercadorias que transportavam, o que converteu essa zona, desde finais do século XIII, numa autêntica antecâmara do porto de Lisboa, junto da qual viria mesmo a surgir uma pequena aldeia habitada por gente dedicada à actividade naval, mas também por muitos dos que se dedicavam à agricultura no vizinho reguengo de Algés (ALVES, 1989, p. 10; e SILVA / SEIXAS, 2009, pp. 16-17).

Tudo indica que as primeiras forças a chegar a Lisboa, talvez em finais de Maio ou inícios de Junho – como sugerimos já –, foram os efectivos comandados pelo infante D. Pedro. Com efeito, são esses homens que, no dia 10 de Junho, embarcam em oito das galés estacionadas nas praias do Restelo, onde se encontravam instalados havia já alguns dias, para irem receber os combatentes oriundos do norte do reino e que, sob a liderança do infante D. Henrique, eram transportados em sete galés trirremes, seis birremes, para além de 70 naus, barcas e muitas outras embarcações[38].

Fig. 5 – Modelo em madeira de galé do séc XV. Museo Storico Navale di Venezia

Reunidas, as duas frotas fazem então a sua entrada na barra do Tejo com toda a pompa e circunstância, fundeando junto ao areal do Restelo[39].

E se alguns dos efectivos e tripulações optaram por permanecer – ou a isso foram obrigados – a bordo desses navios[40], a maior parte dos combatentes e auxiliares, ter-se-á instalado em terra, no vasto acampamento aí entretanto criado e composto por um grande número de tendas, desde as mais complexas – que necessitavam de ser montadas e desmontadas por equipas de vários homens – até às mais simples e que não passariam de simples bivaques, que serviam exclusivamente para proteger os combatentes do sol, da chuva e do vento, aliás, tal como as coberturas improvisadas com ramagens, folhas e troncos feitas por aqueles – e não seriam poucos – que não tinham qualquer tenda onde se alojar.

Fosse como fosse, e mesmo com muitos homens a preferir pernoitar nas embarcações que os haveriam de transportar para o destino final da expedição, não é difícil de imaginar que, durante algumas semanas, a pequena aldeia do Restelo se tenha transformado numa autêntica cidade, improvisada, com habitações de pano, mas ainda assim quase tão grande, movimentada e populosa quanto a de Lisboa que, por esta altura, contava já uns 35.000 habitantes (MARQUES, 1988, p. 85).

De facto, à capital e sobretudo ao Restelo, chegava diariamente gente vinda de todos os pontos do reino. As fontes documentais mencionam combatentes provenientes de locais tão díspares como Évora e Ponte de Lima; Montemor-o-Velho e Almada, ou Castro Marim e Alenquer[41], muitos deles veteranos das guerras com Castela, como o condestável Nuno Álvares Pereira ou o Marechal Gonçalo Vasques Coutinho, mas também algumas figuras de menor projecção como Gomes Lourenço Cotrim que havia servido como homem-de-armas nas batalhas de Atoleiros (1384) e de Valverde (1385), e no cerco a Alcantara (1400); Lourenço Anes, que servira na companhia de Nuno Álvares durante as guerras com Castela; ou Martim Lourenço, tabelião das notas em Évora, que tinha também participado no cerco a Alcantara[42]. No meio desta gente de armas de origem geográfica tão diversa, era mesmo possível encontrar alguns estrangeiros: três fidalgos franceses, um barão alemão que se fazia acompanhar por 40 escudeiros, vários aragoneses, ou os flamengos Martin e Philippe Chapelle ao comando de um pequeno contingente de 20 homens-de-armas, para além das tripulações dos inúmeros navios biscaínhos, alemães, flamengos, bretões e ingleses fretados pelo rei português[43].

E como seria de esperar, entre os combatentes que, no Restelo, aguardavam o momento da partida estava também um grande número de lisboetas, com especial destaque para algumas das figuras mais prestigiadas e poderosas da cidade. Era o caso de Aires Afonso Valente, filho de um ex-alcaide de Lisboa, Martim Afonso Valente, que é possível que tenha sido armado cavaleiro na sequência da conquista da cidade; do cavaleiro Gomes Martins de Lemos, membro de uma

Fig. 6 – Retrato de D. João I, meados do século XV (?).
Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa.

linhagem há muito ligada à capital e à sua gestão concelhia, aio do infante D. Afonso e criado de D. João I, de quem foi conselheiro entre 1398 e 1424; de João da Veiga, *O Moço*, filho do prestigiado cidadão João da Veiga, *O Grande*, uma figura ligada ao grande comércio marítimo – uma das suas naus pode mesmo ter sido usada na campanha de 1415 – e que tinha já desempenhado os cargos de contador do rei, em 1389-1390, e de juiz do Crime em Lisboa, em 1404-1405; de João Afonso de Brito, cavaleiro, morador em Lisboa, que desempenhava na altura da campanha de Ceuta o cargo de Juiz em Lisboa; do escudeiro e cónego Fernão Fogaça, filho do chanceler Lourenço Anes Fogaça, que liderara a embaixada enviada, no Verão de 1414, ao duque da Holanda e que seria armado cavaleiro na sequência da tomada de Ceuta, talvez pelas mãos do infante D. Duarte, de quem foi criado e vedor de sua Casa (FARELO, 2008, pp. 349-351; 422-423; 527-528; 462-463; e 557, respectivamente); de Afonso Anes, criado e vassalo de D. Pedro de Meneses, com quem é possível que tenha ficado em Ceuta após a conquista da cidade[44]; de João de Basto, criado de Afonso Furtado, escrivão dos contos de Lisboa e, mais tarde,

Fig. 7 – Lisboa numa das suas mais antigas representações cujo original poderá ser anterior a 1515 mas foi apenas impressa numa gravura publicada em *Civitates orbis terrarum*, volume 1, Colónia, 1572.

escrivão da anadelaria-mor dos besteiros do conto do reino[45]; de João Afonso de Alenquer, oficial régio de grande projecção e que as fontes documentam como escudeiro do rei em 1390, vassalo régio em 1399, cavaleiro entre 1417 e 1437, escrivão dos contos de Lisboa até 1390, contador do rei entre 1395 e 1400 e vedor da Fazenda entre 1400 e 1433 (FARELO, 2008, p. 377); de João Preto, morador no Tojal e escrivão do Cível de Lisboa[46]; de João de Torres, vassalo de D. João I e rendeiro da Portagem[47]; de Luís Gonçalves Malafaia, que alcançará, mais tarde, o lugar vedor da Fazenda (CRUZ, 1995, p. 53); do Doutor Martim Gil do Sem, proprietário de terras e casas em Lisboa e que tinha sido estudante de Direito civil em Bolonha em 1391-1392 e na Universidade de Pavia, onde mais tarde se doutorou (FARELO, 2008, p. 687); do cavaleiro Pedro Anes Lobato, rendeiro das rendas e direitos dos mouros forros de Lisboa e dos banhos da cidade, era outro dos veteranos das guerras com Castela e em particular das batalhas de Atoleiros e de Aljubarrota (CRUZ, 1995, p. 57), tal como João Vaz de Almada – que como vimos já era membro do conselho do rei e, por isso, um dos poucos que estava desde o início a par do objectivo estratégico da expedição –, que em Setembro de 1414, negociou com Henrique V de Inglaterra a contratação de 400 lanças de cavalaria destinadas à campanha de Ceuta[48], na qual participou também com uma das galés de que era proprietário[49], à semelhança dos seus filhos, Pedro Vaz e, sobretudo, Álvaro Vaz de Almada – o futuro conde de Avranches –, que em Janeiro de 1415 garantiu também do rei inglês a isenção de direitos sobre seis arneses completos e sobre 350 lanças de cavalaria recrutadas em Inglaterra e destinadas àquela expedição[50], sendo, tal como o seu irmão, armado cavaleiro na sequência da conquista da cidade[51].

Todos estes homens, tal como muitos outros a respeito dos quais as fontes não fazem eco, integraram a campanha com contingentes militares próprios e de dimensão variável, compostos pelos seus vassalos e criados, por forças contratadas para o efeito e ainda por peões designados pelo concelho de Lisboa, talvez de entre as milícias da cidade, sinal de que as autoridades municipais também se envolveram activamente, apesar do silêncio das fontes, na preparação da campanha de 1415[52].

Para além dessa peonagem – muita da qual forçada a integrar esses contingentes – a cidade disponibilizou também as suas milícias concelhias (forças de cavalaria e de infantaria), entregando o seu comando, bem como a bandeira de S. Vicente, ao prestigiado João Vaz de Almada. Foi sobre essas forças que recaiu a missão de, após o desembarque, ocupar o castelo da cidade de Ceuta – onde permaneceram até à altura do regresso a Portugal – e de aí hastear aquela mesma bandeira[53]. Entre as forças concelhias que integraram a expedição de 1415, encontravam-se também diversos besteiros do conto, como João Afonso, carpinteiro de profissão, bem como um grande número de besteiros de cavalo, uma milícia criada por D. João I em 1392 – com base no modelo organizativo dos besteiros do conto –, e cujo comando foi então entregue a Álvaro Anes de Cernache, que em 1415 ainda ocupava o cargo[54]. Entre os que, na capital, foram mobilizados nessa qualidade estariam, entre outros, Vasco Afonso, Afonso Martins, Gonçalo Vasques e Álvaro Fernandes[55]. Alguns desses homens acabariam por ficar na praça-forte depois da sua conquista, como foi o caso dos mais de 100 homens de armas lisboetas que, capitaneados por Fernão Barreto, estavam incumbidos da defesa da Porta da Almina[56].

E entre aqueles que observavam uma tão grande acumulação de combatentes, embarcações, armas, mantimentos e os mais diversos apetrechos de cerco, poucos seriam os que duvidavam que tudo isso se destinava, de facto, a uma acção militar ofensiva em larga escala, mas cujo alvo estava cada vez mais envolto em dúvidas.

De facto, já pouca credibilidade teria a "versão oficial", posta a circular logo em 1414, depois da reunião do conselho do rei em Torres Vedras, segundo a qual os preparativos visavam uma acção armada contra o duque Guilherme VI da Baviera, conde da Zelândia, da Holanda e do Hainault, uma hipótese que, teoricamente, até fazia todo o sentido já que seria uma operação militar de retaliação pelo recente ataque a navios portugueses perpetrado por diversas embarcações holandesas. No entanto, tudo não passava de uma manobra de diversão que contou com a colaboração do próprio duque Guilherme, que aceitou mesmo receber uma declaração de guerra de D. João I, entregue pelo embaixador Fernão Fogaça[57]. Mas mesmo com toda esta elaborada encenação, o logro não parece ter tido o efeito desejado, nem a nível interno, nem no plano externo.

Por isso mesmo, rapidamente começaram a surgir os mais diversos rumores a respeito do verdadeiro destino da expedição. E nessa perspectiva, as hipóteses aventadas eram imensas e variadas: um auxílio militar a Henrique V nas campanhas em França[58], relacionado com um eventual

casamento da infanta D. Isabel, então com 18 anos, com uma figura destacada do reino de Inglaterra[59]; uma cruzada dirigida contra a Palestina e destinada a recuperar os lugares santos; um ataque à cidade flamenga de Bruges; uma missão em apoio do Papa de Avinhão, Bento XIII – e recorde-se que, por esta altura, a Cristandade vivia ainda o período do grande Cisma –; ou ainda, segundo alguns, inegavelmente bastante mais imaginativos que os demais, um ataque e ocupação da Normandia, território a que alegadamente o rei português teria direito por via de Afonso III, seu trisavô, detentor, entre 1226 e 1246, do condado de Boulogne.

Porém, muitos eram os que, provavelmente por terem ainda bem presentes as consequências nefastas das guerras, preferiam não acreditar que, apenas quatro anos volvidos sobre a assinatura das pazes com Castela, o reino estivesse novamente a preparar-se para a guerra, pelo que preferiam considerar que o objectivo de todos aqueles preparativos seria o casamento de um dos infantes filhos de D. João I com a ex-rainha da Sicília, Margarida. Mas curiosamente, no meio de tantas hipóteses avançadas, ninguém suspeitou do facto de a armada estar a preparar-se para cair sobre a cidade marroquina de Ceuta, se bem que alguns não andassem longe da verdade ao sugerir que o destino era a cidade norte-africana de Fez, porém para apoiar o monarca local que, segundo se dizia, pretendia converter-se ao Cristianismo[60].

E perante todo este avolumar de dúvidas e de suspeitas, Lisboa converteu-se também, como seria de esperar, por um lado, no centro de uma intensa actividade diplomática e, por outro, no local de chegada e de partida de um grande número de espiões e de informadores.

E eram, acima de tudo, os vizinhos reinos da Península Ibérica que, quer pela proximidade geográfica, quer pela História recente, mais motivos tinham para temer uma intervenção militar como a que então se preparava.

Com efeito, desde cedo que na corte castelhana se levou pouco a sério a possibilidade de um ataque português aos territórios do duque Guilherme VI, pelo que o cenário mais provável era, apesar das pazes assinadas em Ayllón, em 1411, o de estar a ser preparado um grande ataque contra território castelhano. Esses receios ter-se-ão avolumado ainda mais depois de começar a correr o boato – desencadeado por informações veiculadas por mercadores genoveses – de que o destino da expedição seria a cidade de Sevilha onde, perante a essas notícias, chegaram mesmo a ser implementadas medidas extraordinárias de defesa para fazer face a um eventual ataque. De emergência, foi decidido então decidido enviar a Portugal uma embaixada com o intuito de obter da Coroa portuguesa uma confirmação das pazes de 1411, uma solicitação a que D. João I terá anuído sem hesitar, sossegando assim a corte do jovem Juan II, então com apenas 10 anos[61].

Mas não sendo Castela, era possível que fosse Aragão o alvo escolhido. Nesse sentido, também Fernando I – tio do rei castelhano – decidiu enviar os seus embaixadores a Portugal, aos quais D. João I terá dito "*que ele* [o rei aragonês] *saiba, certamente, que meu ajuntamento não é contra ele, nem outra cousa que a ele pertença*"[62].

Ora não sendo a expedição dirigida contra Castela nem contra Aragão, restava o reino de Granada, que aliás constituía até a hipótese mais plausível, porquanto se tratava do único território da Península Ibérica ainda dominado pelos muçulmanos. E tal como os monarcas castelhano e aragonês, também o rei Yussouf III de Granada – que, através de diversos mouros forros, recebia regularmente informações a respeito dos preparativos portugueses – enviou os seus representantes à corte de D. João I. Recebidos pelo próprio rei, terão, no entanto, tido uma resposta propositadamente pouco convincente – de modo a deixar no ar a suspeita de que Granada poderia realmente ser o alvo, o que serviria para desviar as atenções do real objectivo estratégico da campanha – e que em nada os sossegou. Inquietos, terão então procurado encontrar-se também, primeiro, com a rainha e, depois, com infante D. Duarte, de quem, no entanto, receberam igualmente respostas evasivas e que os deixaram, nas palavras de Zurara, "*pouco contentes*"[63]. Mas não eram apenas os granadinos a sentir-se insatisfeitos com as respostas portuguesas, já que, quer no caso de Castela, quer no de Aragão, todas as hipóteses continuavam, na prática, em cima da mesa, pois as promessas e juras de paz proferidas por D. João I podiam perfeitamente não passar de expedientes destinados a ganhar tempo.

Não será por isso de admirar que os informadores e agentes desses três reinos tivessem, a partir de meados de 1414, intensificado a sua actividade. De facto, as fontes são eloquentes a respeito da presença de espiões em território português e em particular em Lisboa, com a missão de saber tudo o que fosse possível a respeito da expedição

Fig. 8 – Pormenor de carta náutica portuguesa anónima, c. 1482 (?). Bib. Estense e Universitária, Modena. Em destaque, itinerário da armada de D. João I entre Lisboa e Ceuta (25 de Julho a 21 de Agosto de 1415).

que então se preparava. Era o caso do castelhano, a soldo de Aragão, Rui Diaz de Vega, que no dia 23 de Abril de 1415 enviou a Fernando I – em resposta a um pedido datado de vinte dias antes –, um relato extremamente detalhado a respeito dos preparativos portugueses, designadamente da imensidão de combatentes que começava então a concentrar-se no Restelo, do número de navios envolvidos e da sua proveniência, das quantidades de mantimentos reunidos, etc, mas também do andamento dos preparativos noutros locais do reino, alguns dos quais que terá visitado pessoalmente[64].

E também não admira que, a correspondência remetida por muitos dos estrangeiros residentes ou estacionados em Lisboa[65] aludisse a esse mesmo assunto, como as cartas endereçadas por alguns genoveses para alguns dos seus conterrâneos residentes em Sevilha e que terão despoletado a ofensiva diplomática de Juan II a que atrás nos referimos[66].

E também não espanta que onde quer que chegassem navios provenientes de Lisboa, se procurassem recolher informações a respeito da frota e do seu destino, como as que, em Dezembro de 1414, foram obtidas por Joan Mercader em Valência, depois de questionar um comerciante castelhano recém-chegado da capital portuguesa[67].

E com tudo a correr de feição na cidade de Lisboa, convertida – a todos os níveis – no centro nevrálgico da expedição, acabaria por ser a própria cidade, quando menos se esperava, a quase ditar o fim abrupto da campanha de 1415.

Fig. 9 – Conquista de Ceuta (os portugueses investem a cidade), Lisboa: José Bastos. Ca. 1900.

De facto, as semanas que antecederam a partida da frota foram ensombradas por um surto de peste – ao que parece bubónica (MARQUES, 1987, p. 474) –, possivelmente trazido por alguns dos navios estrangeiros fretados para a expedição, como na altura se pensou. E apesar de a doença ter feito um grande número de vítimas na cidade, o acampamento da força expedicionária – onde os infantes, talvez por uma questão de segurança, passaram a residir a partir de meados de Julho[68] – parece não ter sido atingido, provavelmente porque rapidamente terão sido tomadas acções para evitar o contágio, talvez através da proibição de circulação entre a urbe e o arraial, ou mercê a implementação de outras medidas – as fontes nada dizem a esse respeito – que visassem a sua contenção no interior dos muros de Lisboa[69]. Mas a peste acabaria, no dia 18 ou 19 de Julho de 1415, isto é, uma semana antes da data prevista para a partida da armada em direcção ao Norte de África, por vitimar a rainha D. Filipa de Lencastre, um acontecimento visto por muitos como um mau presságio – ainda para mais agravado pela ocorrência de um eclipse solar poucos dias antes, a 7 de Julho –, nomeadamente por alguns conselheiros do rei, que tentaram fazer com que a operação fosse cancelada ou, pelo menos, adiada.

Esta foi, aliás, uma questão intensamente debatida numa reunião do conselho régio convocada de emergência para o arraial no Restelo – mas a que o rei não esteve presente – para decidir da continuidade, ou não, do projecto e na qual o próprio Nuno Álvares Pereira, um dos que defendiam uma nova data para a expedição, se envolveu, segundo Zurara, numa azeda troca de palavras com o infante D. Pedro que, como os seus irmãos, advogava que nada – nem mesmo a morte da rainha – deveria levar a uma alteração de planos. Com os conselheiros divididos, seria D. João I, por insistência dos infantes, que com ele se encontraram em Alhos Vedros, a tomar a decisão definitiva de cumprir com o calendário inicialmente planeado. De facto, era já tarde demais para recuar[70].

E assim, no dia 24 de Julho de 1415, véspera da partida, "a visão do Tejo, vista do lugar do Restelo, era seguramente surpreendente", como resume Nuno Silva Campos. Aí, de acordo com este mesmo autor, "Dezenas de embarcações de vários tipos estendiam-se ao longo do rio, numa roda-viva, inúmeros homens, transportando víveres e armas, circulavam entre elas ultimando uma expedição que para os muitos olhos que observavam ao longe se apresentava como fascinante, não só pela dimensão, como pelo mistério que a envolvia" (CAMPOS, 2008, p. 23).

Era a altura para os últimos alardos, para as derradeiras verificações de esquipamento, para carregar os últimos mantimentos. Para alguns havia ainda tempo para o envio de correspondência, como a carta que nesse mesmo dia, numa tenda instalada no arraial do Restelo, foi lavrada pelo alferes-mor, o veterano João Gomes da Silva – o mesmo que no conselho do rei reunido um ano antes em Torres Vedras, se tinha revelado um dos mais entusiastas apoiantes do plano –, e que tinha como destinatário o seu amigo D. Lope de Mendonza, arcebispo de Compostela, a quem – depois de devidamente autorizado pelo rei a fazê-lo – dava em primeira mão uma notícia até aí mantida em completo sigilo: Marrocos seria o destino da expedição[71].

E por fim, no dia 25 de Julho de 1415, depois de as três noites anteriores terem sido já passadas pela maior parte dos combatentes a bordo das embarcações em que iriam viajar[72], provavelmente a aguardar por ventos favoráveis, a frota, composta por mais de 100 navios, deixa finalmente Lisboa com destino a Lagos – porto em que fizeram a primeira escala –, onde o objectivo estratégico da campanha seria, por fim, revelado aos cerca de 10.000 homens mobilizados. Segundo Mateus de Pisa, *"Os que ficavam, quer homens bons da cidade quer arraia miúda, correram todos a gozar o formosíssimo espectáculo da frota, que a pano cheio se fazia ao largo. Trepavam uns acima das muralhas e mais pontos elevados da cidade, desciam outros à praia e, de mãos erguidas ao céu, a Deus suplicavam que aos seus desse a vitória*[73].

Para aqueles que viam partir a armada, muitos dos quais ficaram a observar as velas até que desaparecessem a sul, por detrás da Serra da Arrábida, ainda persistiam dúvidas quanto ao seu destino. No entanto, poucos dias depois, alguns aventavam já a hipótese – como fazia o nosso já conhecido espião aragonês através de carta dirigida a Fernando I e datada de dia 28 de Julho – de aquelas embarcações terem como destino a cidade de Ceuta[74]. Menos de um mês depois, todas essas dúvidas dissipar-se-iam … de vez.

Notas

1 AML-LP, Doc. 133, de 1384, Abril 7, Lisboa.

2 As fontes nada adiantam a respeito da altura em que teve lugar a partida das galés para aquela ilha do Mediterrâneo, mas tudo indica que deve ter ocorrido antes de Junho de 1412, altura em que tem lugar, como consequência do Compromisso de Caspe, a proclamação de Fernando de Trastamara, filho de Juan I de Castela como o novo rei de Aragão e da Sicília, um cenário que ditou o afastamento da rainha consorte, Margarida.

3 A galé era, por excelência, um navio de guerra baixo e longo, com um comprimento que rondava entre os 20 e os 50m e uma largura de cerca de 5m. Tinha um casco esguio em cuja popa se encontrava, ao nível da água, um esporão com o qual eram aferroadas as embarcações inimigas. Ainda que propulsionado pela força do vento, para o que dispunha de dois ou de três mastros, cada um deles com uma vela latina, era essencialmente uma embarcação movida a remos pelos 90 a 240 remeiros distribuídos, de cada um dos lados do navio, em duas fileiras de bancos. Os espaços existentes na coxia central, entre esses bancos e que ligava a proa à popa, nos extremos da embarcação e nos porões eram usados para instalar a carga ou os combatentes que aí eram transportados (Marques, 1987, p. 359; Duarte, 2003, p. 307; e Meneses, 1989, p. 30).

4 CTC, Cap. IX, pp. 58-60.

5 CTC, Cap. XVI, pp. 80-82

6 CTC, Cap. XVIII, p. 87.

7 CTC, Cap. XIX-XX, pp. 88-94; e Cap. XXII, pp. 96-99.

8 Encontramo-lo atestado na qualidade de membro do conselho do rei, pelo menos, entre 1413 e 1417 (ChJ, III/3, doc. 1067, p. 154, de 1413, Maio, 17; e ChJ, III/3, doc. 1220, pp. 255-258, de 1417, Março, 7 em traslado de 1417, Março, 10). Aquela é, aliás, uma hipótese que se compagina com o facto de ser um dos que, desde cedo, estava a par dos planos do rei (CTC, Cap. XXXIX, pp. 148-149).

9 CTC, Cap. XXV-XXVIII, pp. 104-111.

10 ChJ, III/3, doc. 1078, pp. 162-163, de 1414, Março, 23.

11 CTC, Cap. XXI, pp. 94-95.

12 ChJ (II/1), doc. 253, p. 147, de 1387, Dezembro, 15.

13 CTC, Cap. XXI, p. 95.

14 CTC, Cap. XXI, p. 95; e Martins, 2014, pp. 43 e ss

15 CTC, Cap. XXX, p. 117; e LGC, p. 21.

16 CDJ, Cap. CCI, pp. 436-437; e Monteiro, 1998, pp. 41-42.

17 CTC, Cap. XXI, p. 95.

18 CTC, Cap. XXI, p. 95; LGC, pp. 16-17; e Sousa, 1990 (1), pp. 335-336.

19 CTC, Cap. XXX, p. 118; Ferro, 1974, p. 110; e Silva, 1987 (I), pp. 14-18.

20 ChAIV (I), doc. 29, p. 50, de 1325, Setembro, 2Silva, 1987 (I), p. 166; e Martins, 2014, pp. 255-257.

21 CTC, Cap. XXX, p. 118.

22 MH (II), Doc. 57, pp. 132-133, de 1415, Abril, 23.

23 CTC, Cap. XXX, p. 118; Caetano, 2004, p. 126; e Silva, 1987, (I), pp. 56e 146.

24 MH (II), Doc. 57, p. 135, de 1415, Abril, 23.

25 CTC, Cap. XXX, p. 118.

26 AML-LP, doc. 276, de 1413, Janeiro, 15.

27 CTC, Cap. XXX, p. 118.

28 MH (VII), doc. 12, pp. 15-16, de 1439, Dezembro, 25.

29 As fontes não são concludentes a respeito da dimensão do exército reunido para a campanha de 1415. Assim, enquanto que o espião a soldo de Aragão, em Maio de 1415, assegurava a Fernando I que eram esperados entre 18.500 e 19.000 homens, já na véspera da partida de frota, o alferes-mor João Gomes da Silva estimava a dimensão do exército, certamente que com algum exagero, em 32.000 ou 33.500 efectivos. Exageros à parte, cremos – sobretudo comparando com outros exércitos mobilizados pela Coroa portuguesa, antes e depois de 1415, que, numa estimativa modesta, a hoste que atacou e conquistou a cidade de Ceuta, deveria rondar os 15.000 indivíduos, embora seja possível que pudesse ter atingido os 20.000 homens (MH (II), Doc. 57, pp. 132-146, de 1415, Abril, 23; e Doc. 68, p. 164, de 1415, Julho, 24).

30 Claro que os preparativos estendiam-se a muitos outros locais do reino. Zurara refere-nos que, no Porto, o movimento era igualmente intenso e que as estradas e caminhos que conduziam à cidade "*eram cheios de carros e de bestas, que vinham carregados com mantimentos e armas das terras daqueles fidalgos, e de outras coisas que lhe cumpriam para sua ida*" (CTC, Cap. XXXV, p. 139). Mas a azáfama estendia-se ainda a muitos outros locais do reino, como regista o relato do espião castelhano a soldo do rei de Aragão Ruy Diaz de Vega, que dá conta, por exemplo, da construção de galeotas nos estaleiros do Zêzere; do fabrico de biscoito em Portel; e da construção, em Santarém, de diversos engenhos de cerco (MH (II), Doc. 57, pp. 132-135, de 1415, Abril, 23).

31 AML-LPP, doc. 1, de 1413, Janeiro, 5; doc. 3, de 1413, Agosto, 8; AML-LP, doc. 115, de 1413, Agosto, 9

32 O relatório do espião castelhano a soldo do rei de Aragão, datado de 23 de Maio, dá já a ideia de um enorme volume de gente e de navios nas praias do Restelo (MH (II), doc. 57, pp. 135-141, de 1415, Abril, 23).

33 AML-LP, Doc. 117, de 1414, Outubro, 23.

34 CTC, Cap. XXXV, p. 136.

35 AML-LPP, doc. 5, de 1415, Dezembro, 6.

36 AML-LP, doc. 280, de 1415, Abril, 19.

37 DAML, doc. 91, pp. 184-185, de 1406, Maio, 11; e Martins, 2001a, p. 26.

38 DRM, Doc. IV, pp. 5-10, de 1436, Abril, 4.

39 CTC, p. 141; e Campos, 2008, p. 27.

40 CTC, Cap. XLIX, p. 175.

41 DRM (I), Doc. LXXI, pp. 101-103, de 1437, Julho, 10, em

traslado de 1439, Julho; Doc. CI, p. 568, de 1444, Junho, 19; Doc. CXLI, p. 610, de 1450, Setembro, 24; Doc. CXLVI, p. 184, de 1441, Maio, 18; Doc. CCXXVI, pp. 263-264, de 1444, Outubro, 10; e Doc. CCXLVI, p. 284, de 1445, Março, 29.

42 DRM (I), Doc. CL, p. 188, de 1441, Junho, 29; Doc. CLXXXIV, p. 223, de 1443, Fevereiro, 13; e Doc. CCXVII, pp. 255-256, de 1444, Janeiro, 24.

43 MH (II), Doc. 57, pp. 135 e 137, de 1415, Abril, 23; e Duarte, 2003, p. 399.

44 DRM (II), Doc. 497, pp. 514-515, de 1456, Agosto, 6; e Cruz, 1995, p. 36

45 DRM (I), Doc. VII, pp. 448-449, de 1416, Janeiro, 23.

46 DRM (II), Doc. 94, pp. 96-97, de 1452, Janeiro, 4; e Cruz, 1995, p. 50.

47 DRM (I), Doc. VI, pp. 447-448, de 1415, Novembro, 28; e Cruz, 1995, p. 51.

48 MH (II), doc. 36, pp. 94-95, de 1414, Setembro, 26.

49 CTC, Cap. XXXIX, pp. 148-149, Cap. L, p. 178; e Cap. LIV, p. 188.

50 MH (II), doc. 51, pp. 123-124, de 1415, Janeiro, 20.

51 CTC, Cap. XCVI, p. 277.

52 AML-LP, doc. 305, de 1415, Julho, 8.

53 CTC, Cap. LXXXVI, pp. 252-253; e Cap. C, p. 284; e LGC, p. 48.

54 DRM (I), Doc. LVII, pp. 86-87, de 1439, Junho, **17**; e Monteiro, 1998, pp. 72-73.

55 DRM (I), Doc. XXX, pp. 483-484, de 1435, Fevereiro, 27; Doc. CXL, pp. 609-610, de 1450, Agosto, 18; Doc. CLXIX, pp. 208-209, de 1442, Maio, 29; Doc. CXC, pp. 226-227, de 1443, Março, 28.

56 CDPM, Cap. VI, p. 202.

57 CTC, Cap. XXVIII-XXIX, pp. 111-115; e Duarte, 2003, p. 398.

58 Relembre-se que por essa altura, no dia 11 de Agosto, Henrique V embarcava com um poderoso exército em direcção a França, com o objectivo de reafirmar as suas pretensões ao trono francês. Logo após o desembarque, no dia 18 desse mês, o rei punha cerco à cidade de Harfleur, que viria a render-se no dia 22 de Setembro (Keegan, 1987, pp. 59-61).

59 A possibilidade até parecia fazer algum sentido, na medida em que a sua irmã, D. Beatriz, tinha casado precisamente com uma das figuras mais destacadas do reino de Inglaterra, o conde de Arundel, Thomas FitzAlan, um enlace negociado, ao que parece, pelo já nosso conhecido João Vaz de Almada. Isabel viria, no entanto, a casar apenas em 1430, mas com o duque da Borgonha, Filipe O Bom (Coelho, 2005, pp. 127-128).

60 CTC, Cap. XXX, pp. 119-120; e MH (II), Doc. **57**, pp. 142-144, de 1415, Abril, 23.

61 CTC, Cap. XXXI-XXXII, pp. 121-127.

62 CTC, Cap. XXXIII, p. 131; e MH (II), Doc. 41, pp. 106-108, de 1414, Novembro, 28.

63 CTC, Cap. XXXIV, pp. 132-135.

64 MH, doc. 56, p. 131, de 1415, Abril, 3; e doc. 57, pp. 132-147, de 1415, Abril, 23.

65 A colónia genovesa era a mais antiga de todas as que, em inícios do século XV, existiam na cidade de Lisboa, encontrando-se documentada desde 1317, no contexto da vinda de um grande número de homens recrutados pelo almirante. Lisboa tinha ainda importantes comunidades oriundas do ducado de Milão, de Florença e de Veneza. Para além dos indivíduos oriundos da península Itálica, nos inícios do século XV existiam também em Lisboa fortes comunidades de catalães, ingleses e flamengos (Marques, 1987, pp. 40-43).

66 CTC, Cap. XXXI, p. 122.

67 MH (II), doc. 15, p. 111, de 1414, Dezembro, 5.

68 CTC, Cap. XLVI, pp. 136 e 168.

69 Ainda assim, houve alguns casos de morte por peste em localidades relativamente próximas da capital, tais como Sacavém (CTC, Cap. XXXVIII, p. 147). De acordo com o testemunho de Zurara, também na cidade do Porto se verificaram vários casos de peste, pelo que não se tratou de um fenómeno circunscrito à região de Lisboa (CTC, Cap. XXXV, p. 136).

70 CTC, Cap. XLVII, p. 171; e Duarte, 2003, pp. 399-400.

71 MH (II), Doc. 68, p. 164, de 1415, Julho, 24.

72 CTC, Cap. XLIX, p. 176.

73 LGC, p. 33.

74 MH (II), doc. 71, pp. 166-168, de 1415, Julho, 28.

FONTES INÉDITAS

Arquivo Municipal de Lisboa

Livro dos Pregos (AML-LP)

Livro I do Provimento do Pão (AML-LPP)

FONTES PUBLICADAS

Chancelarias Portuguesas: D. Afonso IV, ed. preparada por A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, I.N.I.C., 3 vols., 1990-1992 (ChAIV).

Chancelarias Portuguesas: D. João I, Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 4 vols., 2004-2006 (ChJ).

Documentos Das Chancelarias Reais Anteriores a 1531 Relativos a Marrocos, ed. de Pedro de Azevedo, Lisboa, Academia das Ciências, 2 Vols., 1915 (DRM).

Documentos do Arquivo Municipal de Lisboa, 1 - Rey de Portugall e do Algarve, Senhor de Çepta. Livros I e II de D. João I (1384-1433), Coord. de Inês Morais Viegas e Miguel Gomes Martins, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2010 (DAML).

LOPES, Fernão – *Crónica de D. João I*, Vol. II, Porto, Civilização, 1990 (CDJ).

Monumenta Henricina, dir. e org. de António Joaquim Dias Dinis, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do Vº Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 15 vols, 1960 (MH).

PISANO, Mateus de Pisano (1915), *Livro da Guerra de Ceuta*, edição de Roberto Corrêa Pinto, Lisboa, Academia das Ciências, 1915 (LGC).

ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica do Conde D. Pedro de Meneses* (Edição e estudo de Maria Teresa Brocardo), Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian / J.N.I.C.T., 1997 (CDPM).

ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica da Tomada de Ceuta* (Introdução e notas de Reis Brasil), Mem Martins, Europa-América, 1992 (CTC).

Bibliografia

Alves, J. da F. (1989). *O Mosteiro dos Jerónimos-Descrição e Evocação*. Vol. 1. Lisboa: Livros Horizonte.

Caetano, C. (2004). *A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Pandora.

Campos, N. S. (2008). *D. Pedro de Meneses. O Primeiro Capitão de Ceuta*. Lisboa: Sete Caminhos.

Coelho, M H. da C. (2005). *D. João I*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Cruz, A. dos S. (1995). A Nobreza Portuguesa em Marrocos no Século XV (1415-1464). Dissertação de Mestrado (policopiada, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Duarte, L. M. (1999). *Justiça e Criminalidade no Portugal Medievo (1459-1481)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian / FCT.

Duarte, L. M. (2003). A marinha de guerra. A Pólvora. O Norte de África. In Barata, M.T. & Teixeira, N.S. (Dir.). *Nova História Militar de Portugal* (pp. 289-441. Vol. 1, coord. de José Mattoso). Lisboa: Círculo de Leitores.

Farelo, M. S. da S. (2008). A Oligarquia Camarária de Lisboa (1325-1433). Dissertação de Doutoramento (policopiada), Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Ferro, M. J. P. (1974). *Estudos de História Monetária Portuguesa (1383-1438)*. Lisboa.

Hale, J. R. (1998). *War and Society in Renaissance Europe (1450-1620)*. s.l.: Sutton Publishing.

Keegan, J. (1987). *O Rosto da Batalha*. Lisboa: Fragmentos.

Marques, A. H. de O. (1987). *Nova História de* Portugal, Vol. IV - *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*. Lisboa: Presença.

Marques, A. H. de O. (1988). Lisboa Medieval: Uma visão de conjunto. In *Novos Ensaios de História Medieval Portuguesa* (pp. 80-91). Lisboa: Presença,

Martins, M. G. (2001a). *Lisboa e a Guerra. 1367-1411*. Lisboa: Livros Horizonte.

Martins, M. G. (2001b). Estêvão Vasques Filipe. O percurso de um guerreiro em finais de Trezentos. *Cadernos do Arquivo Municipal*, nº 5, 10-47.

Martins, M. G. (2014). *A Arte da Guerra em Portugal (1245-1367)*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.

Menezes, J. de V. e. (1986). As tercenas de Lisboa. II. *Lisboa-Revista Municipal*, nº 17, 3-14.

Menezes, J. de V. e. (1989). *Os Marinheiros e o Almirantado. Elementos para a História da Marinha (Século XII-Século XVI)*. Lisboa Academia de Marinha.

Monteiro, J. G. (1998). *A Guerra em Portugal nos Finais da Idade Média*. Lisboa Notícias.

Moreno, H. B. (1988). *Os Itinerários de El-Rei Dom João I*. Lisboa Instituto de Cultura e Língua Portuguesa.

Seixas, M.M. de & Silva, I.C. da. (2009). *Belém. Monografia Histórica*. Lisboa: Junta de Freguesia de Santa Maria de Belém.

Silva, A. V. da. (1987). *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*. (3ª edição). Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa

Sousa, A. de. (1990). *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*. Porto: I.N.I.C. 2 vols.

Viana, M. (2012). O almirantado e a jurisdição sobre os homens do mar em Portugal na Idade Média. In Telechea, J. Á.S., Bochaca, M. & Andrade, A.A. (Ed.). *Gentes de Mar en la Ciudad Atlántica Medieval* (pp. 313-344). Logroño: Instituto de Estudios Riojanos.

Da costa ocidental africana a Lisboa: o comércio de escravos nos séculos XV e XVI

Arlindo Manuel Caldeira

Fig. 1 - Grilheta de escravo

Em 1441, Antão Gonçalves e Nuno Tristão trouxeram ao Infante D. Henrique. os primeiros escravos "filhados" na costa de África a sul do Bojador. Zurara, com a vantagem de já saber o que aconteceu a seguir, imagina a "ledice" (a alegria) que o Infante deve ter sentido ao receber aquela dúzia de cativos, o que leva o cronista a dizer, dirigindo-se ao próprio D. Henrique: "Cobravas ledice não pela quantidade daqueles, mas pela esperança que tinhas dos outros que podias haver!" (Zurara, cap. XIV).
O prognóstico cumpriu-se logo que se aprofundaram os contactos com os azenegues mas os resultados ganhariam maior consistência quando os navios portugueses chegaram, em 1444, à foz do rio Senegal e continuaram, depois, pela "terra dos negros", e, sobretudo, quando alcançaram, trinta anos mais tarde, o golfo da Guiné e o muito povoado delta do Níger.
Antes que terminasse o século XV, os portugueses tinham explorado toda a costa ocidental de África e confirmado que o comércio de escravos podia ser uma actividade economicamente muito compensadora. Com sucessos e falhanços, nomeadamente no relacionamento com os potentados africanos, ir-se-iam definindo os lugares estratégicos que se tornaram as escápulas principais do tráfico atlântico de escravos. Simultaneamente, foram sendo canalizadas para Portugal, quer para Lisboa quer para outros portos, sobretudo algarvios, quantidades cada vez maiores de mão-de-obra africana, uma parte da qual era reexportada para o mundo mediterrânico, com a participação muito activa de mercadores-banqueiros italianos. Em 1512, o rei D. Manuel I proibiu que fossem desembarcados fora de Lisboa quaisquer escravos trazidos a Portugal, o que deu à capital uma centralidade nesse tráfico que se reflectiu no quadro institucional desenvolvido em volta da Casa da Mina e Índia. No entanto, o "infame comércio" que se dirigia à Europa seria sempre numericamente insignificante quando comparado com o tráfico atlântico que, a partir das primeiras décadas do século XVI, passou a ligar directamente a África ao continente americano.

1. OS PORTOS DE ORIGEM

1.1. A feitoria de Arguim

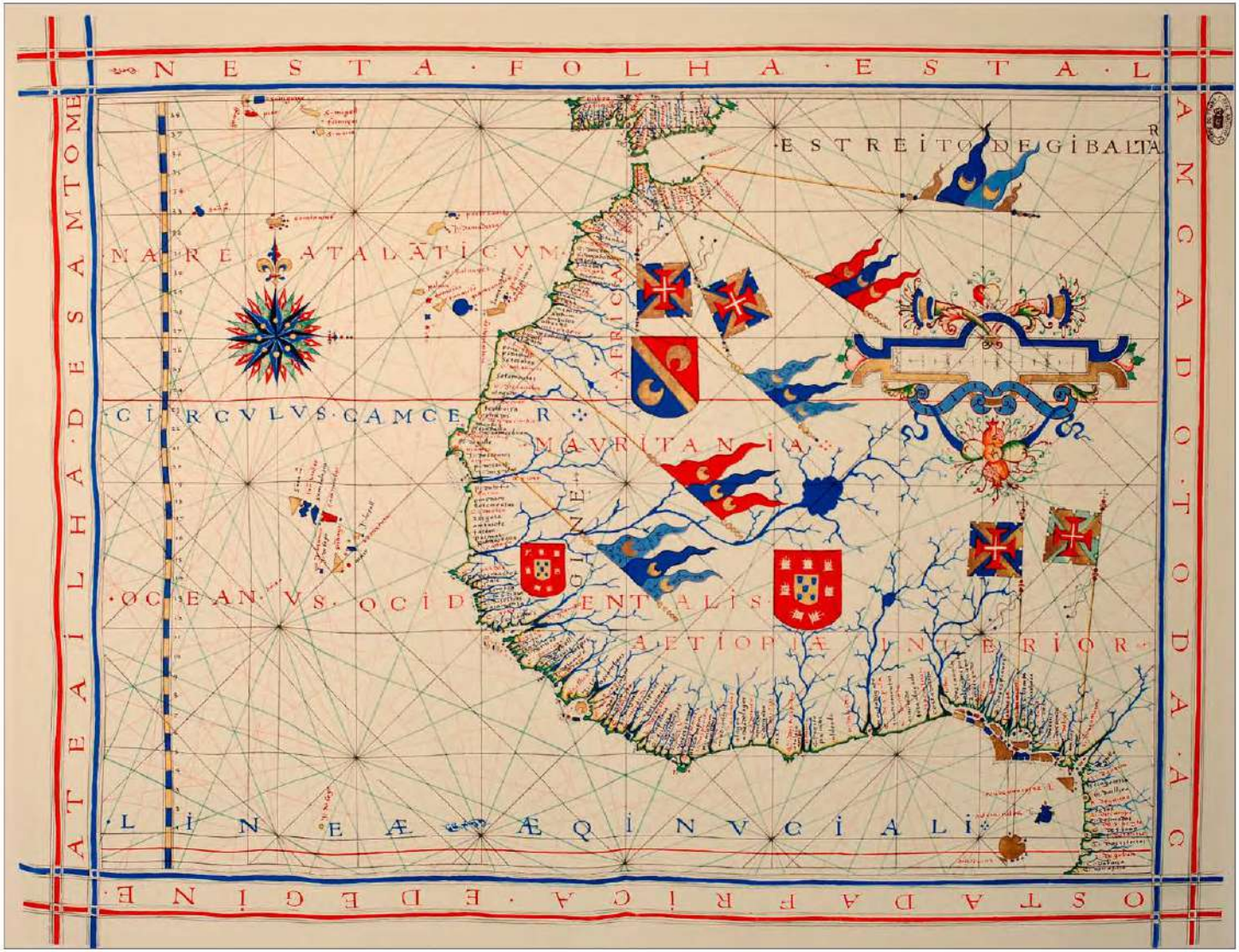
Depois de várias expedições terem explorado o golfo de Arguim (na actual Mauritânia), foi possível escolher o melhor local para instalar um ponto fixo de comércio: a pequena ilha com o mesmo nome, no extremo nordeste do golfo, a sueste do cabo Branco.
Não se tratava de uma base para *raids* predatórios, que a mesma região já conhecera, mas sim de um entreposto para o desenvolvimento de relações pacíficas com os azenegues, de forma a conseguir atrair um dos braços do comércio caravaneiro procedente da África a sul do deserto do Sara. Era a primeira feitoria portuguesa na costa ocidental africana, e em 1455, por iniciativa do infante D. Henrique, iniciou-se a sua protecção por uma fortaleza, concluída cerca de uma década depois, já após a sua morte. As caravelas levavam para Arguim tecidos, cereais e cavalos, e voltavam com ouro e também com muitos escravos negros. Viriam anualmente para Portugal, diz Cadamosto, 700 a 800 escravos, no período imediatamente anterior a 1460. Para esse período, o quantitativo médio é provavelmente exagerado, ainda que, com quebras pontuais, pareça ser certa uma tendência de crescimento desde a fundação até à década de 1520. Entre 1499 e 1501, entrou na feitoria uma média anual de 257 escravos e de Agosto de 1508 a Junho de 1511, a média anual foi superior a 500 (Godinho 1984, p. 157). António de Almeida Mendes identificou, para os anos de 1512-1520, que

parecem ser os de maior tráfego, 51 viagens saídas de Arguim, com um total de 6 306 escravos embarcados, o que dá uma média de cerca de 700, sendo atingido, no melhor dos anos (1519) um máximo de 1696 pessoas (2004, p. 20 e 29-30).
A decadência da presença portuguesa em Arguim, que se começou a fazer sentir a partir de 1530, teve a ver com o sucesso das relações directas com as populações negras subsarianas, que permitia dispensar a intermediação mauritana.

1.2. As ilhas de Cabo Verde

Para o domínio do comércio de escravos na Senegâmbia (a região entre o rio Senegal e o rio Gâmbia) e esperando vir, assim, a ter acesso ao ouro de Tombuctu, o rei D. João II planeou a instalação, em 1488, de uma feitoria-fortaleza na embocadura daquele primeiro rio.
A concretização desse projecto insere-se no conhecido episódio de D. João Bemoim, um dos presuntivos herdeiros do

Fig. 2 – Carta náutica de Fernão Vaz Dourado (c. 1520 - c. 1580), incluída num atlas desenhado em 1571. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

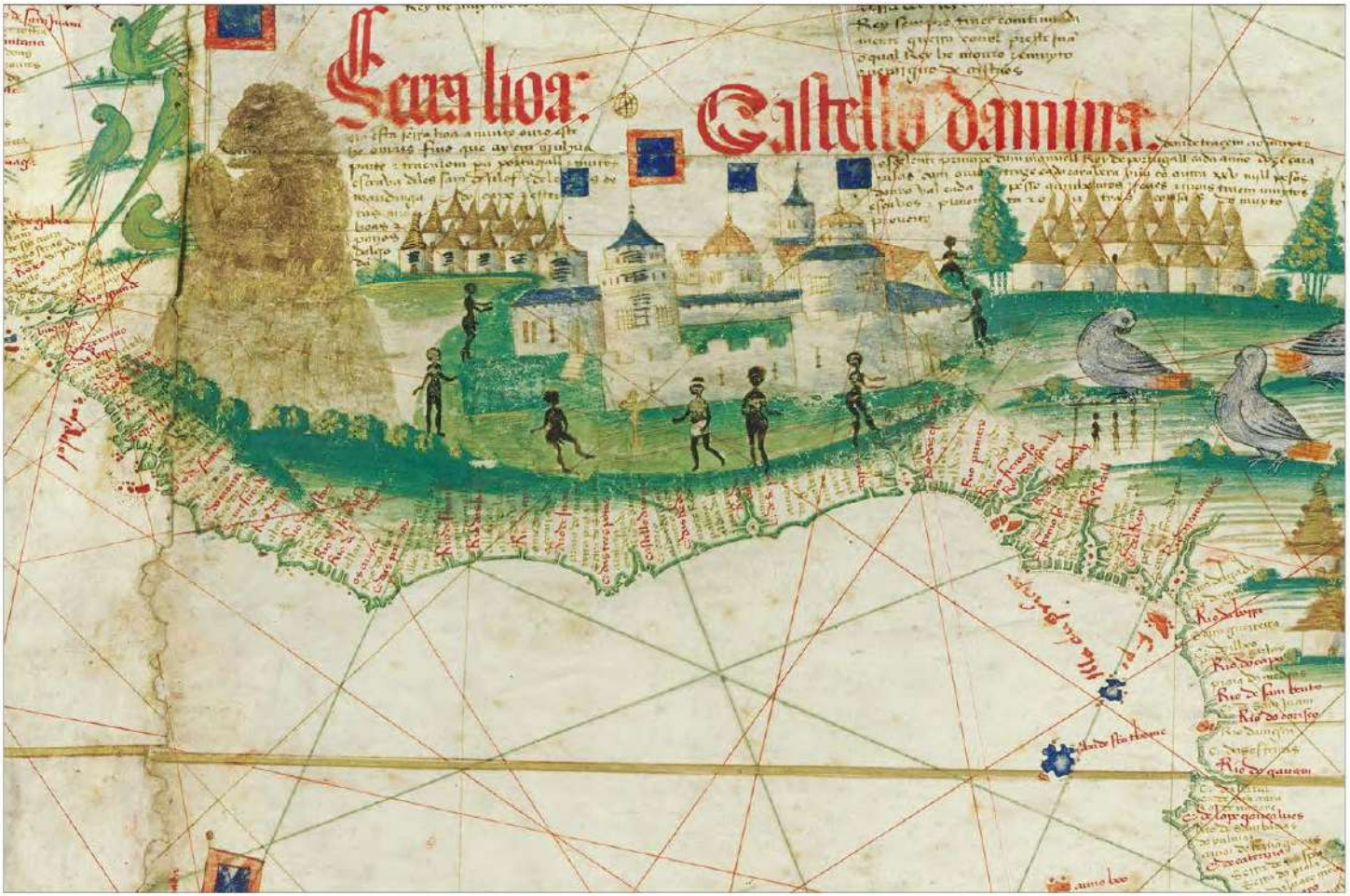


reino do Jalofo, cujos reis eram conhecidos por "grãos jalofos". Bemoim (Bumi Djelen), aproveitando os contactos que tinha com comerciantes portugueses, enviou um sobrinho a Lisboa, com uma oferenda de 100 escravos e de uma grossa manilha de ouro, pedindo ao rei português D. João II apoio militar nas suas pretensões ao trono. O rei português terá respondido não poder apoiá-lo enquanto ele não fosse cristão, coisa que não quisera fazer até aí, e enviando-lhe missionários para a sua conversão. No entanto, nesse interim, no campo das lutas internas pela sucessão, as coisas tinham corrido mal a Bemoim que, com um grupo de apoiantes, tivera de ir acolher-se, fazendo 70 léguas, à fortaleza de Arguim. Daí veio a Lisboa, tendo sido acolhido por D. João II, com solenidade e festejos que não estavam longe dos que seriam dispensados a um verdadeiro monarca. Foi baptisado, tendo por padrinhos o rei e a rainha (recebeu, por isso, o nome de João), e armado cavaleiro com direito a brasão de armas. Foi-lhe prometido e concedido auxílio militar, tendo regressado ao Senegal numa armada de 20 caravelas, sob o comando do fidalgo da Casa Real, Pero Vaz da Cunha, que levava, além de soldados, artesãos e missionários, pedra e madeira lavradas destinadas à construção da futura fortaleza.

Fig. 3 – Cidade Velha na Ilha de Santiago (Cabo Verde), numa gravura de Walter Bigges. In *A summarie and true discourse of Sir Frances Drakes West Indian Voyage*. Londres, 1589.

Esta ainda começou a ser levantada mas, de repente, tudo se precipitou, tendo o capitão-mor português matado, à punhalada, D. João Bemoim, acusando-o de traição, e dado ordens para a armada regressar imediatamente à pátria. D. João II parece ter ficado verdadeiramente chocado com esses procedimentos, mas a verdade é que Vaz da Cunha nunca foi castigado, o que levanta dúvidas sobre o que terá, de facto, acontecido. Fosse como fosse, o projecto da feitoria na Senegâmbia sossobrara definitivamente (Mota, 1971; Rema, 1989).
O plano joanino de estabelecer ao longo da costa ocidental de África uma linha de feitorias fortificadas que pudessem assegurar o fornecimento directo de escravos a Portugal teve outro insucesso na Serra Leoa. Chegou a edificar-se uma fortaleza no extremo ocidental da Serra, na margem do rio de Bintombo ou Mintombo (que é, na realidade um braço de mar) a cinco léguas da "foz", "a qual depois por algumas causas [D. João II] mandou derribar". Que causas fossem, Duarte Pacheco Pereira, que dá essa informação, não esclarece (1956, p. 80).
Foi nestas circunstâncias que o arquipélago de Cabo Verde ganhou uma importância estratégica cada vez maior, como entreposto no tráfico de mão-de-obra escrava.
As dez ilhas do arquipélago de Cabo Verde (todas

Fig. 4 – Pormenor do Golfo da Guiné no planisfério português anónimo concluído em outubro de 1502 em Lisboa, conhecido por "mapa de Cantino". Biblioteca Estense e Universitaria, Modena.



elas desabitadas) foram sendo descobertas entre 1456 e 1462 e, logo neste último ano, se fizeram diligências para o seu povoamento.
Como forma de atrair povoadores, o rei D. Afonso V concedeu aos moradores de Santiago vários privilégios, entre os quais o livre comércio com a costa da Guiné (com excepção de Arguim), prerrogativa que foi, alguns anos depois, definida com maior rigor e restringida à região entre o rio Senegal e a Serra Leoa. Trata-se, ainda assim, de uma extensão de mais de mil quilómetros, que, devido à predominância de bacias fluviais, os portugueses designavam, globalmente, por "rios de Guiné" ou "rios de Guiné do Cabo Verde" (Carreira 1984, p. 5 e 11-17).
Um número relativamente grande de navios fazia o comércio entre a ilha de Santiago e a costa da Guiné: 14 embarcações em 1514 e 16 em 1515, levando, para o escambo, sobretudo cavalos e algodão, que eram produção local. No regresso, traziam milho, marfim e cera, mas sobretudo escravos: 1354 em 1514, 1424 em 1515. Uma parte desses escravos ficavam no próprio arquipélago, outra parte era embarcada para Castela em navios castelhanos, a maioria, porém, era enviada directamente para Portugal: dos 3160 escravos recebidos em Cabo Verde nos anos de 1513-1515, 520 seguiram para Castela e cerca de 2000 para Portugal. Os navios que se dirigiam a Portugal raramente levavam, no entanto, escravos como carga única, sendo os carregamentos completados com algodão e couros de produção local (Santos e Torrão 1989, p. 531-533 e 540-541).

1.3. O reino do Benim

A baía do Benim está incluída no segmento de costa que, não é difícil calcular porquê, os portugueses designavam por Costa dos Escravos. Os primeiros contactos com essa faixa litoral remontam ao tempo do contratador Fernão Gomes. No começo de 1480, já um corsário francês, Eustache de la Fosse, encontrou no chamado rio dos Escravos um navio português que carregava escravos destinados a São Jorge da Mina (Mota 1952, p. 525). Seria, porém, só em 1485 que João Afonso de Aveiro subiria, pela primeira vez, o rio Formoso (*Benin River*) e entabularia contactos directos com o reino do Benim.
Situado na parte sudoeste da actual Nigéria, o reino era um dos mais poderosos estados da África Ocidental. A capital, residência do *oba* (rei), era a cidade do Benim, uma grande e bem organizada metrópole, para os padrões africanos desse tempo.
No seguimento dos contactos estabelecidos por João Afonso de Aveiro, o *oba* do Benim enviou como embaixador a Portugal, talvez em 1484 ou 1486, o chefe da cidade do Ugató (*Gwato* ou *Ughoton*), povoação com cerca de 2000 vizinhos, situada num dos braços do rio Formoso, uma das mais importantes escápulas de escravos da região. O embaixador, "homem de bom repouso e natural saber", no dizer de Rui de Pina, foi muito bem recebido por D. João II, tendo João Afonso de Aveiro sido encarregado de o levar de regresso a África, acompanhado já

Fig. 5 – Brasão de armas de Fernão Gomes da Mina, onde figuram as "mercadorias" que tinham feito a sua fortuna: ouro e escravos africanos. *Livro da Nobreza e Perfeiçam das Armas* de António Godinho, c. 1518. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

de grupo de missionários. Aveiro levava outra incumbência: instalar em Ugató uma feitoria, não fortificada, que tinha como principal objectivo assegurar o abastecimento de São Jorge da Mina em escravos, coris e outros produtos locais. Os resultados, porém, foram muito insatisfatórios e a feitoria não tardou a fechar portas, não existindo já em 1506. Para isso, contribuiu a insalubridade da região e as dificuldades de relacionamento com o *oba*, renitente na conversão o cristianismo e, ao que parece, muito constrangedor da actuação dos feitores, uma vez que

Fig. 6 – Placa de latão do Benim representando um soldado português. De cada lado, aparecem manilhas de cobre, uma das principais mercadorias com que eram comprados os escravos nesse reino do delta do rio Níger. Museum für Volkerkunde, Viena (Áustria). Finais do Séc. XVI.

o comércio de escravos era monopólio régio.
Era mais um falhanço no projecto iniciado por D. João II de cristianizar e de se relacionar pacificamente com os principais reinos da África ocidental, estabelecendo ao mesmo tempo uma rede de feitorias que integrassem o tráfico inter-regional, assegurassem as relações comerciais directas com Lisboa e pudessem ser um trampolim para uma eventual penetração no interior do continente africano
O cronista João de Barros, que considerava a África um "paraíso de naturais delícias" que não só disponibilizava tudo o que era necessário e proveitoso à vida humana mas ainda dava "almas criadas na inocência de seus primeiros padres", atribuía o insucesso da fixação portuguesa ao clima doentio. Segundo ele, pelos pecados dos portugueses ou por oculto desígnio de Deus, "nas entradas desta grande Etiópia que nós navegamos, pôs um anjo percuciente com uma espada de fogo de mortais febres, que nos impede de penetrar ao interior das fontes deste horto"(1932, p. 120).
No entanto, o encerramento da feitoria do Benim, se dificultou a existência de relações directas com Lisboa, não significou o fim do comércio com o reino. Navios saídos quer da ilha de São Tomé quer da do Príncipe continuaram a frequentar os portos, e a importar escravizados dos "rios" do Benim.
Não tardará, no entanto, a chegar a concorrência estrangeira. Em 1553, com apoio de portugueses exilados na Grã-Bretanha, navios ingleses entraram pela primeira vez no rio de Benim. E seguir-se-iam os holandeses e os franceses, passando a ser os comerciantes da Europa do Norte os grandes intermediários do tráfico dessa zona, em direcção às Américas.

1.4. As ilhas de São Tomé

Da mesma forma que o fracasso do projecto de instalação da fortaleza no rio Senegal favorecera as ilhas de Cabo Verde, o insucesso da feitoria de Ugató beneficiou o arquipélago de São Tomé e Príncipe como entreposto no comércio de escravos com Lisboa, mas também com a Mina e com as Antilhas.
A colonização do arquipélago começou pela ilha de São Tomé em 1485, ainda de forma hesitante, e ganhou um novo dinamismo, mercê do apoio régio, em 1493. A concessão de privilégios aos moradores, nomeadamente sobre o comércio de escravos na costa continental africana, foi uma das formas de atrair povoadores, uma vez que se tratava de um destino que era, na altura, o mais remoto que alguma vez envolvera portugueses e onde era elevadíssima a

mortalidade devida às doenças tropicais. Em 1485, foram autorizados a comerciar "nos cinco rios dos escravos que são além da fortaleza de São Jorge da Mina" (Marques 1971, p. 646) e, pela carta régia de 1493, podiam resgatar livremente "na terra firme, desde o rio Real e ilha de Fernando Pó até toda a terra do Manicongo" (Marques 1971, p. 423), uma vez que, por essa data, o comércio nos "rios dos escravos" tinha sido arrendado em exclusivo ao mercador-banqueiro florentino Bartolomeo Marchionni (Bruscoli 2014, p. 119).
Se Lisboa fora, inicialmente, o principal destino do comércio de escravos, a partir da década de 1520 passaram a ser as Caraíbas, conjuntamente com a Mina, a ocupar esse lugar.
Por outro lado, a cana-de-açúcar levada da Madeira, adaptou-se muito bem nas ilhas de São Tomé e do Príncipe e, antes de meados do século XVI, o açúcar era já o principal produto de exportação.
Apesar da importância do tráfico de escravos, a rota de São Tomé a Lisboa vai depender sobretudo do comércio do açúcar (Godinho 1990, p. 480) e só sobreviveu enquanto este sobreviveu.

Fig. 7 – Ilha de São Tomé numa carta de Petrus Bertius, Amesterdão, 1606, de acordo com um padrão português de cerca de 1595

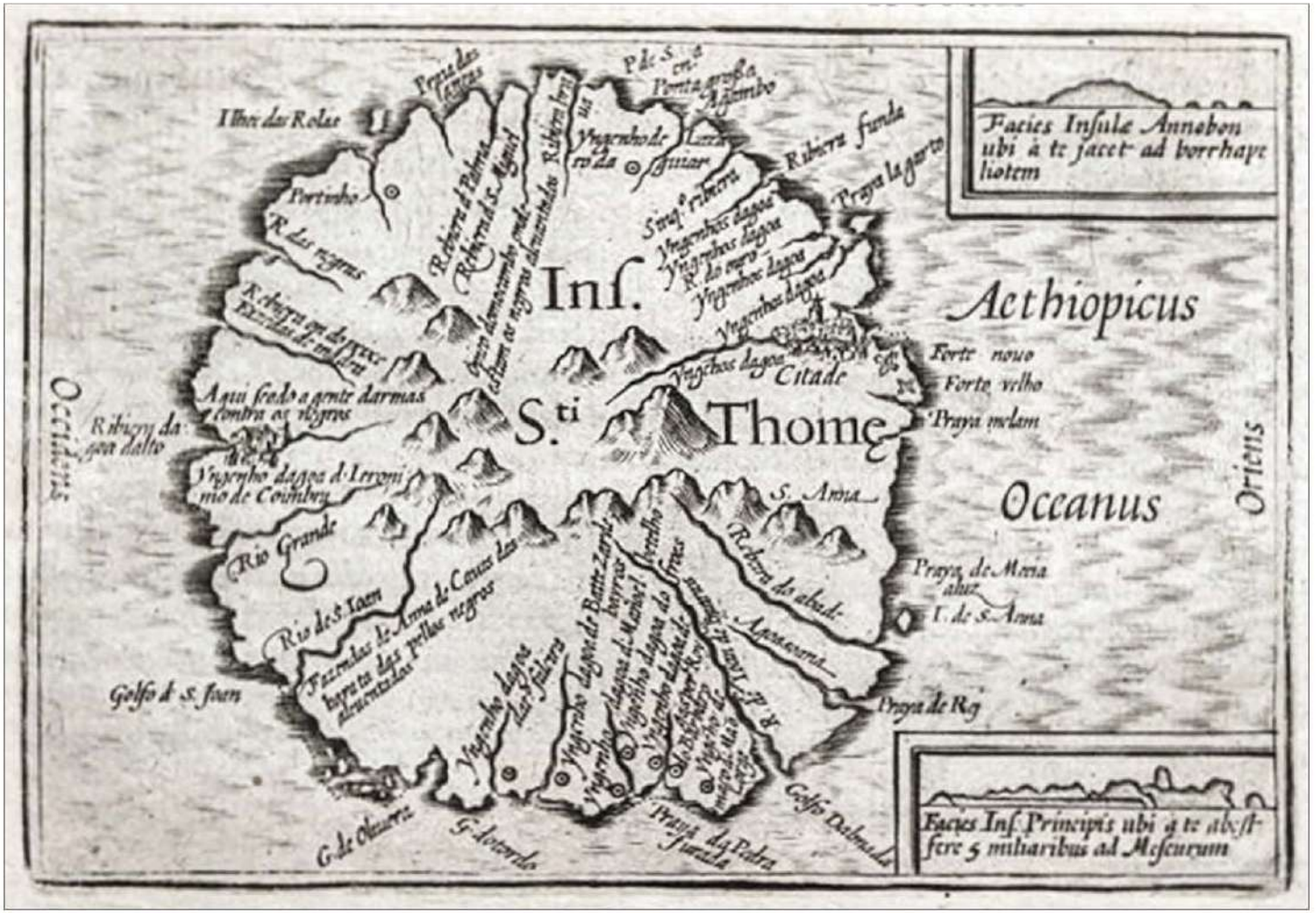


TAVOLA DEL REGNO DI CONGO
BRAMAS
Rio de Fernam Vaz
Cão de Caterina
P.ta das Barreiras
Serra de S. Spir.to
M. A. Rubra
G. Delsauro
Barreiras Vinelhas
G.das Almas
Manga
C.do Padram
Ponto de Praya
Rio Lebranda
OCEANO
Rio Arairi
PRIMUS REX
Rio de S.to Anto
Rio Bancurri
DE CON GO
RIO
SYNDE
Pango
Angore
ANGVE IVNGOS
Sonho
Cidade de S. Salvatore
Menbalas
Rio Olor
DE
SERRAS
CONGOV
CANDAI
REI
Batta
Barba
CON
AGISYM
Lemba
Zora
Rio Loze
Quenalo
Rio Ozo
Pemba
Rio Lelunda
Rio Cuanza
Rio Lucala
Rio Lunga
Rio Denguele
Baixadas Vacas
Serra
Ferro
Gimira
Sabalo
G. de S.ta Maria
Terras Baixas
MATA
Rio Coari
Rio Bengo
Rio Dande
Rio Bengo
Porto L. Ida
Mte de S. Paulo
Caravore
Rio Lelunda
Rio Cuanza
Rio Lucala
Rio Coanza
Rio Lunga
Rio Denguele
Baixadas Vacas
Serra
Ferro
Gimira
Sabalo
G. de S.ta Maria
Terras Baixas
Rio Coari
MATA

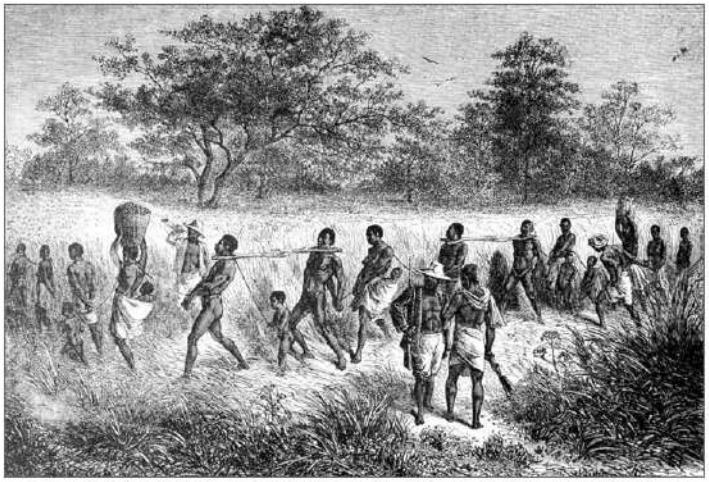
(na pág. anterior) Fig. 8 – Mapa do Congo e Angola no livro de Duarte Lopes/Filippo Pigafetta, *Relatione de reame di Congo (…)*, Roma, 1591.

Eram os navios que traziam o açúcar para Lisboa que preenchiam com escravos parte das suas capacidades de carga, como fez, por exemplo, em 1532, a nau *Ajuda*, de que era piloto João Eanes, que saíu de São Tomé com 1046 arrobas de açúcar, 16 dentes de marfim e 100 escravos, necessariamente mal acomodados[1].
Embora nem todas transportassem escravos, pelo menos em quantidade significativa, era grande o número de embarcações que, no século XVI, circulava entre o reino e a ilha de São Tomé. Uma memória de 1554 fazia a estimativa de "trinta a quarenta ou mais navios"[2].
Por volta de 1585, o cosmógrafo português João Galego subia a parada e calculava, de forma aparentemente exagerada, em 50 a 60 o número de embarcações provenientes de São Tomé que chegavam anualmente a Lisboa "carregadas de açúcar (...) e de muita escravaria de negros", embora sujeitas ao corso francês à sua chegada à Europa (1894, p. 979).
A Portugal eram destinados, de uma forma geral, escravos de segunda escolha, uma vez que, dos escravizados trazidos da costa de África, começavam por ser seleccionados os que se destinavam a São Jorge da Mina e às Antilhas. Os remetidos para a Mina deviam ser de ambos os sexos equilibradamente, "de boa idade" e sem qualquer defeito físico (incluindo verrugas), sendo devolvidos quando isso não acontecia. Para a América Central, invocava-se o "regimento das Antilhas" (não sei se alguma vez passado a escrito): o número de homens tinha de ser o dobro do das mulheres e todas as "peças" deviam ter de idade entre os 15 e os 40 anos, serem "boas e gordas e bem pesadas e escolhidas pelo piloto e por dois homens ajuramentados" (eram as chamadas "peças da Índia"), sendo, só depois disso, marcadas no ombro direito com a marca da Guiné (um G maiúsculo)[3].
Os escravos enviados para Portugal, ao cuidado da Casa da Guiné, quase só tinham em comum com os anteriores a marca no ombro. Aparecem designados umas vezes como "machos e fêmeas de todas as idades e qualidades" e outras como "refugo" ou como "rebotalho da Mina e das Antilhas"[4].
Quanto ao número de escravos chegados por essa via, estamos longe de dispor de séries completas e de certezas. Nos anos de 1525 e 1526 deixaram a feitoria de São Tomé 555 "peças", mas só entraram 303 na Casa da Guiné[5]. Nos anos de 1532-1534, saíram 1265, mas, com os que morreram no mar e as duas dezenas vendidas nas escalas nos Açores, só chegaram 785[6].
O que salta de imediato à vista é a enorme mortalidade dos escravos embarcados, atingindo valores muito superiores aos da rota das Américas. Somando todas as viagens, entre 1525 e 1535, para as quais dispomos dessa informação, a média anda próxima dos 35%. Esse valor dramático deve-se, provavelmente a um conjunto de factores: o mau estado de saúde e a pouca idade de alguns dos escravos; o choque das mudanças climáticas; a falta de espaço e as más condições a bordo. Não é também de excluir que alguns dos escravos declarados como falecidos fossem, na verdade, vendidos nos Açores, uma forma de escapar ao pagamento de direitos.

1.5. Os reinos do Congo e de Angola

Formado nos finais do século XIV, o reino do Congo atingiu a sua maior extensão no início do século XVI, data em que era o maior Estado da África centro-ocidental. Compreendia, olhando para a geografia política dos nossos dias, não só o Norte de Angola como parte das repúblicas do Congo (Kinshasa e Brazzaville) e atingia o Gabão, correspondendo *grosso modo*, à mancha actual dos falantes de Kikongo e prolongando-se ainda para Sul pela área linguística do Kimbundu.
Embora estivesse longe de ser um reino centralizado, o rei (que se intitulava *mwenekongo* ou *ntotela*) dispunha de

Fig. 9 – Gravura com reconstituição do transporte de escravos. In *Woman Triumphant*. Rudolf Cronau, Nova Iorque ,1919.



um poder indiscutido sobre extensas áreas do território. Uma das principais fragilidades do Estado, nunca resolvida, era o problema da sucessão, tendo sido rara, ao longo de toda a história do Congo, a transição sucessória que não tivesse sido acompanhada por períodos de convulsão política, por vezes de extrema gravidade.

Os primeiros contactos entre Portugal e o reino do Congo remontam às viagens de Diogo Cão (1482-1484). No regresso da segunda viagem desse navegador, já vieram a Lisboa representantes oficiais do monarca congo manifestando a vontade do seu soberano de conversão ao cristianismo e de aliança política, desejos a que o rei português corresponderia de forma entusiática, enviando embaixadores, presentes e missionários. Estabeleceram-se, assim, desde o fim do século XV, relações estáveis de entendimento, estado a estado, entre Portugal e o Congo, com os respectivos soberanos a corresponderem-se regularmente, durante mais de um século, e a tratarem-se amistosamente como "irmãos".

Os primeiros mercadores que estabeleceram relações continuadas com o reino do Congo, tendo em vista o comércio de escravos, foram os moradores de São Tomé. Esses contactos devem ter começado muito cedo, sendo provavelmente anteriores a 1493, embora só documentados a partir do início do século XVI. Vai ser, porém, nas décadas de 1520 e de 1530 que as embarcações são-tomenses passaram a aportar com maior regularidade a Mpinda, na barra do rio Zaire, o porto atlântico do reino do Congo. Havia também, embora menos intensos, contactos directos com Lisboa. Em 1512, quando o rei de Portugal D. Manuel I, enviou, com poderes muito alargados, o seu embaixador Simão da Silveira ao Manicongo, uma das obrigações constantes do regimento era a de trabalhar para que os navios em que tinha viajado regressassem "o melhor carregados que fosse possível" de escravos e de outras mercadorias (Brásio 1952, p. 239). Além disso, também o soberano congo enviava aos seu "irmão" e congénere português, presentes de escravos: 78 em 1515 (Brásio 1952, p. 339), além de outras ofertas anteriores que o "rei do Congo e senhor dos Ambundos" D. Afonso I refere numa das suas cartas para o rei português D. Manuel I (Brásio 1952, p. 294-323).

Entre 1531 e 1548, terão saído de Mpinda, anualmente, quatro a cinco mil escravos (Carreira, 1978, p. 35), a imensa maioria transportados em navios de São Tomé e do Príncipe e, a partir do arquipélago, encaminhados, quase todos, para a Mina e para as Américas.

As relações do monarca congo com os armadores de São Tomé foram muitas vezes tumultuosas, sendo a principal razão de conflito o facto de estes terem, desde cedo, começado a comerciar com regiões do reino Congo onde a autoridade do *ntotela* era mais contestada, o que promovia, implicitamente, a dissensão das províncias periféricas do reino. Os reis do Congo tudo vão fazer, nomeadamente, para evitar o contacto directo dos mercadores são-tomenses com o reino do Ndongo (a que os portugueses chamariam Angola), pois esse facto não só comprometia os lucros que os monarcas auferiam com comércio de escravos, como podia, sobretudo, significar a ruptura da vassalagem de uma das suas "províncias" mais influentes e, eventualmente, a perda, a prazo, da ilha de Luanda, fundamental no abastecimento de *nzimbu*, o pequeno búzio-moeda essencial para as trocas. No entanto, o *ntotela* não tinha meios para o impedir, pelo que os comerciantes são-tomenses continuaram a dirigir-se a Angola, primeiro à barra do rio Kwanza, depois também ao porto de Luanda, com o argumento de que, em Mpinda, já não conseguiam um número suficiente de escravos para a capacidade dos seus navios (Brásio 1953, p. 197)

Os contratadores e outros comerciantes são-tomenses tinham, na boca do rio Kwanza ou na baía de Luanda, a possibilidade de ter acesso a mercados relativamente próximos da costa que permitiam carregamentos completos e mais rápidos do que no Congo, onde o porto de embarque de Mpinda ficava muito distante dos locais de aquisição e de concentração da mão-de-obra servil. Além disso, os traficantes de São Tomé sabiam que a maioria dessa mão-de-obra comprada no Congo era proveniente da zona a sul do reino, já em regiões de fala Mbundu, pertencentes ao reino de Ndongo (Birmingham 1974, p. 12-13). Era natural que procurassem o acesso directo à fonte de abastecimento, em vez de ficarem sujeitos a uma cadeia de intermediários que se traduzia em perda de tempo e em aumento dos preços.

A partir de 1561, o Congo entrou num período de grave instabilidade política. O conflito interno, agravado por ataques vindos do exterior, levou ao encerramento temporário dos mercados de escravos e teve outra consequência importante: "legalizou" o processo, há anos em curso, de encaminhamento para Angola dos navios de São Tomé, que, até aí, se dedicavam ao resgate angolano de uma forma quase clandestina.

Tratou-se de um processo irreversível, que se nublou ainda mais durante o século XVII. Aproveitando a conquista de Luanda pelos holandeses (1641-1648), o rei do Congo privilegiou as relações com as Províncias Unidas, como forma não apenas de obter benefícios económicos imediatos mas também de dispor de maior margem de manobra estratégica nas suas relações com Portugal. Esse relacionamento tinha-se degradado progressivamente sobretudo porque a instalação dos portugueses, por meio da conquista das armas, no reino de Angola (desde sempre subsidiário do reino do Congo) representara um desafio à hegemonia congolesa. Luanda vai tornar-se, a partir do último quartel do século XVI, o grande porto de exportação de escravos para o mundo atlântico. No entanto, esses escravos destinavam-se sobretudo ao Brasil e à América Central, tornando-se irrelevante o destino europeu, a não ser de pequenas remessas de escravizados enviadas por particulares ou por eles trazidas no regresso a Portugal. Ao mesmo tempo, desaparecia a intermediação são-tomense, passando a ser arrematados separadamente, a partir de 1587, os contratos de arrendamento dos direitos régios referentes à exportação de escravos[7].

2. A CHEGADA A LISBOA

2.1. O quadro institucional

O comércio com a costa africana que, em 1443, tinha sido concedido, como monopólio, ao Infante D. Henrique, passou, depois da sua morte (1460), a exclusivo régio. Mas, desde o início, logo que o movimento comercial começou a ter um volume significativo, se percebeu que era necessário criar instituições novas que o organizasem e superintendessem, nomeadamente em termos de cobrança das imposições fiscais, para o que se manifestavam já ineficazes os mecanismos alfandegários existentes. Ainda em Lagos, funcionou, com essas funções, instalada numas casas que eram do Infante, a Feitoria dos Tratos da Guiné (ou Casa do Trato da Guiné), transformada depois em Casa de Arguim e da Guiné, da qual dependia já, provavelmente, um almoxarifado dos escravos (Loureiro 2008, p. 63-65). Em 1463, pouco tempo após o passamento do Infante, a Casa de Arguim e Guiné foi definitivamente transferida do Algarve para Lisboa, vindo instalar-se no edifício da Casa de Ceuta. Não demoraria, porém, que as caravelas chegassem à Costa do Ouro e que D. João II mandasse levantar a importante feitoria de São Jorge da Mina (1482), pelo que a instituição reguladora passou a ser designada só por Casa da Mina, embora apareça também chamada por Casa da Guiné ou por Casa da Mina e Tratos da Guiné, numa oscilação semântica nem sempre fácil de seguir. Com a inauguração da rota do Cabo por Vasco de Gama, em 1498, foi criada, por sua vez, a Casa da Índia, que, forte das especiarias orientais, abriu um chapéu principal onde se acolheu a Casa da Guiné, passando as designações mais correntes, mas não únicas, a ser as de Casa (ou Casas) da Índia e Guiné ou Casa(s) da Índia e Mina ou Casa(s) da Mina e Índias. Em 1500, numa altura em que, por causa da peste, a instituição, seguindo a corte, foi transferida temporariamente para Almada, o rei chamava-lhe "a nossa casa dos tratos de Guiné e Índias" (Meneses 1987, p. 10). Anos mais tarde, a deslocação do palácio real do sítio do Castelo para a Ribeira (onde foi inaugurado em 1505) vai transformar profundamente a zona baixa da Cidade e levará também a grandes obras de ampliação na Casa da Mina e Índias, chamemo-lhe assim. Será nessa altura que as duas repartições são desanexadas, passando a Casa da Índia e a

Fig. 10 – Lisboa numa gravura publicada por Georg Braun em *Urbium Præcipuarum Mundi Theatrum quintum*, c. 1598.

Casa da Guiné e Mina a funcionar separadamente, quer em competências quer em pessoal, tendo recebido, em 1509, regimentos próprios (Peres 1947). Mantinham, no entanto, a vizinhança e um feitor comum (que garantia a colaboração institucional), situando-se a parte administrativa, de ambas, no piso térreo do palácio que D. Manuel I mandara levantar[8]. Os armazéns respectivos, ditos Armazéns da Guiné, Mina e Índia ou Armazéns de Guiné e Índias, ficavam a poente do palácio, ocupando parte do que é a actual praça do Município, se é possível forçar a sobreposição em malhas urbanas tão difíceis de sobrepor (A. V. Silva 1941, p. 155). Era também aí que funcionava a Casa dos Escravos, em edifício autónomo ao lado (eventualmente integrado) no Armazém da Casa da Guiné, abrindo-se para a então chamada rua da Tanoaria.

A Casa dos Escravos, dirigida por um almoxarife, com um escrivão ao seu serviço, era uma repartição da Casa da Guiné, e tinha como funções tudo o que se relacionava com a importação dos escravos.

O edifício onde estava instalada, além de agregar também a tanoaria, era constituído pelos gabinetes do almoxarife e do escrivão e por uma ou duas grandes salas, devidamente trancáveis, onde ficavam, sob custódia, os escravos após o desembarque.

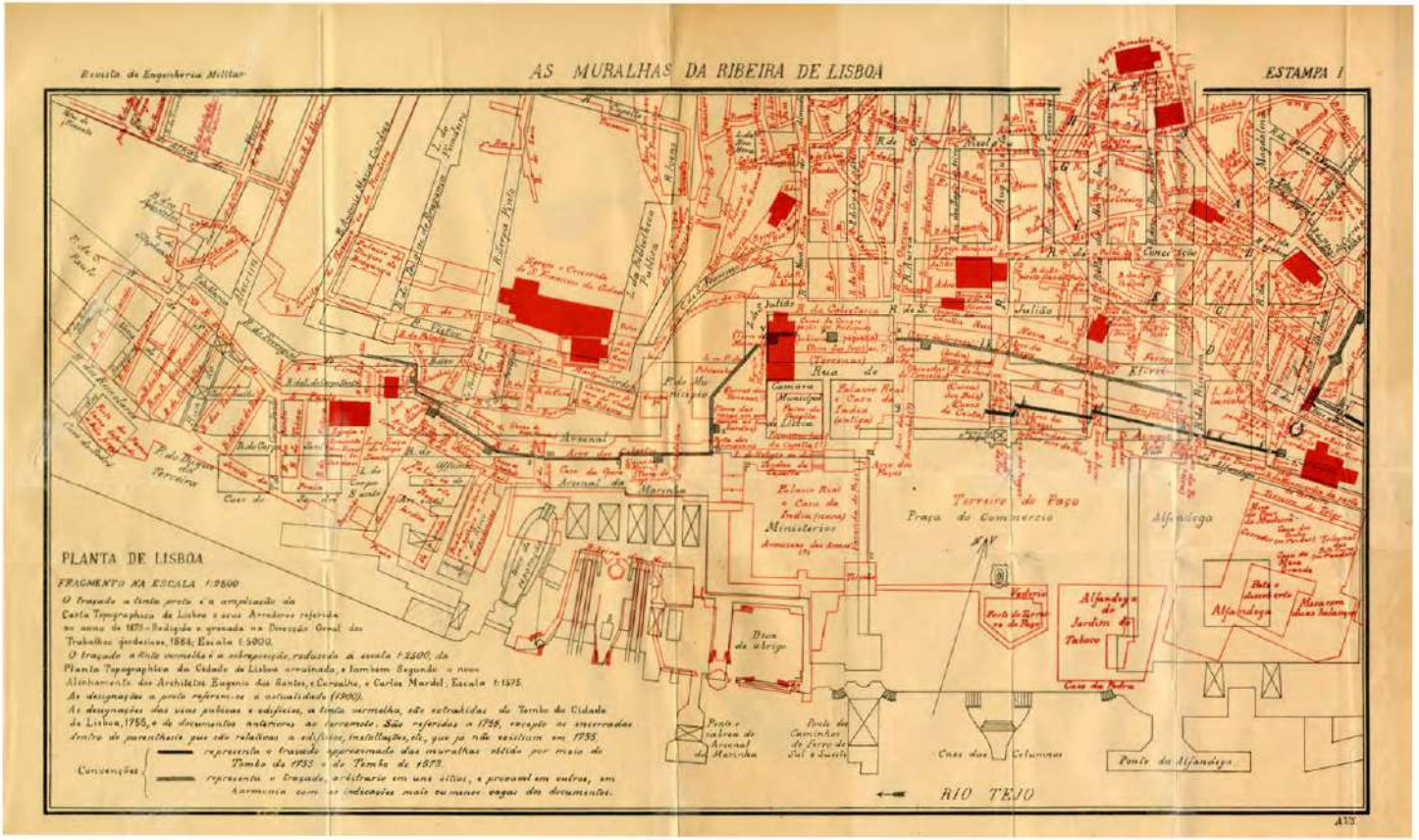
O primeiro almoxarife da Casa dos Escravos foi nomeado em 1486 e, como os seus sucessores no cargo, tinha entre os seus deveres organizar e dirigir (junto com outras repartições da Casa da Guiné) as viagens de tráfico das embarcações pertencentes à coroa e receber e vender os escravos no regresso dessas viagens. Superentendia, além disso, em toda a actividade dos particulares nessa área de comércio e cobrava os respectivos impostos, nomeadamente o "quarto" e a "vintena", caso esses impostos não tivessem já sido satisfeitos na origem, nomeadamente nas alfândegas de Cabo Verde e de São Tomé. O "quarto" consistia no pagamento de 25% do valor total dos escravos recebidos e podia ser pago reservando, para a coroa, um lote com um quarto de cada conjunto de escravos ou recebendo, em numerário, a importância equivalente. A "vintena" correspondia a um vigésimo do total, teoricamente 5%, na prática 3,75%, uma vez que se calculava sobre os 75% que restavam após a cobrança do "quarto". Sabemos que, na vigência do primeiro almoxarifado, entregue a João do Porto, terão entrado na Casa dos Escravos, entre 15 de Junho de 1486 e 31 de Dezembro de 1493, 3 589 escravos, dos quais pelo menos 1 648 pertencentes ao florentino Bartolomeo Marchionni, que, por essa altura, tinha o exclusivo do comércio dos "rios dos escravos", no Golfo da Guiné (Bruscoli 2014, p. 119). Ao longo do tempo, diversos impostos e taxas foram sendo estabelecidos sobre a entrada de escravos mas,

Fig. 11 – Rua Nova dos Mercadores. Óleo s/tela. Society Antiquaries, Kelmscott Manor, Oxfordshire. [Esta imagem poderá ser atribuível a Jan Huygen van Linschoten e datável de entre 1580 e 1583 (?); cf. fig. 13. (Nota José Manuel Garcia)].

concomitantemente, desenvolveu-se também todo um esquema de excepções e isenções. Uma dessas excepções implicava o não cumprimento da determinação de 1512, que tornava Lisboa, oficialmente, o único porto de desembarque de escravos. Na verdade, ao longo do século XVI, por várias vezes foram dadas autorizações ao porto de Setúbal e a alguns portos do Algarve e da Madeira para receberem embarcações de escravos (Saunders 1994, p. 31).
Além disso, cabia também à Casa dos Escravos entregar os cativos que o rei oferecia a título particular. No ano de 1513, as ofertas foram tantas que o oficial que desempenhava as funções de recebedor da Casa da Guiné escreveu respeitosamente ao monarca, no início do ano seguinte, alertando-o para os prejuízos que isso trazia à instituição (Vogt 1973, p. 11-12).
O regimento de 1509 relata-nos, em pormenor, como se devia processar um desembarque de escravos. Logo que entrasse no porto uma caravela ou outro navio com escravos vindos "das partes da Guiné", e antes que o mesmo lançasse batel ao Tejo, devia ser visitado por uma bateria de funcionários régios que incluía o feitor das Casas da Guiné e Índia, o tesoureiro e dois escrivães da Casa da Guiné, bem como o almoxarife e o escrivão da Casa dos Escravos. Começavam por fazer uma inspecção à embarcação para ver se trazia ouro ou outra mercadoria proibida que, nesse caso, seriam apreendidos para a Fazenda Real. Entretanto, todos os escravos que vinham na embarcação deviam ser trazidos para o convés e, depois de contados

Fig. 12 – Planta da zona da Ribeira de Lisboa entre o Cais do Sodré e o Campo das Cebolas com a sobreposição da cidade anterior ao terramoto de 1755 com aquela que resultou da reconstrução pombalina por A. Vieira da Silva, *As muralhas da Ribeira de Lisboa*, 1.ª edição, Lisboa, 1900 (estampa 1). GEO.

visualização do traçado a vermelho
visualização do traçado a negro



e registados pelos escrivães, eram levados para a Casa dos Escravos, à responsabilidade do almoxarife.
Ainda nesse dia ou no dia seguinte, toda a comitiva anterior (feitor, tesoureiro, etc.) devia proceder, por consenso, à avaliação individual dos escravos, pendurando ao pescoço de cada um deles um rectângulo de pergaminho com o preço que lhe atribuíam. Feita a soma de todos esses valores, obtinha-se o total em dinheiro dos escravos trazidos no navio. No caso de pertencerem a particulares, procedia-se à cobrança das taxas devidas, que podiam ser pagas com um lote de escravos, enquanto os restantes eram levantados pelos proprietários ou pelos seus representantes, tão cedo quanto possível. Os que pertenciam ao rei, produto do "quarto" e da "vintena" ou que tinham sido trazidos à sua conta, ficavam na Casa dos Escravos, ao cuidado do almoxarife, até que ele os conseguisse vender. No entanto, o regimento recomendava ao feitor das Casas da Guiné e Índia que, até isso acontecer, os fosse "ver, visitar e curar de maneira que não morram nem se percam alguns, como muitas vezes acontece, por míngua de bom trato e cura". Logo que curados, deviam ser avaliados e vendidos, "para não fazerem despesa na casa sem necessidade" (Peres 1947, p. 28-29 e 118).

Fig. 13 – Chafariz Del-Rei, onde era frequente a presença de escravos negros. Pintura da Fundação Berardo, Lisboa.

2.2. Negócios de compra e venda

Os compradores de escravos podiam adquiri-los directamente na Casa dos Escravos ou a comerciantes intermediários que os obtinham por grosso para revenda. João de Brandão (de Buarcos) diz, em 1552, que haveria, então, em Lisboa, 60 a 70 mercadores de escravos, "que [os] compram e tornam a vender"(1990, p. 207). No entanto, no inventário de 1565 existente no Arquivo Municipal de Lisboa, publicado com o nome de *Livro do lançamento e serviço que a cidade de Lisboa fez a el-rei Nosso Senhor,* só é possível identificar três negociantes de escravos: Damião Fernandes, morador na rua da Ferraria do Ver o Peso; Luís Mendes, morador na Rua dos Ourives da Prata; e Paulo Dias, da Rua dos Sombreireiros (1947, vol. I, pp. 105-106 e 156; vol. II, p. 5). É provável que, no caso destas duas fontes, a primeira peque por excesso e a segunda por defeito, contemplando esta última apenas os negociantes que negociavam exclusivamente em escravos (Saunders 1994, p. 38).

Em português, só dispomos dos documentos legais e de algumas informações soltas sobre o trânsito dos escravos desde o seu desembarque até ao momento da venda. Há, porém, relatos de alguns viajantes estrangeiros, surpreendidos com uma situação que era, para eles, digamos, pouco familiar. O nobre flamengo Jan Taccoen, senhor de Zillebeke, quando, em 1514, passou por Lisboa a caminho de Jerusalém, teve oportunidade de ver chegar um navio "carregado de especiarias" (falta de rigor da sua parte?) que, sob a coberta, trazia cerca de trezentos escravos negros, homens, mulheres e crianças. Ficou chocado com o facto de todos virem completamente nus, mas também não lhe deixou boa impressão a forma como, depois, foram tratados. Saídos do navio, foram agrupados na praia e aí, ao Sol de Abril, foi–lhes dado de comer, em grandes gamelas (talvez as mesmas usadas a bordo), "uma espécie de trigo cozido, uma massa mole" (era provavelmente arroz, que ele desconhecia). Não tinham colheres, e o grupo que rodeava cada uma das gamelas usava as mãos para levar os alimentos à boca. Acabada a comida, foram obrigados a ir lavar as gamelas ao Tejo, gamelas que, em seguida, lhes foram enchidas de água doce. No entanto, a única forma que tinham de chegar à água era ajoelhando-se e "bebendo como animais" (Stols, Fonseca e Manhaeghe 2015, p. 124-125). Algumas décadas depois, em 1578, o viajante e mercador florentino Filippo Sassetti, acabado de desembarcar em Lisboa, pôde também assistir, no porto, à entrada de um ou mais navios que traziam a bordo escravos em condições que o sensibilizaram. Além disso, não revela particular admiração pela Casa dos Escravos (se é dela que falava, como parece) e insurge-se contra a forma como compradores e vendedores tratavam os escravizados africanos, embora não hesite, linhas depois, em compará-los a animais, ajuizando-os pela cor da pele e pelo comportamento circunstancial. Diz assim: "É triste ver como os trazem amontoados na coberta dos navios, aos 25, aos 30, aos 40, nus, mal alimentados, amarrados uns aos outros, costas com costas. (…) Uma vez desembarcados, metem-nos numa espécie de casota (*solicandola*, no original[9]), e quem os quer comprar, vai lá vê-los. Examina-lhes a boca, obriga-os a fazerem exercícios com os braços, a curvar-se, a correr, a saltar e a quantos movimentos e gestos pode fazer um homem são de corpo (…). Não resisto a contar a V.S. um episódio que me deixou boquiaberto, demonstrando, ao mesmo tempo, a miséria deles e a desumanidade de seus senhores. Vi numa praça da cidade, empilhados no meio do chão, cerca de uns 50 destes seres, formando num círculo em que os pés eram a circunferência e as cabeças o centro. Esforçavam-se todos por alcançar, de rojo, amarrados uns aos outros, uma grande barrica de madeira que tivera água. Detive-me a observar o que faziam. Todo o empenho daqueles desgraçados era poderem lamber as aduelas da barrica, por onde a água se escoara. Entre eles e uma vara de porcos que se afocinhassem na conquista de um lameiro, já pela acção, já pela cor, não havia diferença nenhuma…"[10].

A "praça da cidade" a que Sassetti se referia era provavelmente o Largo do Pelourinho Velho, um dos topos da cosmopolita Rua Nova dos Mercadores, que corresponderia hoje, sensivelmente, ao quarteirão definido pelas ruas do Comércio, da Madalena, da Alfândega e dos Fanqueiros. Era um dos vários locais da cidade onde os mercadores vendiam escravos em leilão. João Brandão, em 1552, diz-nos que se tratava de "um chão onde tudo se vende em almoeda, onde se vendem em pregão muitos móveis (…) e outrossim se vendem muitos escravos em pregão…" (Brandão 1990, p. 101-102) Outras vezes, os escravos eram apregoados e vendidos "com um ramo na mão, pelas praças e ruas da cidade". Aconteceu assim, em 1528, com 29 escravos vindos de Cabo Verde (Fonseca 2010, p. 149).

Em Lisboa, e noutras cidades do país, não era permitida a

compra e venda de escravos sem a presença de um corretor, cargo de nomeação camarária. Esses corretores (que eram, por vezes, os mesmos que presidiam aos negócios de animais: "corretores de bestas e escravos") auferiam uma percentagem de 2% sobre o valor do escravo ou escravos vendidos, percentagem cujo pagamento era repartido entre o comprador e o vendedor (Saunders 1994, p. 39). Era o corretor, pela sua experiência e pelo seu conhecimento do mercado, quem estabelecia os preços em cada situação concreta e era a sua presença, recorrendo para o efeito a um livro de registo, que dava um carácter oficial à transação, permitindo que o comprador pudesse reclamar posteriormente sobre problemas de saúde do escravo que lhe fora vendido ou que o vendedor denunciasse uma eventual irregularidade de pagamento.

Em Lisboa, em meados do século XVI, período em que foi mais intensa a importação de mão-de-obra servil, a Câmara tinha acreditado seis a oito corretores dedicados exclusivamente ao negócio de escravos[11].

Na segunda metade do século XVII, já não constam esses intermediários especializados, só havia "corretores de escravos e cavalos" e apenas três tinham actividade regular[12].

Quanto à Casa dos Escravos não conhecemos notícias dela para lá do século XVI. Por seu turno, a Casa da Guiné (ou da Mina) "a partir dos fins do século XVI, começara a diluir-se na Casa da Índia" (Ferreira 1968, III, p. 66) perdendo de tal forma a autonomia antes conseguida, que o *Regimento de 1630* da Casa da Índia (1992) já não a refere como instituição independente. Em meados do século XVIII, ainda existia uma Mesa dos Escravos (A.D. Silva 1842, p. 665) mas as suas funções já eram então exclusivamente alfandegárias, como, aliás, acontecia com a própria Casa da Índia. O negócio de importação de mão-de-obra cativa apenas esperava o golpe de misericórdia que lhe será dado, em 1761, pelo marquês de Pombal, proibindo a entrada de novos escravos no país.

Notas

1 T.T., Corpo Cronológico, II /178/49 de 12 Agosto de 1532.
2 T.T., Corpo Cronológico, I/94/28, 22 de Novembro de 1554. Memória enviada ao rei por Cristovão Nunes.
3 T.T., Corpo Cronológico, II /196/147, Conhecimento de 19 de Dezembro de 1534.
4 T.T, *Corpo Cronológico*, II /190/106, 11 de Junho de 1534 e II /207/15, 9 e 23 de Novembro de 1534.
5 T.T, Corpo Cronológico, I /47/97, 13 de Novembro de 1531.
6 T.T., *Corpo Cronológico*, I /57-58, II /174/85; II /176/56, II /178/49, II /181/122, II /181/129, II /182/67, II /184/17, II /190/106, II /195/41, II /207/15, II /207/15, II – 210-91, III /11/102.
7 Sobre o contrato e contratadores de Angola ver: Cruz 1966, p. 14-86.
8 A Casa da Índia continuaria em crescimento e, em meados do século XVI, teve mesmo direito a um novo edifício.
9 A palavra não aparece dicionarizada. Alguns dos comentadores italianos deste texto põem a hipótese de que pudesse tratar-se de um lugar ao ar livre, "ao sol".
10 Carta para Baccio Velori, em Florença, datada de Lisboa, 10 de Outubro de 1578 (Sassetti 1855, p. 126-127).
11 João Brandão (1552) diz serem sete ou oito; o Livro do lançamento e serviço que a cidade de Lisboa, etc.(1565) cita apenas seis.
12 Consulta da câmara a el-rei, 16 de Fevereiro de 1672 (Oliveira, 1893, vol. VII, p. 326).

Bibliográfia

Barros, J. (1932). *Ásia*. Coimbra: Imprensa da Universidade.

Birmingham, D. (1974). *A conquista portuguesa de Angola*, Porto, A Regra do Jogo.

Brandão, J. (1990), *Grandeza e abastança de Lisboa em 1552*, Org. e notas de José da Felicidade Alves. Lisboa: Horizonte.

Brásio, A. (1952). *Monumenta Missionaria Africana*, Lisboa: Agência Geral do Ultramar, vol. I

Brásio, A. (1953). *Monumenta Missionaria Africana*, Lisboa: Agência Geral do Ultramar, vol. II.

Bruscoli, F. G. (2014). Bartolomeo Marchionni 'Homem de grossa fazenda' (ca.1450-1530). Un mercante fiorentino e l'impero portoghese. Florença: Ed. Leo S. Olschki.

Carreira, A. (1984). Os portugueses nos rios de Guiné (1500-1900), Lisboa: s.n., 1984.

Cruz, C. C. (1966), O tráfico negreiro da 'Costa de Angola', 1580-1640, Diss. Licenciat. não public., Faculdade de Letras de Lisboa.

Ferreira, M.E.C. (1968). "Casa da Mina", in Joel Serrão, dir., *Dicionário de História de Portugal*, vol. III, Lisboa: Iniciativas Editoriais.

Fonseca, J. (2010). *Escravos e Senhores na Lisboa Quinhentista*, Lisboa: Colibri.

Gallego, J. (1894) *Descripção e roteiro das possessões portuguezas, anotado e comentado por Gomes Brito*, Lisboa : Imprensa Nacional, 1894. p. 979. Sep. do *Boletim da Sociedade de Geographia de Lisboa*, Série 13, nº 11.

Godinho, V. M. (1984). *Os descobrimentos e a economia mundial*: 2ª ed. Lisboa: Presença, 1984, vol. IV.

Godinho, V. M. (1990). *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar*. Lisboa: Difel.

Livro do lançamento e serviço que a cidade de Lisboa fez a el-rei Nosso Senhor no ano de 1565. Documentos para a História da cidade de Lisboa (1947). 4 vols. Lisboa: Câmara Municipal.

Loureiro, R. M. (2008). *Lagos e os descobrimentos até 1460*. Lagos: Câmara Municipal.

Marques, J. M. S. (1971). *Descobrimentos Portugueses*, vol. III (1461-1500). Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1971.

Mendes, A. A. (2004). "Portugal e o tráfico de escravos na primeira metade do século XVI", *Africana Studia*, nº 7 , pp. 13-30.

Meneses, J. V. (1987). "As Tercenas de Lisboa", III, *Lisboa, Revista Municipal*, nº 19.

Mota, A. T. (1971). *Novos elementos sobre a acção dos portugueses e franceses em Benim na primeira metade do século XVI*, Bissau: 1952. Separata do *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, nº 27 (1952), p. 525.

Mota, A. T. (1971). *D. João Bemoim e a expedição portuguesa ao Senegal em 1489*. Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar.

Oliveira, E. F. (1893), *Elementos para a História do Município de Lisboa*. Lisboa: Tip. Universal, vol. VII.

Pereira, D. P. (1956). *Esmeraldo de Situ Orbis*, Ed. Raymond Mauny, Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa.

Peres, D. (1947). Regimento das Casas das Índias e Mina. Coimbra: Faculdade de Letras.

Regimento da Casa da Índia: manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas. (1992). Introd. e pref. Francisco Mendes da Luz. 2ª ed. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa.

Rema, Pde H. P. (1989). "Baptismo de um príncipe jalofo em 1488 na corte de D. João II e o método missionário na época dos descobrimentos", in *Congresso internacional Bartolomeu Dias e a sua época: Actas*. Porto: Universidade/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, vol. 5, pp. 495-522.

Santos M. E. M. e Torrão, M. M. (1989). *Subsídios para a história geral de Cabo Verde: a legitimidade da utilização de fontes escritas portuguesas através da análise de um documento do inicio do século XVI: Cabo Verde ponto de intercepção de dois circuitos comerciais*. Lisboa: IICT, 1989.

Sassetti, F. (1855). *Lettere edite e inedite*, Florença: Felice Le Monnier.

Saunders, A. C. de C. M. (1994). *História social dos escravos e libertos negros em Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Silva, A. D. (1842). *Collecção da Legislação Portugueza. Suplemento à Legislação de 1750 a 1762*, Lisboa: Tip. Maigrense.

Silva, A. V. (1941). *As muralhas da Ribeira de Lisboa*, 2ª ed., vol. II. Lisboa: Câmara Municipal.

Stols, E., Fonseca, J., e Manhaeghe, S. (2015) *Lisboa em 1514: O Relato de Jan Taccoen van Zillebeke*, Lisboa e Vila Nova de Famalicão: Centro de História da Cultura da Universidade Nova de Lisboa e Edições Húmus.

Vogt, J. L. (1973). "The Lisbon Slave House and the African Trade, 1486-1521", *Proceedings of the American Philosophical Society*, Vol. 117, pp. 1-16.

Zurara, G. E. (1973). *Crónica da Guiné*, Porto: Civilização.

37
35
33

Algumas notas sobre as cargas de retorno da *carreira da Índia* no porto de Lisboa

Rui Manuel Loureiro

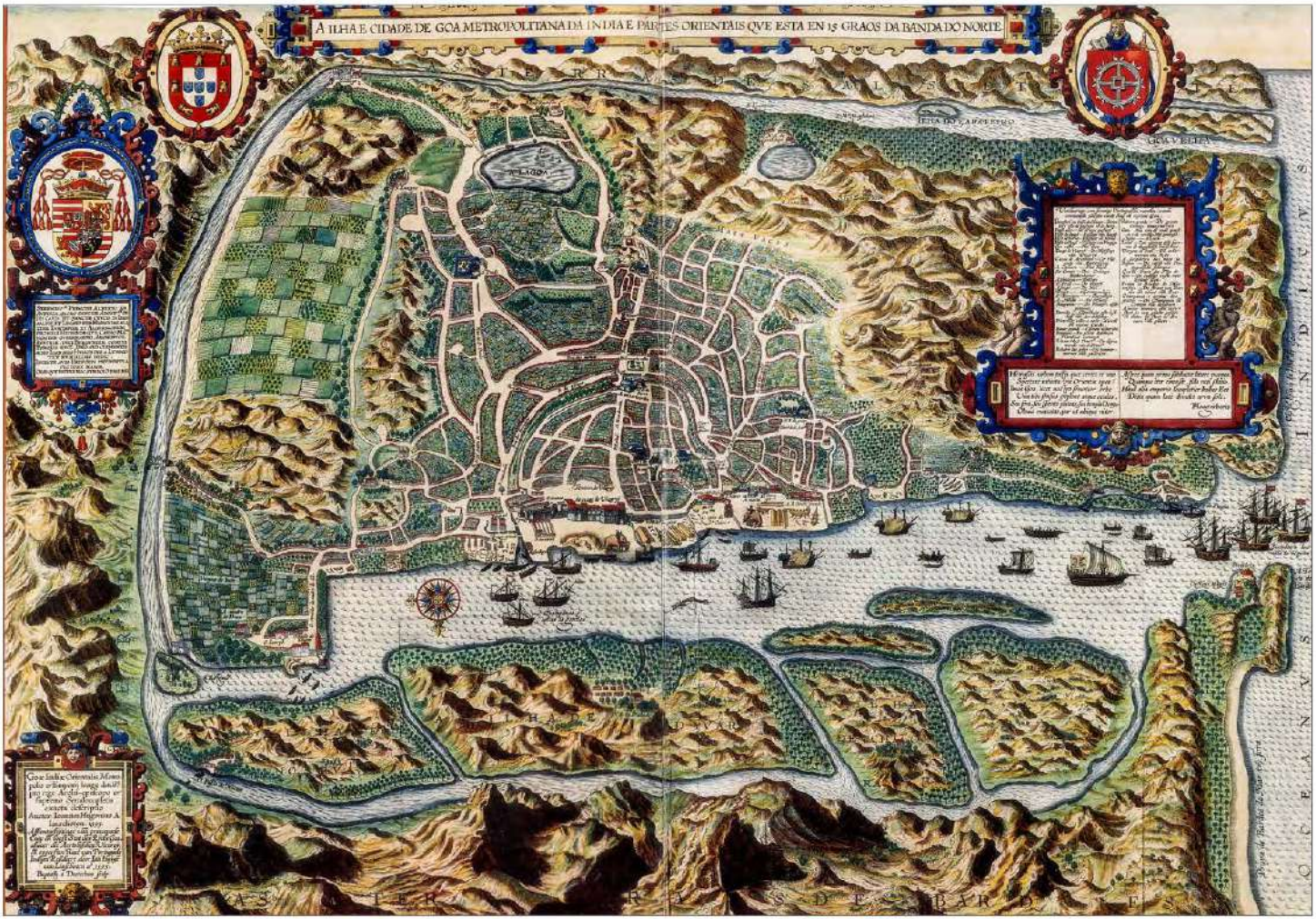
A cidade de Lisboa enfrenta o Oceano Atlântico bem protegida dentro do estuário do Tejo, numa posição geográfica privilegiada do ponto de vista da navegação, que durante séculos contribuiu para o sucesso do seu espaçoso porto. Desenhos e gravuras da capital portuguesa nos alvores da modernidade representam amiúde a frenética actividade da zona ribeirinha e a imensidade de embarcações em frente a ela ancoradas.[1] Lisboa fora desde sempre uma cidade portuária movimentada, mas o século XV trouxe mudanças significativas, com as grandes viagens de exploração geográfica. O estabelecimento de novas rotas marítimas em direcção a territórios situados além-mar, em regiões extra-europeias, foi um processo lento e complexo, possibilitado pela combinação de diversos factores, incluindo entre outros a introdução de melhorias técnicas nos navios existentes, tais como a caravela, o uso inovador a bordo desses navios de instrumentos de navegação astronómica, e as capacidades empresariais de alguns sectores da casa reinante portuguesa.[2]

A caravela portuguesa foi a verdadeira protagonista deste período de mudanças revolucionárias na navegação oceânica europeia. Pouco se sabe sobre os processos de construção naval no século XV, pois a arquitectura das caravelas constituía uma espécie de segredo de estado. Por isso, não sobrevivem quaisquer testemunhos textuais ou iconográficos sobre os respectivos processos de construção; e raros são os vestígios arqueológicos sobreviventes que permitem desvendar características técnicas desta embarcação. As descrições artísticas geralmente representam um navio de médio porte, com bordos altos, um castelo na popa, dois ou três mastros, e velas triangulares latinas. A capacidade de carga das primeiras caravelas era limitada, pois tratava-se basicamente de navios de exploração, capazes de navegar muito perto do vento e de, inclusivamente, fazer uso de ventos contrários. Logo que as novas rotas para o litoral de África e para as ilhas do Atlântico foram estabelecidas, a caravela tornou-se mais pesada, aumentando a sua tonelagem e usando velas quadrangulares, apropriadas para navegar com ventos favoráveis.[3]

Na década de 1470 estaria totalmente operacional a chamada *volta da Guiné*, que envolvia uma viagem para sul, junto à costa africana, e um regresso a Portugal por uma longa rota indirecta que cruzava o arquipélago dos Açores, no meio do Atlântico. Por um processo de erro e correcção, e na sequência de incontáveis desastres marítimos, os navegadores portugueses descodificaram progressivamente os ventos e as correntes do Atlântico. A tripulação típica das caravelas com destino à Guiné, que largavam anualmente de Lisboa e doutros portos portugueses na Primavera, incluía algumas dezenas de marinheiros e soldados, sob a liderança de um capitão e a orientação de um piloto. A jornada de ida-e-volta poderia demorar até seis meses, dependendo das condições de navegação e destinos específicos. Embora o financiamento directo da Coroa portuguesa fosse fundamental nas primeiras viagens, que foram encaradas como monopólio régio, desde cedo foi tolerada, e mesmo incentivada, a participação de negociantes privados, frequentemente estrangeiros, no comércio ultramarino, quer investindo nos navios patrocinados pela Coroa, quer adquirindo as suas próprias embarcações. Durante a segunda metade do século XV, Lisboa tornou-se o centro de uma complexa rede de rotas marítimas ultramarinas, que abrangia não só diversos portos do litoral africano, e nomeadamente São Jorge da Mina (no actual Gana), mas também os arquipélagos da Madeira, Açores, Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe. Em 1488 Bartolomeu Dias navegava ao longo da parte meridional da costa de África, atingindo o Oceano Índico; e uma década mais tarde a armada de Vasco da Gama inaugurava a rota marítima directa entre Portugal e a costa ocidental da Índia. Ao rumar a Oriente, o principal objectivo dos portugueses era simples: participar no comércio internacional de especiarias asiáticas e de outros bens de luxo com destino a Europa, utilizando o recém-inaugurado caminho marítimo pela via do Cabo da Boa Esperança. O extraordinário sucesso comercial dos primeiros empreendimentos dos portugueses nos mares orientais, complementado pela consciência de que estavam perfeitamente equipados em termos militares, técnicos e logísticos para alcançar os seus objetivos, levaram-

da China e do Japão, resultando numa vastíssima rede de estabelecimentos portugueses, geridos por dezenas de funcionários civis e militares da Coroa lusitana, quer enviados da Europa em armadas anuais, quer recrutados localmente, e que eram complementados por membros de diversas ordens religiosas católicas. Com o apoio de colaboradores locais – pilotos, marinheiros, soldados, comerciantes, feitores, físicos – os portugueses rapidamente desvendaram os segredos da Ásia: a mecânica dos monções que controlavam os calendários de navegação à vela; as mais seguras rotas marítimas; os navios mais adequados para cada viagem específica; as mais ricas cidades portuárias; as mercadorias mais valiosas; os mais importantes centros de produção e distribuição de mercadorias exóticas; os preços, medidas e pesos em uso naquelas partes. E tão importante como tudo isso, os portugueses começaram a aprender a geografia política e religiosa da Ásia, o poder militar e naval que tinham de enfrentar em cada região, onde deviam estabelecer bases, que regiões havia que evitar, onde encontrar aliados ou parceiros comerciais.[4] A cidade de Goa – notavelmente representada no mapa publicado pelo viajante holandês Jan Huygen van Linschoten em Amesterdão em 1596 – era o epicentro do *Estado da Índia*, que estava sobretudo orientado para a rota do Cabo (cf. gravura 1).[5]

Fig. 1 – Goa numa gravura do *Itinerario* de Jan Huygen van Linschoten, Amesterdão, 1596.



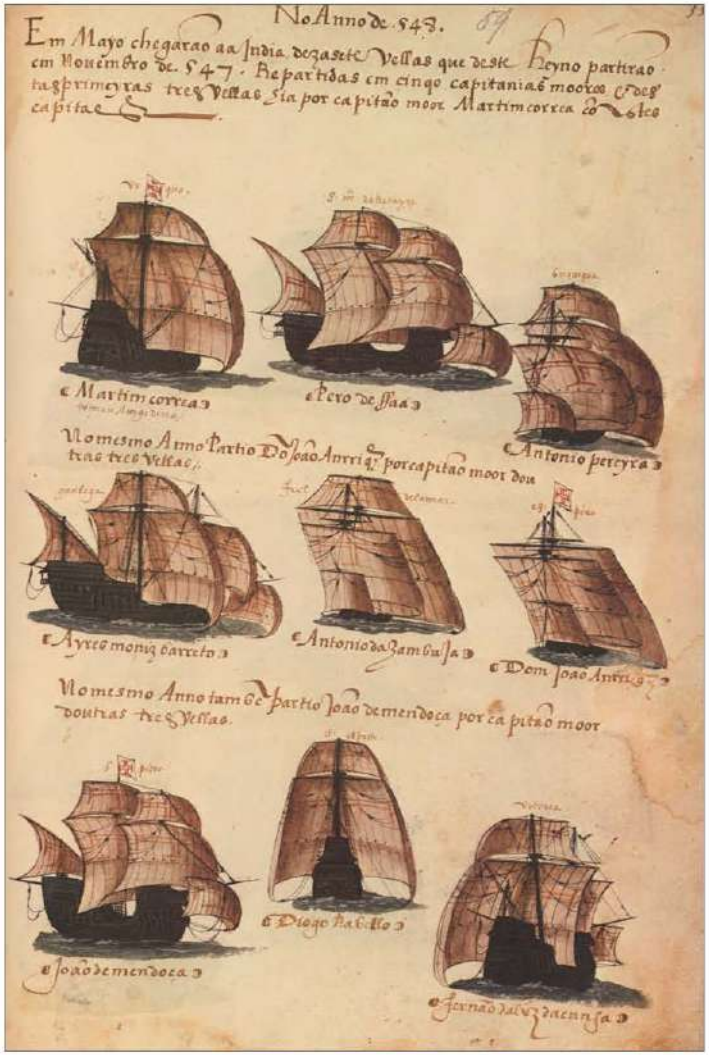
A *carreira da Índia* – designação desde cedo atribuída à ligação directa entre Lisboa e Goa – foi a mais importante rota marítima controlada pelos portugueses durante o século XVI. Todos os anos, quase sempre entre Março e Abril, um número variável de navios, por vezes mais de uma dezena, largavam do rio Tejo com destino ao Oceano Índico, numa viagem geralmente sem escalas, que nunca demorava menos de seis meses. A jornada de regresso da Índia, com partidas de Goa ou de Cochim nas proximidades de Dezembro, demorava pelo menos mais meio ano.[6] Se os quatro navios da armada de Vasco da Gama podiam transportar carregamentos de 100 a 120 toneladas cada um, com uma tripulação total de cerca de 200 homens, nas décadas seguintes as grandes naus portuguesas começaram paulatinamente a entrar em cena. Estas navios, que durante quase um século monopolizaram a *carreira* da Índia, eram muito maiores que as caravelas, podendo as mais avantajadas transportar cargas de mais de 1000 toneladas e levar a bordo quase um milhar de pessoas. As grandes naus portuguesas, equipadas com três, quatro ou cinco mastros e velas rectangulares, navegavam com ventos favoráveis em rotas bem definidas, tomando em linha de conta os calendários de navegação no Atlântico e no Índico.[7]

Muitas destas embarcações que viajaram entre Portugal e a Índia na centúria de Quinhentos aparecem representadas na iconografia da época, e mormente no manuscrito conhecido como *Memória das Armadas*, um anónimo álbum de ilustrações coloridas, datado de finais da década de 1560 (cf. gravura 2), que representa todos os navios partidos de Lisboa ano a ano.[8] Contudo, os detalhes da respectiva arquitectura naval são ainda hoje maioritariamente desconhecidos, por enorme escassez de testemunhos documentais e arqueológicos.[9] Os navios despachados para Portugal a partir dos portos indianos transportavam anualmente um número variável de pessoas, bem como valiosos carregamentos, compostos por uma enorme diversidade de bens e mercadorias, e às vezes também incluindo animais de grande porte.[10] A tripulação das embarcações era muito variada. Se os capitães, pilotos e mestres eram normalmente de origem portuguesa, a restante equipagem poderia integrar não só portugueses, como também gente oriunda das mais diversas regiões asiáticas e africanas. Os passageiros eram normalmente europeus: servidores da Coroa lusitana que regressavam a Portugal, religiosos de várias denominações que iam incumbidos de alguma missão específica, mercadores das mais diversas origens que acompanhavam as suas cargas.

Fig. 2 – Rua Direita dos Leilões em Goa, numa gravura do *Itinerario* de Jan Huygen van Linschoten, Amesterdão, 1596.

Mais raramente encontravam-se também passageiros asiáticos a bordo, frequentemente emissários ou representantes de potentados orientais. Lisboa assistia assim, anualmente, à chegada de gentes oriundas das mais remotas partes do Oriente. Estes exóticos visitantes podiam ser príncipes da casa real de Ormuz, prisioneiros de origem turca, embaixadores persas ou mogores, ou mesmo enviados de senhores feudais das ilhas do Japão. Ocasionalmente, as embarcações vindas da Índia descarregavam também na maior das cidades portuárias lusitanas animais orientais.

Fig. 3 – Armada que saiu de Lisboa em 1547 no livro da *Memória das Armadas*, cerca de 1567, Academia das Ciências de Lisboa.



Relembre-se o célebre elefante asiático trazido para Lisboa, que seria pouco depois enviado a Roma, na célebre embaixada de Tristão da Cunha à corte papal em 1514. Ou o rinoceronte que no ano seguinte foi despachado da Índia para el-rei D. Manuel I, e que viajou na *carreira da Índia*.[11] Os grandes animais viajantes eram decerto excepções nos carregamentos das naus portuguesas, mas as fontes quinhentistas inserem aqui e ali referências à chegada ao porto lisboeta de grandes paquidermes, oriundos de terras indianas ou cingalesas. Mas outros animais chegavam das longínquas *Índias*, como aves exóticas de coloridas penugens, símios de dimensões variadas, cavalos árabes e persas, e mesmo grandes felinos, que constituíam acrescido motivo de assombro, numa metrópole que desde cedo deixou de se surpreender com o mundo exótico que nela desembarcava.[12]

Relativamente a outras mercadorias mais prosaicas que eram descarregadas em Lisboa, as especiarias como a pimenta, a canela, o cravinho e a maça eram omnipresentes nos porões das naus portuguesas da *carreira*, acondicionadas em diversíssimos contentores ou recipientes, que podiam incluir barris e caixões de madeira, sacos de fibras ou jarras de louça. As martabanas, jarras que tomavam o seu nome da região birmanesa onde eram fabricadas, desde cedo fizeram a sua aparição nos navios portugueses. Muitas outras drogas, como a raiz-da-china, o ruibarbo, o gengibre ou o almíscar eram também trazidas do Oriente em quantidades apreciáveis, geralmente no interior de vasos de porcelana ou boiões de louça. Cerâmicas chinesas, e nomeadamente as porcelanas azuis-e-brancas típicas da dinastia Ming, faziam também parte dos carregamentos trazidos para Lisboa.

Em virtude da sua relativa fragilidade, a louça chinesa era transportada em caixas ou barris de madeira, mas algumas peças eram tão preciosas e valiosas, que mereciam estojos especiais de cabedal. Os têxteis orientais também integravam estas cargas, incluindo finos tecidos indianos, sedas chinesas bordadas ou tapetes de lã persa. Uma parte diminuta, mas altamente valiosa, da carga de cada nau incluía jóias e pedras preciosas de origem asiática, que eram fáceis de transportar, muitas vezes em pequenos baús de madeiras preciosas, e originavam lucros consideráveis. Uma multiplicidade de substâncias aromáticas, como incenso ou benjoim, faziam também parte da carga das naus lusitanas. Entretanto, os artesãos asiáticos muito frequentemente produziam artefactos especialmente encomendados por clientes europeus,

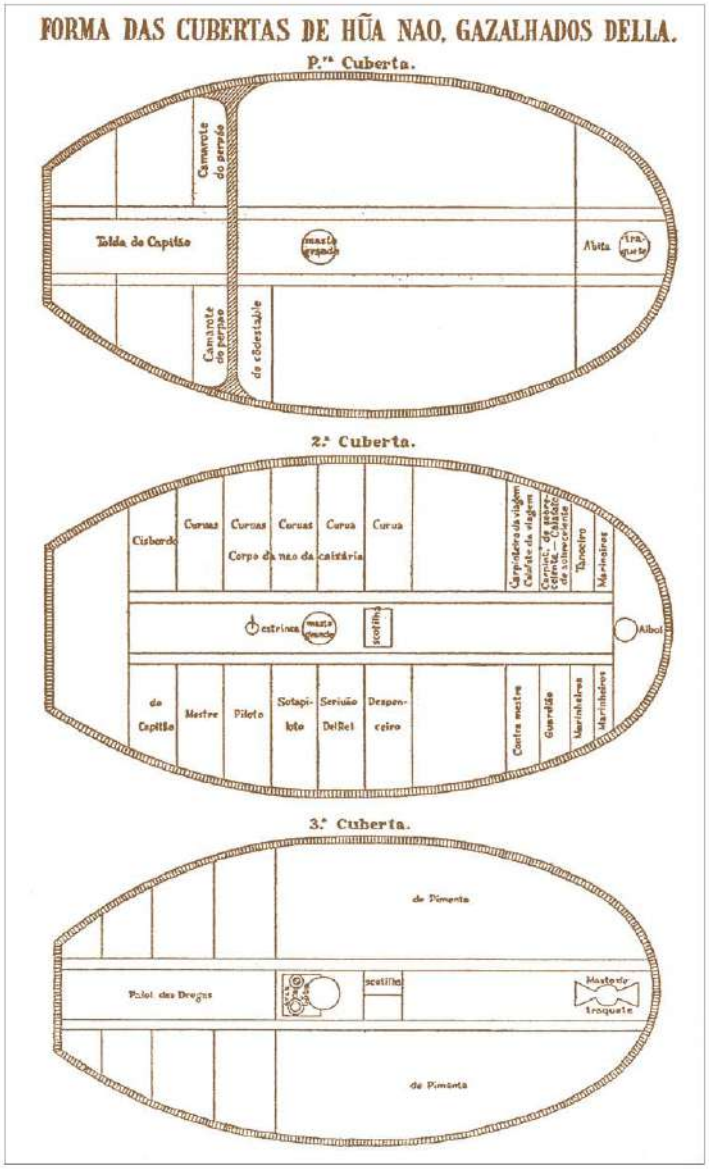
como jóias em filigrana de ouro, estatuetas em marfim ou caixas de laca com aplicações em metais preciosos.[13] Quando a viagem decorria de forma normal, sem incidentes de percurso, todos estes bens e mercadorias eram desembarcados em Lisboa, no final da longa viagem marítima. Embora as estruturas portuárias em ambos os extremos da rota do Cabo, sobretudo no século XVI, sejam razoavelmente conhecidas, não existe muita documentação directa sobre o carregamento e acondicionamento destas cargas a bordo das naus da *carreira* da Índia nos portos indianos, nem sobre a logística do respectivo desembarque à chegada a Lisboa.[14] As fontes portuguesas também não são muito explícitas, em termos quantitativos individuais, a respeito destes carregamentos, apenas estando disponíveis dados para algumas poucas viagens da *carreira* da Índia, nomeadamente para os anos de 1518 e 1587.[15] Assim, há que buscar fontes indirectas que permitam detectar quer os métodos utilizados na estiva das naus da Índia, quer a diversidade das mercadorias embarcadas. Será então possível entrever de forma minimamente documentada o conteúdo e logística de desembarque das cargas dos navios oriundos dos longínquos portos asiáticos que regularmente aportavam ao rio Tejo.

Neste contexto, uma das possíveis fontes de informação será decerto o *Itinerario* de Jan Huygen van Linschoten (cf. gravura 3), que foi primeiro impresso em Amesterdão em 1596, com muitas edições e traduções subsequentes.[16] O célebre viajante holandês viveu durante alguns anos em Goa, onde desempenhou funções de secretário do arcebispo D. Vicente da Fonseca entre 1583 e 1588, já durante a União Ibérica. Na capital do *Estado da Índia*, Linschoten ocupou-se também com a recolha sistemática de informações vivenciais, e também de materiais diversos sobre o mundo oriental, que incluíam nomeadamente livros impressos, relatórios manuscritos e cópias de mapas de origem portuguesa.

De regresso aos Países Baixos, Linschoten publicou o seu monumental *Itinerario, Voyage ofte Schipvaert*, no qual fornecia detalhadas notícias não só sobre o mundo asiático (as gentes, as entidades políticas, os costumes e as crenças, as mercadorias e as rotas), mas também sobre as características mais relevantes do *Estado da Índia*, incluindo os seus pontos fracos. Curiosamente, a obra de Linschoten não só fornecia dados sobre as embarcações e mercadorias que cruzavam os mares orientais, mas continha igualmente informações detalhadas sobre os métodos de carga das grandes naus que largavam dos portos indianos com destino a Portugal. O escritor holandês explicava que logo após o carregamento do lastro no fundo de cada navio, as duas cobertas seguintes eram enchidos com pimenta, a qual era despejada em porões que depois eram hermeticamente selados. De resto, apenas líquidos e víveres destinados ao consumo durante a longa jornada eram guardados nestes espaços inferiores. A coberta seguinte, em sentido ascendente, continha câmaras onde eram guardadas «a pólvora, o biscoito, velas, panos e outras coisas do navio», bem como cabines para os oficiais do navio, onde estes podiam guardar as suas *quintaladas*, bens isentos de

Fig. 4 – Frontispício da 1.ª edição do *Itinerario* de Jan Huygen van Linschoten, Amesterdão, 1596.

Fig. 5 – Esquema das três cobertas de uma nau segundo desenho incluído em *Livro em que se contém toda a fazenda (…)* de Luís de Figueiredo Falcao,1607, existente na Torre do Tombo, tal como foi publicado por António Sérgio em *Naufrágios e combates no mar*, vol. 1, Lisboa, 1958.



taxas que eram uma das prerrogativas concedidas pela Coroa portuguesa aos seus servidores. Alternativamente, alguns destes espaços poderiam ser arrendados aos mercadores privados.[17] Alguns diagramas ligeiramente posteriores, preparados por Manuel Fernandes para o seu *Livro de Traças de Carpintaria*, um manuscrito datado de 1616, e por Luís de Figueiredo Falcão para o seu também manuscrito *Livro em que se contém toda a fazenda*, datado de 1617, constituem excelentes ilustrações das descrições do viajante holandês, mostrando as várias divisões no interior dos diversos conveses das grandes naus portuguesas (cf. gravura 4).[18]

Ainda de acordo com o *Itinerario*, todos as restantes cobertas e espaços livres do navio eram «carregados pelos comerciantes com todo o género de mercadorias», acondicionados em «caixas, barris, fardos e pacotes». Linschoten acrescentava que praticamente todo o navio, incluindo a proa e a popa, estava repleto de «grandes jarras, barris, caixas e galinheiros». A obra do holandês fornecia ainda detalhes a respeito da estiva a bordo dos navios portugueses, sublinhando que, embora fosse tomado todo o cuidado com o inventário da carga, os responsáveis por este processo eram frequentemente subornados por mercadores que queriam garantir um lugar seguro a bordo para os seus próprios bens e mercadorias.[19]

A imagem global transmitida por esta fonte holandesa mostra as naus portuguesas a partirem de Goa ou de Cochim para a Europa com porões totalmente carregados, acrescendo ainda uma enorme quantidade de recipientes, contendo os mais variados produtos, armazenados em todos os espaços disponíveis a bordo. Esta circunstância, na realidade, estava na origem de muitos dos desastres marítimos que na época ocorriam com alguma regularidade.

A União Ibérica teve consequências nefastas para a navegação portuguesa da *carreira da Índia*, pois passou a ser cada vez mais frequente, depois de 1580, as naus portuguesas que regressavam do Oriente serem atacados no Oceano Atlântico por navios ao serviço de potência inimigas de Espanha.[20] A Inglaterra, nomeadamente, tinha decidido incluir os navios portugueses na sua lista de alvos económicos privilegiados. Assim, em Agosto de 1592, o gigantesco navio *Madre de Deus*, que vinha da Índia, foi capturado junto aos Açores por uma armada inglesa sob o comando de Sir John Burgh (ou Burrowes), que ali aguardava a chegada de embarcações oriundas do Oriente.[21] De acordo com informações inglesas publicadas por Richard Hakluyt alguns anos mais tarde

(cf. gravura 5), este navio português tinha sete cobertas e uma capacidade de carga de 1600 toneladas, das quais 900 correspondiam à carga transportada nos porões, sendo as restantes atribuíveis às 32 peças de artilharia, aos 600 ou 700 passageiros que viajavam a bordo, aos víveres, e a outros bens e apetrechos normais num navio daquele tipo. As dimensões realmente gigantescas deste navio foram muito admiradas em Inglaterra, para onde ele foi levado, sendo a respectiva carga avaliada em cerca de 150 mil libras esterlinas. Hakluyt publicou um interessante resumo das mercadorias encontradas a bordo:

«As principais mercadorias, depois das jóias […], consistiam em especiarias, drogas, sedas, calicós, colchas, tapetes e corantes, &c. As especiarias eram pimenta, cravo, maça, noz-moscada, canela, gengibre verde. As drogas eram benjoim, incenso, galanga, mirabolanos, aloés de Socotorá, cânfora. As sedas, damascos, tafetás, seda fina, altobassos, quer dizer, falso tecido de ouro, seda crua da China, seda enrolada, seda branca retorcida, […]. Os calicós eram […] calicós brancos, calicós engomados, calicós brancos grosseiros, calicós castanhos, calicós castanhos grosseiros. Havia também […] tapetes como os da Turquia; a que se deve acrescentar pérolas, almíscar, civeta, e âmbar-cinzento. As restantes mercadorias eram muitas em quantidade, mas menos valiosas; como presas de elefante, vasos de porcelana da China, côcos, peles, madeira de ébano preta, leitos desta madeira, […]».22

Poderia ainda adiantar-se que o extraordinário valor das mercadorias encontradas a bordo da nau *Madre de Deus*, e que em circunstâncias normais teriam sido descarregadas no porto de Lisboa, contribuiu sobremaneira para incentivar as primeiras viagens inglesas rumo ao Oriente, que ocorreriam poucos anos mais tarde.[23]
Mas não eram apenas os ingleses que no Atlântico assediavam a navegação portuguesa oriunda da Índia; o mesmo faziam os neerlandeses.[24] De resto, coincidindo com a publicação do *Itinerario* de Linschoten, começaram a enviar os seus próprios navios para os mares orientais a partir de 1595, e rapidamente conseguiram ocupar posições estratégicas na Insulíndia, aliás num processo muito semelhante ao que havia sido adoptado pelos portugueses cerca de cem anos antes. Um dos incidentes mais relevantes do confronto luso-neerlandês ocorreu em 1602, na ilha de Santa Helena, situada a meio do Atlântico, onde os navios portugueses oriundos da Índia costumavam fazer escala, para se reabastecerem de água fresca. Melchior Estácio do Amaral relatou o episódio dois anos mais tarde, no *Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago* (cf. gravura 6), obra publicada em Lisboa em 1604.[25] Esta embarcação portuguesa, que rumava a Lisboa pesadamente carregada de gentes e de mercadorias, foi capturada por três navios holandeses, que a levaram para a ilha de Fernão de Noronha, ao largo do Brasil, onde foi efectuada a transferência do carregamento. Estácio do Amaral, que foi responsável pela investigação

Fig. 6 – Frontispício da 1.ª edição de *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, de Richard Hakluyt, Londres, 1589.

THE PRINCIPALL
NAVIGATIONS, VOIA-
GES AND DISCOVERIES OF THE
English nation, made by Sea or ouer Land,
to the most remote and farthest distant Quarters of
the earth at any time within the compasse
of these 1500. yeeres: Deuided into three
seuerall parts, according to the po-
sitions of the Regions whereun-
to they were directed.

The first, conteining the personall trauels of the English vnto *Iudea, Syria, Arabia*, the riuer *Euphrates, Babylon, Balsara*, the *Persian* Gulfe, *Ormuz, Chaul, Goa, India*, and many Ilands adioyning to the South parts of *Asia*: together with the like vnto *Egypt*, the chiefest ports and places of *Africa* within and without the Streight of *Gibraltar*, and about the famous Promontorie of *Buona Esperança*.

The second, comprehending the worthy discoueries of the English towards the North and Northeast by Sea, as of *Lapland, Scrikfinia, Corelia*, the Baie of *S. Nicholas*, the Isles of *Colgoieue, Vaigats*, and *Noua Zembla* toward the great riuer *Ob*, with the mightie Empire of *Russia*, the *Caspian* Sea, *Georgia, Armenia, Media, Persia, Boghar* in *Bactria*, & diuers kingdoms of *Tartaria*.

The third and last, including the English valiant attempts in searching almost all the corners of the vaste and new world of *America*, from 73. degrees of Northerly latitude Southward, to *Meta Incognita, Newfoundland*, the maine of *Virginia*, the point of *Florida*, the Baie of *Mexico*, all the Inland of *Noua Hispania*, the coast of *Terra firma, Brasill*, the riuer of *Plate*, to the Streight of *Magellan*: and through it, and from it in the South Sea to *Chili, Peru, Xalisco*, the Gulfe of *California, Noua Albion* vpon the backside of *Canada*, further then euer any Christian hitherto hath pierced.

Whereunto is added the last most renowmed English Nauigation,
round about the whole Globe of the Earth.

By Richard Hakluyt Master of Arts, and Student sometime
of Christ-church in Oxford.

Imprinted at London by GEORGE BISHOP
and RALPH NEWBERIE, Deputies to
CHRISTOPHER BARKER, Printer to the
Queenes most excellent Maiestie.

1589.

do incidente, afirma que o *Santiago* was carrying «no porão, quatro mil quintais de pimenta»; mas «debaixo da ponte, e em cima dela, na tolda, no chapitéu, sobre o batel, no sítio do cabrestante e no convés eram tantos os caixões de fazenda e fardos», que «não cabia uma pessoa». Havia mesmo fardos e caixas «por for a do costado, pelas postiças, e mesas de guardnição», que era extremamente difícil manobrar as velas e trabalhar com o cabrestante.[26] A obra de Estácio do Amaral não entra em pormenores

Fig. 7 – Frontispício da 1.ª edição do *tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago*, de Melchior Estácio do Amaral, Lisboa, 1604.

TRATADO DAS
BATALHAS, E SVCESSOS DO
Galeão Sanctiago com os Olandeſes na Ilha de
Sancta Elena. E da Náo Chagas com os Vngleſes
antre as Ilhas dos Açores: Ambas Capitainas da
carreira da India. E da cauſa, & deſaſtres, por-
que em vinte annos ſe perderão trinta &
oito náos della: com outras
couſas curioſas.
Eſcripto por Melchior Eſtacio do Amaral.
Dirigido ao Excellentiſsimo Principe Dom
Theodoſio Duque de Bragança.
Impreſſo em Lisboa: Com licença da Sancta Inqui-
ſição: Por Antonio Aluarez. Anno 1604.

sobre o carregamento transportado nesta nau, como aliás era habitual nos relatos de naufrágio. Contudo, o *Tratado das batalhas e sucessos* menciona de passagem um certo florentino que viajava a bordo do *Santiago*, e que da Índia regressava à Europa, «com muita fazenda e encomendas de muito preço».[27] Ora este viajante era Francesco Carletti, mercador que chegara ao Oriente pela via das Filipinas, e que depois seguira até Goa, com o propósito de embarcar na *carreira da Índia*. O florentino redigiria uma detalhada crónica das suas aventurosas peregrinações, a qual só muitos anos mais tarde seria publicada. É possível colher neste singular relato de circum-navegação dados muito concretos sobre algumas das mercadorias adquiridas por Carletti durante as suas andanças orientais, muitas delas destinadas ao seu patrono, o grão-duque da Toscana. Especial relevo merecem os produtos de origem chinesa, obtidos durante as visitas efectuadas a Macau e a Cantão, e que incluíam tecidos de seda e fio dourado em grandes quantidades, bem como um serviço completo de porcelana chinesa azul-e-branca, constituído por 700 peças, e cinco grandes jarras do mesmo material. No interior destas últimas, Carletti transportava gengibre em conserva, ruibarbo e almíscar. Todos estes bens, que em princípio, teriam de ser desembarcados em Lisboa, foram apreendidos pelos corsários neerlandeses, circunstância que forçou a viajante florentino a rumar aos Países Baixos, para aí poder reclamar a devolução das suas mercadorias.[28] Como se pode constatar, é possível localizar fontes de informação interessantes, algumas delas de origem não-portuguesa, sobre a natureza das cargas transportadas rumo a Lisboa pelos navios da *carreira da Índia*, ao longo dos séculos XVI e XVII. Aqui e ali podem entrever-se pormenores sobre os imensos carregamentos que, regra geral, enchiam as grandes naus portuguesas que regressavam do Oriente. A arqueologia naval pode constituir também um precioso adjuvante nesta pesquisa específica, já que muitos dos naufrágios localizados e estudados em anos recentes revelam normalmente dados significativos sobre as mercadorias e bens de uso pessoal transportadas a bordo. Um exemplo significativo é dado pela nau *Nossa Senhora dos Mártires*, embarcação que soçobrou praticamente à chegada a Lisboa em 1605, no termo de uma longa viagem desde o litoral da Índia. Paralelamente a objectos de uso quotidiano a bordo, foi possível identificar uma parte importante das cargas transportadas, que incluíam têxteis, porcelanas, e sobretudo

especiarias.[29] Outro caso exemplar é constituído pela *Nossa Senhora da Luz*, naufragada nas ilhas dos Açores em 1615, também de regresso das partes do Oriente. Entre muitos outros produtos de comércio, como têxteis, especiarias e porcelanas, este navio transportava uma quantidade apreciável de cauris, pequenas conchas que eram normalmente adquiridas no arquipélago das Maldivas, e que muitas vezes eram trazidas para Portugal em largas quantidades, como lastro das embarcações da *carreira da Índia*.[30] Trata-se de uma mercadoria de reduzida visibilidade, mas de importância essencial, dado que após o desembarque em Lisboa era logo de seguida exportada para os entrepostos lusitanos em África, onde era usada na aquisição de escravos africanos.[31] Muitos aspectos relacionados com os carregamentos das naus da *carreira da Índia* estão já bastante bem estudados. Conhecem-se os contornos da participação portuguesa no comércio de especiarias, sedas, porcelanas e outros produtos valiosos, que se efectuava entre a Índia e Portugal.

Fig. 8 – Índico Oriental e Extremo Oriente numa carta do atlas de Fernão Vaz Dourado de 1570. Huntington Library, San Marino (California).

As quantidades e preços desses produtos estão basicamente recenseadas, bem como o traçado das principais rotas e as características genéricas dos navios utilizados. Os protagonistas individuais ou colectivos deste intenso movimento mercantil são também razoavelmente bem conhecidos. Alguns dos vestígios materiais deste tráfico (sedas, porcelanas, objectos preciosos, jóias) foram analisados com algum detalhe. Contudo, muitos aspectos da logística desta importante rota mercantil, que ligava o Oriente e o Ocidente desde os alvores do século XVI, estão ainda por aprofundar. Como é que os muitos produtos comercializados chegavam a Goa ou a Cochim, onde eram carregados nos navios da *carreira da Índia*? De que forma eram adquiridos? Por que meios e caminhos eram transportados até ao destino final nos portos da costa ocidental indiana? Como eram embalados e armazenados? Que tipos de recipientes e contentores eram utilizados para os diferentes produtos? De que forma eram as mercadorias transbordadas nos diferentes portos? Como eram carregados e acondicionados a bordo dos navios de maior porte? E como eram desembarcados à chegada a Lisboa? Outras tantas questões que valerá a pena continuar a explorar.

Notas

1 Sobre o porto de Lisboa, ver uma visão genérica em O'Flanagan 2008, 129-170.
2 Relativamente à primeira fase da expansão portuguesa, ver as sínteses de Godinho 2008 e de Fonseca 1999.
3 A respeito das caravelas, ver Domingues 2004, que refere a bibliografia essencial.
4 Sobre a formação do império marítimo asiático, ver Subrahmanyam 2012 e Barreto 1999.
5 Cf. Linschoten 1997, mapa 6.
6 Ver pormenores sobre estas viagens no estudo de Godinho 2005.
7 Sobre as naus portuguesas, ver Domingues 2004; quando à respectiva construção, ver Costa 1997.
8 Ver a edição de Albuquerque (ed.) 1995.
9 Para uma tentativa de síntese das características das naus da carreira, ver Castro 2005.
10 Sobre passageiros, ver Domingues & Guerreiro 1988; a respeito dos carregamentos, ver dados fundamentais em Boyajian 1993. Ver também Loureiro 2010, para uma primeira abordagem às questões abordadas no presente texto.
11 Ver Bedini 1997.
12 Sobre os elefantes, ver Lach 1967; a respeito do comércio de animais, ver Gorgas 1997.
13 Para uma síntese sobre este mundo da mercadoria, ver Magalhães 1998.
14 Sobre o porto de Lisboa, ver Jordan-Gschwend & Lowe 2015.
15 Estes dados foram detalhadamente analisados em Bouchon 1977; e em Steensgaard 1985.
16 Para uma tradução portuguesa, ver Linschoten 1997.
17 Linschoten 1997, pp. 310-311.
18 Ver Fernandes 1989; e Falcão 1859.
19 Linschoten 1997, p. 311.
20 Ver Glete 2000, 145-185.
21 Sobre este episódio, ver Bovill 1968,
22 Hakluyt 1903-1905, vol. 7, 105-118.
23 Sobre as origens da expansão inglesa, ver Foster 1966.
24 Relativamente ao corso neerlandês, ver Murteira 2012.
25 Ver edição recente em Lanciani 1997, 475-552.
26 Lanciani 1997, 480-481.
27 Lanciani 1997, 523-524.
28 Ver Carletti 1999.
29 Ver Afonso, D'Intino & Soromenho 1998.
30 Sobre este naufrágio, ver Bettencourt 2005, pp. 259-261.
31 A respeito dos cauris, ver Hogendorn & Johnson 1986.

Bibliografia

Afonso, S., D'Intino, R. & Soromenho, M. 1998. Nossa Senhora dos Mártires: A última viagem. Lisboa: Expo '98 & Editorial Verbo.

Albuquerque, L., ed. (1995). Memória das Armadas. Macau: Instituto Cultural de Macau, Museu Marítimo de Macau & Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

Barreto, L. F. (1999). Lavrar o mar: Os portugueses e a Ásia, c.1480-c.1630. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

Bedini, S. A. (1997). The Pope's Elephant. Manchester: Carcanet.

Bettencourt, J. A. (2005). Os vestígios da nau Nossa Senhora da Luz: resultados dos trabalhos arqueológicos. In Arquipélago – História, vol. IX, pp. 231-274.

Bouchon, G. (1977). Navires et cargaisons: Retour de l'Inde en 1518. Paris: Société d'Historie de l'Orient.

Bovill, E. W. (1968). The Madre de Dios. The Mariner's Mirror, vol. 54, n. 2, pp. 129-152.

Boyajian, J. C. (1993). Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640. Baltimore, Maryland: Johns Hopkins University Press.

Carletti, F. (1999). Voyage autour du monde de Francesco Carletti (1594-1606), ed. Paolo Carile & Frédérique Verrier. Paris: Chandeigne.

Castro, F. V. (2005). The Pepper Wreck: A Portuguese Indiaman at the Mouth of the Tagus River. College Station: Texas A&M University Press.

Costa, L. F. (1997). Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa: A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo. Cascais: Patrimónia.

Domingues, F. C. (2004). Os navios do mar oceano: Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa.

Domingues, F. C. & Guerreiro, I. (1988). A vida a bordo na carreira da Índia. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.

Falcão, L. F. (1859). Livro em que se contém toda a fazenda e real patrimonio dos Reinos de Portugal, Índia e Ilhas Adjacentes, e outras particularidades. Lisboa: Imprensa Nacional.

Fernandes, M. (1989). Livro das Traças de Carpintaria, ed. R. Oliveira. Lisboa: Academia de Marinha.

Fonseca, L. A. (1999). Os descobrimentos e a formação do oceano Atlântico: século XIV-século XVI. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

Foster, W. 1966). England's Quest of Eastern Trade. London: Adam & Charles Black.

Glete, J. (2000). Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe. Abingdon, Oxon: Routledge.

Godinho, R. L. (2005). A Carreira da Índia: aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649). Lisboa: Fundação Oriente.

Godinho, V. M. (2008). A Expansão Quatrocentista Portuguesa (2.ª edição). Lisboa: Publicações Dom Quixote.

Gorgas, M. (1997). Animal trade between India and Western Eurasia in the sixteenth century: The role of the Fuggers in animal trading. In K. S. Mathew, Indo-Portuguese Trade and the Fuggers of Germany. Nova Delhi: Manohar, pp. 195-225.

Hakluyt, R. (1903-1905). The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, 12 vols. Glasgow: James MacLehose and Sons.

Hogendorn, J. & Johnson, M. (1986). The Shell Money of the Slave Trade. Cambridge: Cambridge University Press.

Jordan-Gschwend, A. & Lowe, K. (2015). Princess of the Seas, Queen of Empire: Configuring the City and Port of Renaissance Lisbon. In A. Jordan-Gschwend & K. Lowe, eds., The Global City: On the Streets of Renaissance Lisbon. Londres: Paul Holbertson Publishing, pp. 12-35.

Lach, D. F. (1967). Asian Elephants in Renaissance Europe, Journal of Asian History, vol. 1, n. 2, pp. 133-176.

Lanciani, G. (1997). Sucessos e Naufrágios das Naus Portuguesas. Lisboa: Caminho.

Linschoten, J. H. (1997). Itinerário, Viagem ou Navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas, ed. Arie Pos & Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

Loureiro, R. M. (2010). Chinese commodities on the India route in the late 16th – early 17th centuries. Bulletin of Portuguese / Japanese Studies, vol. 20, pp. 81-94.

Magalhães, J. R. (1998). Portugueses no mundo do século XVI: Espaços e produtos. Lisboa: Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses.

Murteira, A. (2012). A Carreira da Índia e o corso neerlandês: 1595-1625. Lisboa: Tribuna da História.

O'Flanagan, P. (2008). Port Cities of Atlantic Iberia, c.1500-1900. Aldershot: Ashgate.

Steensgaard, N.(1985). The return cargoes of the Carreira da Índia in the 16th and early 17th century. In T. R. de Souza, ed., Indo-portuguese history: Old issues, new questions. Nova Delhi: Concept Publishing, pp. 13-31.

Subrahmanyam, S. (2012). The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History (2.ª edição). Londres: Wiley-Blackwell.

Lisboa na época da monarquia hispânica

Augusto Salgado

A internacionalização do conflito nos Países-Baixos, com a entrada em cena da Inglaterra e da França, assim como um acréscimo das ações de corso desses dois reinos protestantes no Atlântico, levam a um redireccionamento do principal eixo das atividades navais do Reino de Castela do Mediterrâneo para o Atlântico (GOODMAN 1998, 372 e CORONA MARZOL 1989, 536). Essa transição do espaço marítimo de interesse do Império de Filipe II de Espanha, futuro I de Portugal, ocorre, definitivamente, com a conquista, anexação ou integração do reino de Portugal em 1580.
Se para alguns autores foi a guerra entre Castela e Inglaterra que transformou as Marinhas num instrumento permanente da guerra na Europa (THOMPSON 1981, 235), esta realidade não se aplica à Coroa de Portugal.

Fig. 1 – A entrada da barra de Lisboa vista a partir da Guia, sendo possível observar todo o conjunto de fortificações que defendiam a entrada da barra de Lisboa, começando em São Julião e no forte da Cabeça Seca (Bugio). Sala de Portugal, Viso del Marques.

Por exemplo, ao contrário da sua congénere castelhana, a Coroa portuguesa, desde os reinados de D. Manuel I e D. João III, organizava armadas reais anuais. Estas tinham como função proteger os navios da Índia ou das Indias Ocidentais, na aproximação final à Península Ibérica, muitas vezes em estreita colaboração com a Coroa de Castela (GUERREIRO 1998, 135). As armadas reais portuguesas eram preparadas e largavam de Lisboa que, não só era a capital da Coroa como, também, era o centro nevrálgico do poder naval português no Atlântico. Após 1580, e neste novo palco, Filipe II necessitava de meios navais adaptados ao Atlântico – os galeões lusitanos – e não as galés que a monarquia Hispânica utilizava no Mediterrâneo, assim como de uma estrutura logística de apoio. Não é, portanto, de estranhar, que seja o próprio monarca a determinar, logo em 1583, que "*Para governo e provim*^{to} *d'armada da Coroa de Castela q S.M*^{de} *manda â este porto* (Lisboa), *como â principal praça d'armas navais d'Espanha*..." (Biblioteca da Ajuda (BA) 50-V-28). Segundo o próprio monarca, este era um dos melhores portos atlânticos, pois tinha a capacidade, só por si, de abastecer uma força naval que podia chegar a contar com 30.000 homens (VASCONCELOS 1960, 144-145). Essa posição de porto principal no Atlântico ainda se mantinha em 1631 (ALCALÁ-ZAMORA Y QUIPO DE LLANO 1975, 100), mas já tinha sido perdida três anos depois. No entanto, a escolha do porto anual para as armadas invernarem ou o porto de aprontamento de uma Armada, não era fixo e dependia de outros factores, nomeadamente de questões estratégicas. Por exemplo, em 1598, a necessidade da *Armada do Mar Oceano* – ou seja, a principal Armada do Atlântico da Monarquia Hispânica -, ficar posicionada mais perto de Inglaterra, fez com que o monarca optasse pelos portos de El Ferrol ou da Corunha para a armada invernar, em detrimento de Lisboa. Já nos anos de 1621 e de 1638, é o próprio monarca que determina que a Armada invernasse em Lisboa (SALGADO 2010, 214) mas, dois anos mais tarde, o conde-duque Olivares opta pela Corunha, não obstante os receios da Junta das Armadas quanto a um eventual ataque dos franceses a esse porto (GOODMAN 1996, 64).

Em termos da utilização estratégica do Atlântico, ou do *Mar Oceano*, como era habitualmente designado, entre 1580 e 1640, e como seria de esperar, os meios navais lusitanos passaram a cumprir as políticas estratégicas da Monarquia Hispânica que agora integravam.

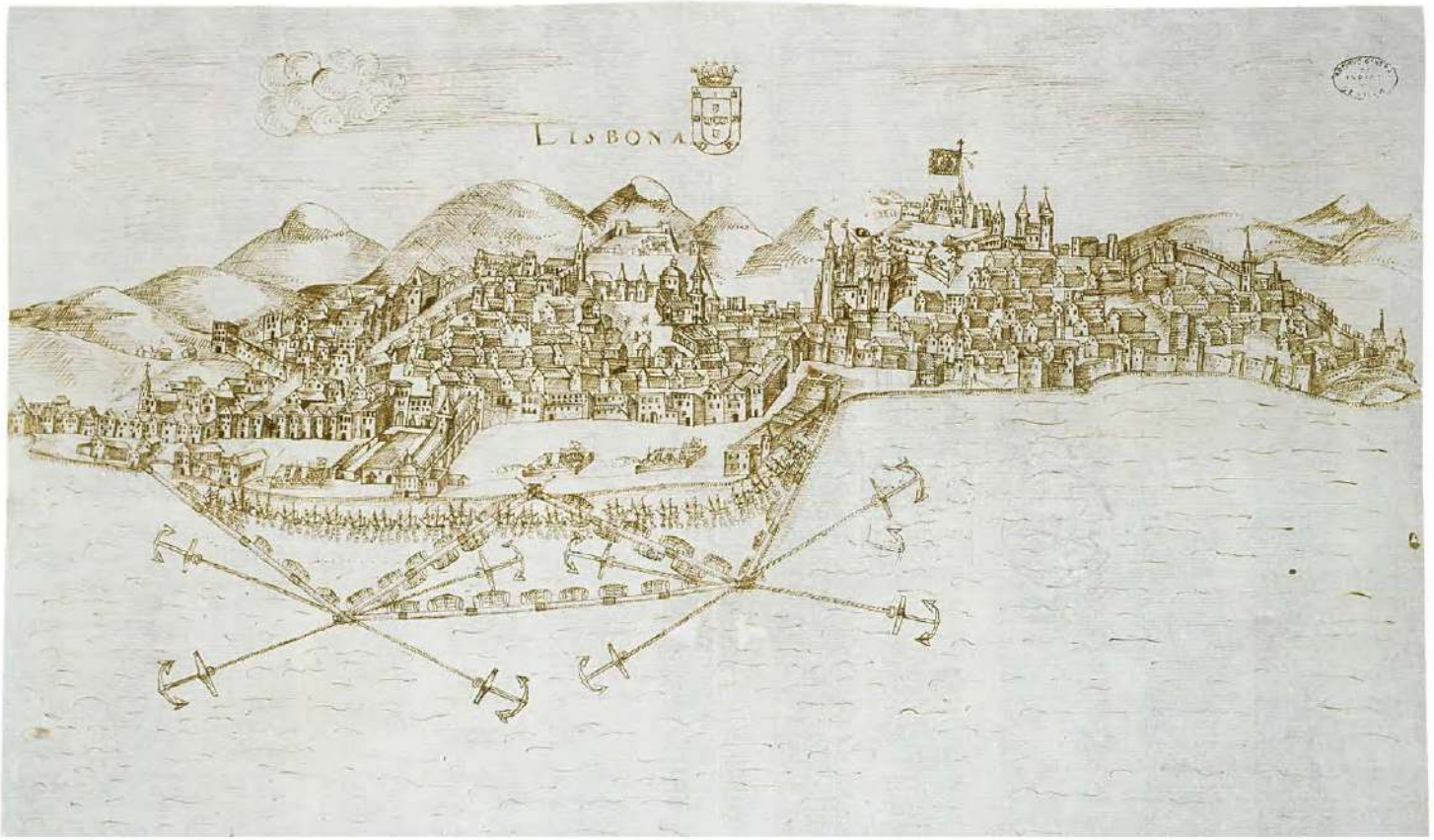
Até 1580 e desde meados do século XVI, que a Coroa de Portugal utilizava uma "Estratégia Defensiva" – que, segundo a definição de Jan Glete, implicava a proteção dos territórios e linhas de comunicação – que lhe permitia proteger não só as ilhas atlânticas como, também, o final das longas rotas oceânicas que tinham início no Oriente ou do Brasil. O que ocorre após 1580, e com todos os seus meios, incluindo os navios, o pessoal e os estaleiros, já integrados nas armadas da Coroa de Castela, é exatamente o oposto. Filipe II de Castela, vai implementar no Atlântico norte uma "Estratégia Ofensiva", i.e. com ações dirigidas contra os territórios e as linhas de navegação das potências protestantes do Norte da Europa (GLETE 1993, 18-21).

Esta estratégia só será alterada em 1605, após 15 anos de ações navais ofensivas com resultados claramente desfavoráveis para Castela - nomeadamente em campanhas e excursões ofensivas contra Inglaterra em 1588, 1596 e 1597. A partir dessa data, e já com Filipe III de Castela, II de Portugal, no trono, a Estratégia da Coroa de Monarquia Hispânica para o Atlântico Norte passou a ser "Estratégia Defensiva". É neste seguimento que, em Agosto de 1606, o monarca consulta o Conselho de Guerra com a intenção de subdividir em três grupos a *Armada del Mar Oceano*, de modo a fechar o Atlântico às ações inimigas e, simultaneamente, negar-lhes as presas. Aparentemente, esta medida foi bem acolhida pelos seus conselheiros, pois o monarca implementou-a no ano seguinte (GARCÍA GARCÍA 1996, 161-162 e SALGADO 2010, 139) e será seguida, com ligeiras variações, até à restauração da independência de Portugal em 1640.

No que se refere ao número total de meios navais aprontados em Lisboa durante este período de 60 anos, não é possível termos um valor exacto, nem do total de navios que integraram armadas reais que foram preparadas no porto de Lisboa, pois não há registos com esses dados. A situação complica-se mais porque, para além das armadas conjuntas, habitualmente designadas de *Armadas del Mar Oceano*, Portugal continuou a manter, neste período, a *Armada das Ilhas* e, por vezes, também a *Armada da Costa*, das quais só temos informações ainda mais escassas. Em números muito gerais, entre 1580 e 1640 foram aprontados, em Lisboa, mais de mil navios, incluindo galeões, naus, urcas, caravelas, etc... num esforço inigualável quando comparado com outros portos da Monarquia Hispânica. Essa distribuição ao longo dos 60 anos não é equitativa, pois houve anos que não foram preparados quaisquer navios, para além dos navios da Carreira da Índia

enquanto, noutros anos, chegaram a ser cerca de cem navios, como foi o caso da designada "Invencível" Armada de 1588. Contudo, em simultâneo, Portugal também teve que garantir a defesa das suas possessões no Oriente e do Brasil e, entre 1580 e 1600, largaram de Lisboa para o Oriente, para além dos navios da Carreira da Índia, 24 galeões, sendo 10 com destino a Malaca, conforme estabeleciam os contratos. De 1601 a 1640 largaram de Lisboa cerca 60, embora alguns realizassem mais do que uma viagem (MATHEW 1997, 256ss). Estes elevados números revelam a importância do porto e da cidade de Lisboa, como local de aprontamento das armadas reais de Castela, pelo que não é de estranhar que os inimigos da Monarquia Hispânica tivessem tentado, por diversas vezes, atacar a cidade ou, pelo menos, bloquear a foz do Tejo.
A primeira situação ocorre logo em Abril de 1589, quando os ingleses lançaram aquilo que passou a ser designada como "contra-armada", contra a Península Ibérica. Esta força naval, que era comandada pelo famoso Sir Francis Drake, era composta por 130 navios e vários milhares de soldados embarcados, levando também a bordo de um dos seus navios D. António *Prior do Crato*. Após um fracassado ataque à cidade La Corunha, é desembarcada uma força de 6.500 homens em Peniche. Daqui, os ingleses movimentam-se por terra e por mar em direção a Lisboa mas, a falta de apoio popular a D. António e a doença que dizima os atacantes, obriga-os a retirar para os navios, com grandes baixas (VAZ 2005, 80-89). Deste episódio, destaca-se o desempenho de oito galés de Castela estacionadas em Lisboa – que através de uma movimentação constante, impediram a utilização do rio pelos atacantes (FONSECA 2012, 176).

Fig. 2 – Proposta de um sistema flutuante para defender as zonas ribeirinhas de Lisboa face à possível ameaça inglesa de 1596. Arquivo General de Indias, Sevilha

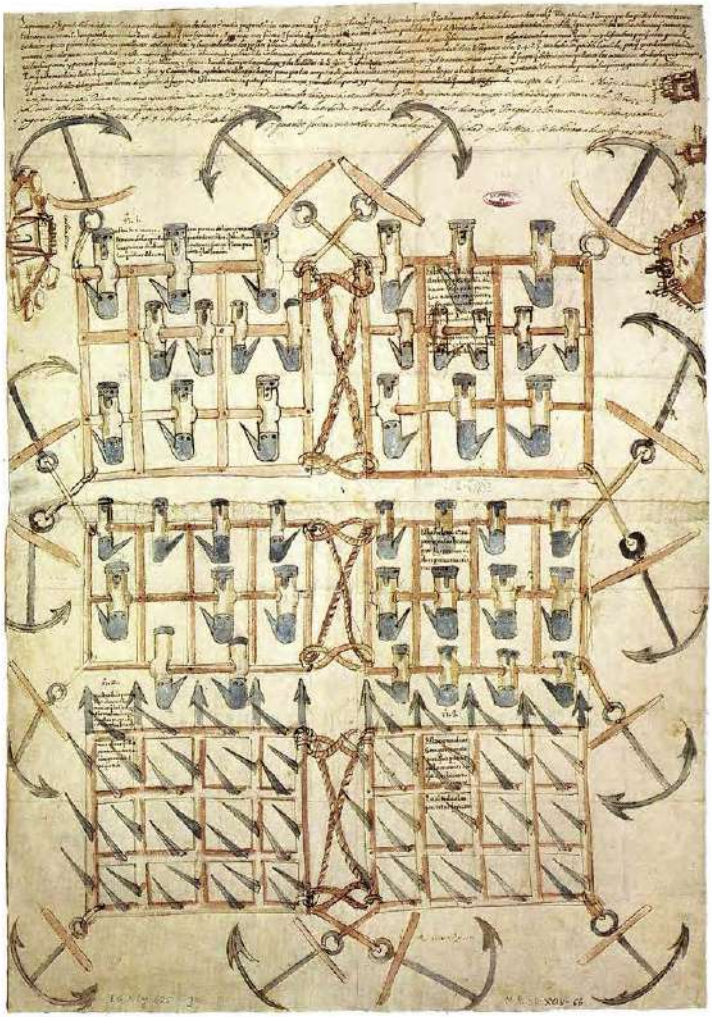


A próxima ameaça séria só ocorre sete anos depois, em 1596, quando o rei recebe informações que a força naval inglesa que estava a ser aprontada, tinha Lisboa como destino. Esta ameaça levou a que as defesas da cidade fossem substancialmente reforçadas. O ataque acabou por se materializar contra Cádis, mas não impediu que fossem enviados soldados como reforço e colocados diversos dispositivos defensivos no rio Tejo, com o objectivo de dificultar o eventual progresso dos invasores por essa via. Além dessas medidas, a *Armada das Ilhas* também permaneceu em Lisboa a fim de assegurar a proteção do porto e as aproximações da capital lusitana e, em especial, assegurar a chegada em segurança das naus da Índia desse ano (SALGADO 2010, 123-124).
Ao contrário com o que aconteceu anteriormente, no Verão de 1598, uma nova armada inglesa, esta comandada pelo conde de Cumberland, consegue, pela primeira vez, impedir que a armada anual da Carreira da Índia zarpasse de Lisboa. Os navios ainda fundearam perto da foz, em frente a Santa Catarina, onde aguardaram até Maio, altura em que acabaram por regressar ao interior do porto de Lisboa (A.G. 1991, 139). Entretanto, uma força de Castela composta por seis galeões e três patachos, sai de Cádis com ordens para libertar a entrada de Lisboa, mas não se atreveu a fazer frente à esquadra inglesa (SALGADO 2010, 133). O porto de Lisboa só retoma a sua atividade normal em finais de Julho, após os ingleses finalmente se retirarem (MATOS 1985, 418-465).
Uma outra ameaça, que importa relembrar, ocorreu em 1638 quando, face à possibilidade de mais um eventual ataque à capital portuguesa, o duque de Bragança, futuro D. João IV, foi nomeado para assumir a defesa militar da Coroa, sob o título de *Governador General das Armas do Reino de Portugal*, embora subordinado à princesa regente. Da extensa relação que indica as suas funções e estabelece o plano de ação que devia ser seguido, surge, naturalmente, a parte relacionada com a defesa da costa, em especial de Lisboa e das suas aproximações.
Este plano continha, entre outras, um conjunto de instruções específicas que incluiam: o posicionamento de navios junto à Torre de Belém; a utilização de embarcações, possivelmente caravelas de Alfama, com fogos, que seriam colocados junto a Belém e o envio de caravelas para ficarem de vigia ao largo de Lisboa, para além de vigias em terra, ao longo da costa. Também muito interessante é a proposta de ser colocada uma "corrente" de árvores, entre Belém e a Caparica, para impedir a entrada de navios no porto (SALGADO 2010, 176).

O PORTO DE LISBOA

Importa, seguidamente, percebermos as características geográficas do porto de Lisboa e como estava organizado. Começando da foz, sabemos que a entrada da Barra do porto de Lisboa fazia-se, na época, através da *Carreira da Alcáçova* e da *Carreira de São Gião* [São Julião] ou da *Barra Pequena*. Por vezes, também era utilizada a denominada "carreira de Alcácer", ou "do Torrão", junto à Costa da Caparica mas, pelo menos desde 1589, que esta era apenas utilizada por embarcações miúdas (SALGADO 2010, 205).

Fig. 3 – Proposta de um sistema fundeado, a colocar entre o Bugio e São Julião, cuja função era danificar o fundo dos navios que tentassem entrar no porto de Lisboa (c.1600). Arquivo General de Simancas.



Por norma, e tendo em consideração que a orientação dos ventos predominantes é dos quadrantes norte, a saída de Lisboa fazia-se pela primeira, que corria entre a "cabeça seca" (onde irá surgiu o Bugio) e a Torre de São Gião, e a entrada era efectuada pela segunda, que aproveitava o canal profundo entre os Cachopos e a mencionada torre (AFONSO e outros 1998, 55).
Para facilitar a entrada das barras do Tejo em situações de intempérie, e pelo menos no caso dos navios integrados nas armadas reais ou da Carreira da Índia, eram utilizados os pilotos da barra de Cascais ou de Lisboa para auxiliar as manobras. Estes, ou embarcavam nos navios em Cascais, ou acompanhavam a entrada dos navios a partir de pequenas embarcações, habitualmente designadas por "caravelas de Alfama". Também eram utilizadas galés quando eram navios redondos – naus ou galeões, por exemplo – que se encontravam na fase de aproximação à barra. Muitas vezes, e desde que as condições meteorológicas o permitissem, estas também se deslocavam até Setúbal, ou até ao cabo da Roca (SALGADO 2010, 208). Eram navios especialmente úteis em situações de falta de vento, para auxiliar as manobras dos navios de maior porte (GONZÁLEZ-ALLER HIERRO 2010, 63).
Nos anos noventa do século XVI, e com o incremento das dimensões e do deslocamento dos navios da Carreira da Índia, dá-se início a um acompanhamento, mais ou menos constante, das variações dos fundos na Barra Pequena, e que permitem constatar, já na época, o grande dinamismo da zona. Por exemplo, em 1594, esta tornou-se perigosa para os navios grossos (SALGADO 2010, 206), embora no ano seguinte a situação já tivesse melhorado (AFONSO e outros 1998, 29 e VASCONCELOS 1960, 82-84). Em 1597, a situação voltou a inverter-se a ponto de um piloto da barra de Lisboa, Gaspar Martinz, afirmar que "... *se não atrevia a meter Nao da Índia por esta carreira, por ser baixa, e não ter fundo bastante, e por ser estreita, e não poder ancorar nella e assi mais ser torta, e não poderem rebocar as Gales as Naos...*" (VASCONCELOS 1960, 89).
Para além desses obstáculos naturais ao movimento dos navios, a entrada da barra encontrava-se também protegida por diversas fortificações que tinham sido construídas ao longo dos anos pelos monarcas lusos, e que se espalhavam por ambas as margens do Tejo. A sua eficácia era tal que a barra de Lisboa só foi flanqueada apenas por mar em 1823, durante as Guerras Liberais, por uma força francesa que, provavelmente, contou com algumas "facilidades"...
Entre essas fortificações, encontrava-se a já célebre Torre de Belém, a partir da qual, na época, era efectuado um controlo dos navios estrangeiros que entravam e largavam de Lisboa (SALGADO 2010, 207). Efetivamente, as Torres de Belém e da Caparica, em Lisboa e a do Outão, em Setúbal, não serviam apenas para proteger as entradas dos mencionados portos. Estas fortificações também serviam para verificar se os navios estrangeiros, e apenas esses, se encontravam, ou não, registados nos Armazéns Reais e se estavam autorizados a sair dos portos. O comprovativo deste registo era efectuado através da emissão de uma espécie de "passaporte" ou licença que os navios, ao demandarem o porto de Lisboa, tinham que apresentar às mencionadas fortalezas. Aparentemente, esta medida estaria ligada à necessidade que a Coroa de Castela teve, até o início do século XVII, em requisitar navios estrangeiros para integrar as armadas que estes monarcas enviaram, no âmbito da Estratégia Ofensiva que praticavam (AGS GA, Leg.517). Esta hipótese é reforçada pelo facto de, em 1607, este procedimento já só se praticar por tradição e não por necessidade, numa altura em que estava implementada a estratégia defensiva (AHU CU Reino, Cx. 1). Contudo, por vezes, e apesar da aparente inexpugnabilidade das defesas de Lisboa, estas encontravam-se tão degradadas e guarnecidas por um número tão reduzido de soldados,

Fig. 4 – Fortaleza de São Julião (c.1580), uma fortificação fundamental no conjunto que defendia a entrada da barra de Lisboa. Sala de Portugal, Viso del Marques.

que os oficiais do Reino queixavam-se ao rei que uma força inimiga, com vento favorável, facilmente entraria na barra (SALGADO 2010, 207). Esta situação agravou-se em 1612 quando, com o objectivo de reduzir as despesas militares, foi abandonado o imenso projeto de fortificação de toda a zona ribeirinha de Lisboa, idealizado durante os anos 90 do século XVI. Face às dificuldades económicas da Monarquia, apenas foram efectuadas melhorias pontuais nos seguintes locais: no castelo de Santo António, que protegia o fundeadouro frente a Cascais; nas torres de Belém e da Caparica, em Lisboa; no castelo de Setúbal e numa plataforma que existia nas proximidades de Sagres, que serviria para dar apoio aos navios que vinham das Indias de Castela (GARCÍA GARCÍA 1996, 138-139).

Em termos de capacidade para albergar forças navais, e conforme já foi anteriormente referido, o interior do porto de Lisboa permitia dar abrigo, com alguma segurança, a um elevado número de navios, nas mais variadas condições meteorológicas (VASCONCELOS 1960, 144-145). Esse resguardo só não ocorria nos temporais de Inverno e quando os ventos sopravam dos quadrantes SSW e SW. Nestes dias, não só os navios tinham grandes dificuldades

Fig. 5 – Pormenor das fortificações que defendiam a entrada de Lisboa (c.1580), onde é possível observar a Torre de Belém, articulada com as fortificações que à época existiam na margem sul do Tejo. Sala de Portugal, Viso del Marques.

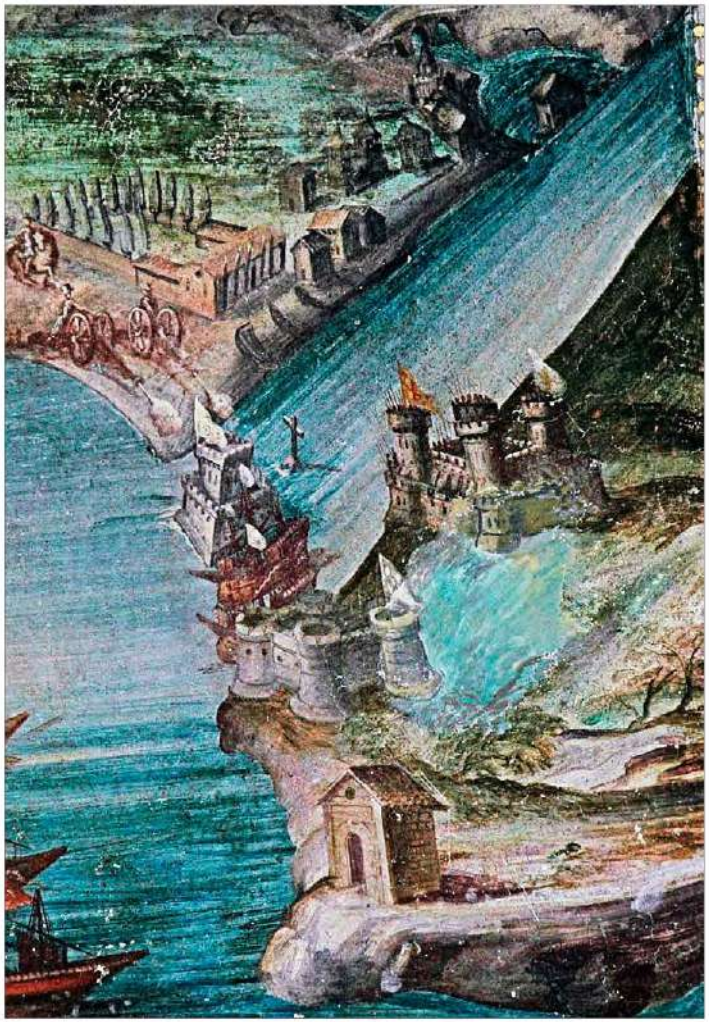
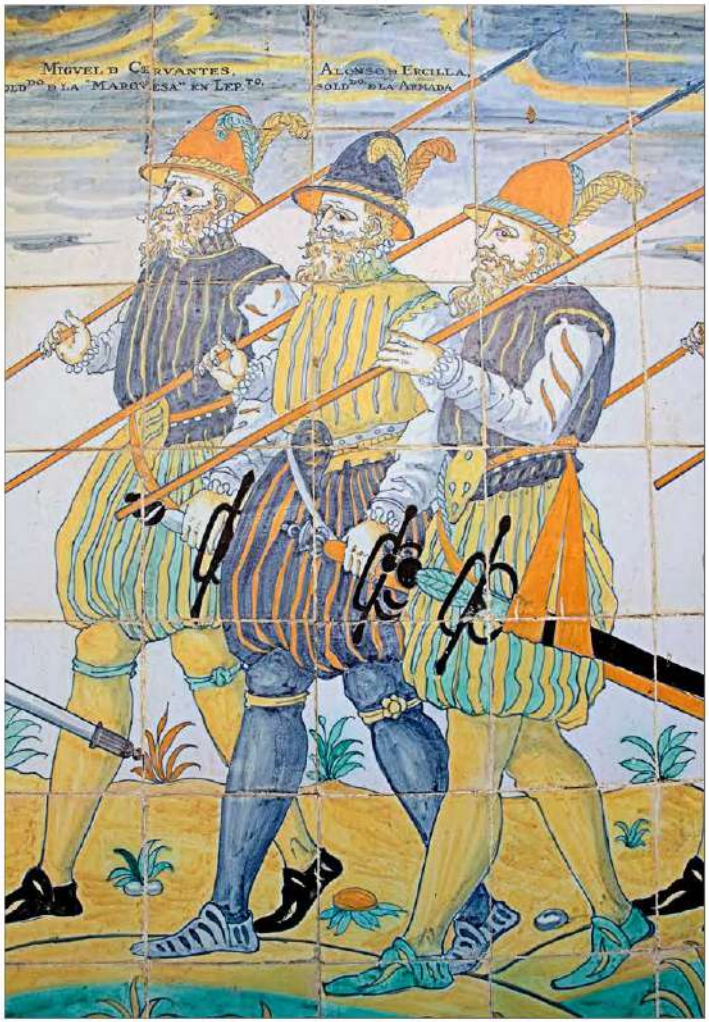


Fig. 6 – Soldados espanhóis da época, neste caso soldados que participaram na conquista de Lisboa em 1580, estando um identificado como o célebre escritor Miguel Cervantes. Viso del Marques.



em praticar a barra como, também, de se manterem em segurança no interior do Tejo. Situações houve em que os temporais chegaram a causar inúmeros estragos nos navios e, inclusivamente, provocaram diversos afundamentos (SALGADO 2010, 208 e 212). Para evitar este tipo de ocorrências, desde os inícios do século XVII, todos os navios que estivessem no porto tinham que ter cerca de 20 a 25 homens permanentemente a bordo (AHU CU Reino, Cx. 1). Com o mesmo objectivo, foi alterado o sistema de amarração dos navios fundeados, passando estes a utilizar um sistema de amarração semifixo, em que cada navio ficava fundeado com três a seis amarras, algumas das quais com mais do que uma âncora (SALGADO 2010, 212-213). Estas amarrações fixas eram utilizadas pelas armadas de ambas as coroas quando se encontravam no Tejo (VASCONCELOS 1960, 144-145).

Na ampla bacia do Tejo, a atividade naval não se encontrava limitada apenas a Lisboa e à Ribeira das Naus. Já que outros locais também eram amplamente utilizados na construção, reparação e para carenar os navios. Por exemplo, em termos de zonas adaptadas à limpeza das quilhas dos navios, havia a ribeira de Sacavém (Rio Trancão), o rio de Coina (ou Seixal) (SALGADO 2010, 209) e o rio de Amora (SALGADO 2001, 4 e 6).

Fig. 7 – Vista da Ribeira das Naus. Principal estaleiro da Monarquia Portuguesa até ao século XIX, ocupando todo o espaço entre o Terreiro do Paço e a zona que actualmente é o Cais do Sodré. Pormenor da Vista panorâmica de Lisboa (partida de S. Francisco Xavier para a Índia), por José Pinhão de Matos, c. 1730. Óleo sobre tela. Museu Nacional de Arte Antiga.

Como estes trabalhos se realizavam em zonas não vedadas, havia sempre o receio de ações de sabotagem por parte dos inimigos da Coroa, em especial, por parte de algum dos inúmeros estrangeiros que passavam ou viviam em Lisboa. Para impedir ações de sabotagem, sobretudo que lhes fosse ateado fogo, eram colocados soldados a bordo dos navios que se encontravam em construção, fundeados ou em reparação. Esses soldados também serviam para impedir que os nacionais furtassem material de bordo ou que os próprios oficiais dos navios o vendessem, nomeadamente enxárcia, abastecimentos e mesmo munições. Quando os navios se encontravam fundeados no meio do Tejo, também eram efectuadas rondas permanentes com embarcações, à volta dos navios (SALGADO 2010, 211).

No entanto, Lisboa também era um dos portos mais caros da Península Ibérica. E era-o de tal modo que, com a paga normal, um soldado apenas conseguia comprar pão para se alimentar. Em acréscimo, os jogos de azar, com cartas ou de dados, também eram prática frequente na cidade, entre os marinheiros e soldados de Castela, fazendo-os perder muito dinheiro (SALGADO 2010, 212-213).

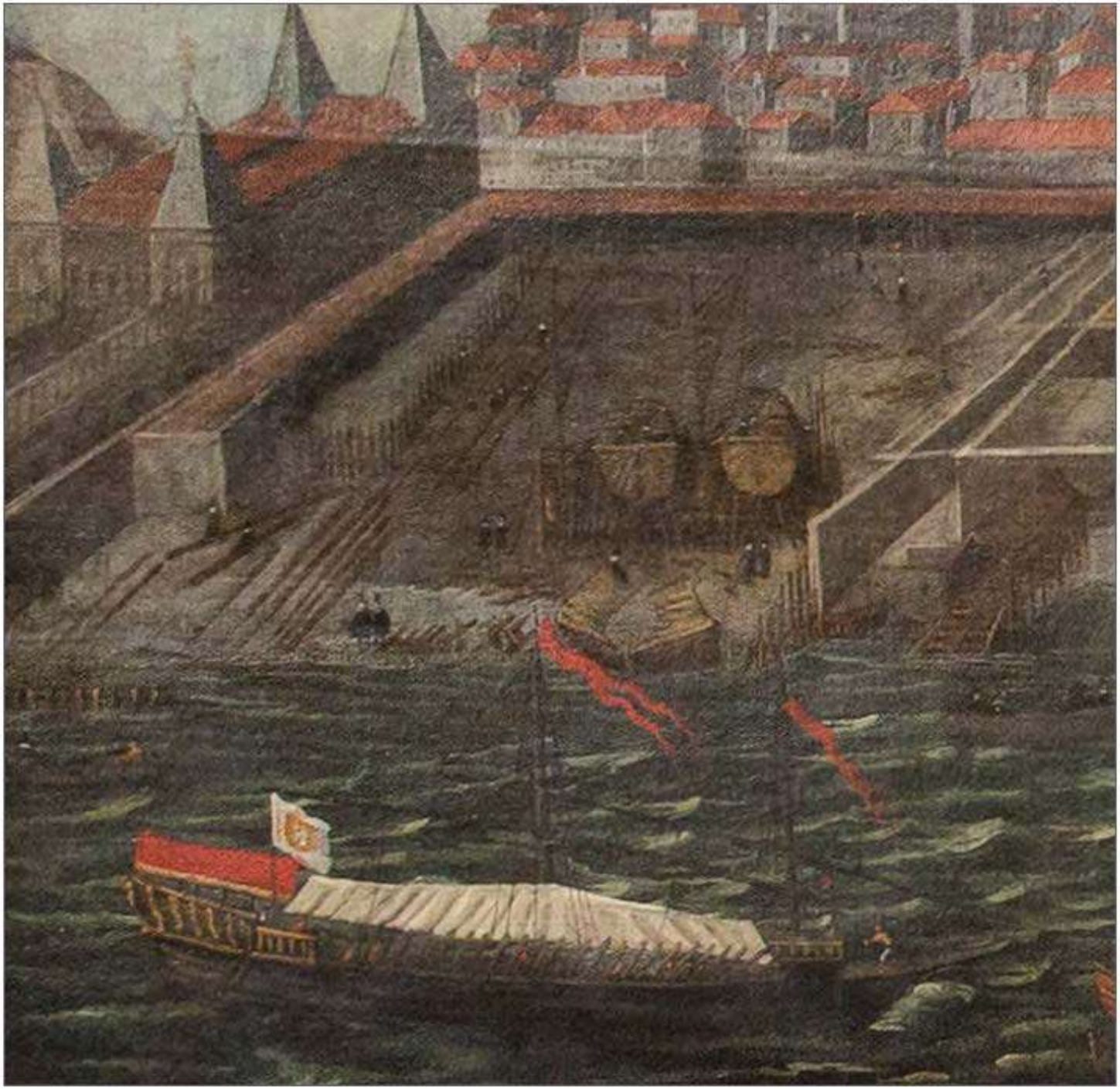
Em termos de saúde, Lisboa, nos finais do século XVI, caracterizava-se pela falta de limpeza das suas ruas, o que favorecia a propagação de doenças. E manter os tripulantes e soldados a bordo dos navios também não era solução, pois problemas semelhantes também ocorriam, caso permanecessem demasiado tempo a bordo dos navios fundeados. Por esta e outras razões, e face à qualidade dos alojamentos, os monarcas preferiam que os soldados de Castela ficassem alojados, durante o Inverno, na zona entre o Douro e Minho (SALGADO 2010, 213 e 217).

Contudo, a capital portuguesa possuía um dos portos mais cómodos pela abundância de material e mestrança quando comparado, por exemplo, com a Galiza, onde havia madeira em abundância. Mas tinha, por sua vez, falta de apetrechos navais e pessoal qualificado (SAAVEDRA VÁZQUEZ 2006, 58).

A RIBEIRA DAS NAUS

Para além dos meios navais e das boas estruturas de defesa, Lisboa oferecia também uma das maiores estruturas logísticas da época para o apoio às atividades navais: a *Ribeira das Naus*. Neste importante conjunto logístico e de apoio naval, existiam diversas estruturas para apoiar a construção, a reparação e o aprontamento dos navios, que incluía, por exemplo,

Fig. 8 – Estaleiro da Ribeira das Naus (inícios século XVII), onde é possível observar-diversos elementos a trabalhar no estaleiro. Pormenor do ex voto Nossa Senhora de Porto Seguro Roga a seu Precioso Filho por esta Cidade e sua Navegação de Lisboa, Igreja de São Luís dos Franceses, c. 1620.



armazéns da Coroa, localizados no próprio estaleiro ou nas proximidades. Para além dessas estruturas estáticas, os estaleiros também possuíam diversas "máquinas" ou aparelhos de força, alguns muito semelhantes às atuais gruas, que eram designadas de *cábreas*. Estas eram habitualmente utilizados na movimentação de material mais pesado, na colocação da mastreação, na movimentação de peças de artilharia e até de barcaças. Estas facilidades da Ribeira, também podiam ser alugadas a particulares e incluíam a utilização de todas as estruturas e equipamentos existentes, pelo contratante, cabendo a este apenas o fornecimento de todo o material utilizado (VAZ 2005, 105). Curiosamente, estas iniciativas simultâneas de administração direta e por empreitada, só têm paralelo com o arsenal de Veneza (COSTA 1996, 305).
Em termos da satisfação logística das armadas, sabemos que a Ribeira das Naus tinha capacidade em fornecer os mais diversos apetrechos navais, apesar de muitos chegarem a Lisboa por via marítima (SALGADO 2010, 218) ou por via fluvial (GRACIA RIVAS 1986, 61-62). O transporte do material que vinha do estrangeiro, fazia-se através de urcas alemães ou flamengas, e encontrava-se nas mãos de mercadores dessas nações, que atuavam como representantes dos mercadores do Báltico (SALGADO 2010, 229). Era também importada madeira da vizinha Galiza (SAAVEDRA VÁZQUEZ 2006, 60) e da Biscaia. Muitas vezes, no regresso aos seus locais de origem, estes navios transportavam sal (FONSECA 2012, 49). Já as madeiras de origem nacional eram recebidas de diversos locais do país, incluindo do Algarve e da Pederneira (SALGADO 2010, 217).
Todo o material que chegava a Lisboa com destino aos navios, após ser recebido pelos oficiais da Coroa, e quando não era imediatamente entregue a bordo, era depositado num dos diversos armazéns existentes, para posterior distribuição pelos navios. Naturalmente que a Coroa de Portugal possuía vários espaços com essa função – Armazéns da Guiné e Índias, Armazém do Reino, Casa da Armaria, Armazém dos Mantimentos, Casa da Pólvora e Armazém da Artilharia (AHU CU Reino, Cx. 1) – que eram administrados pelo seu *Provedor dos Armazéns e das Armadas* (SALGADO 2010, 218).
Durante todo o período da Monarquia Hispânica, este importantíssimo cargo foi exercido por uma única família, de apelido César, apesar das diversas acusações de fraudes de que foram alvo (COSTA 1996, 298). Em 1580, o cargo era exercido por um tal Luís César, no seguimento de uma recompensa que tinha sido atribuída a seu pai, tendo sido confirmado nestas funções pelo novo monarca, Filipe II de Castela. Contudo, em 1592, Luis César já se encontrava muito doente, tendo vindo a falecer dois anos depois. O seu filho mais velho, Vasco Fernandes César, assume de seguida o cargo mas, entre 1613 e 1627, o cargo já era ocupado por um outro descendente, Vasco Francisco César. Em 1638, ocupava o cargo um Luís César de Meneses, que ainda se mantinha em funções em 1641 (SALGADO 2010, 32).
Este alto funcionário atuava sob instruções do Conselho da Fazenda de Portugal, que tinha sido criado em 1591 para colocar em ordem as finanças portuguesas (STELLA 2000, 167-169). Era da sua responsabilidade saber que navios havia disponíveis para integrar as armadas do próximo ano. Tinha que saber, também, quais as características dos navios, assim como identificar e providenciar tudo o que fosse necessário para os aprontar, incluindo garantir que as reparações eram efectuadas, que o armamento e os abastecimentos eram fornecidos e o pessoal necessário estava pronto para embarcar (VASCONCELOS 1931, 119). Igualmente, estavam sob sua orientação, e eram-lhe reportadas, as questões relacionadas com a construção e as reparações dos navios pelos mestres-mor dos carpinteiros e o dos calafates (POLÓNIA 1999, 331-332).
Também reportavam ao Provedor os *comissários*, ou *assentistas,* que eram responsáveis pela aquisição do material que se encontrava nos Armazéns da Ribeira, e que servia para a construção, para as reparações ou para o aprovisionamento dos navios (SALGADO 2010, 219).
Celebravam-se contratos para o fornecimento deste material, que tinham uma duração variável, podendo chegar aos 50 anos de validade. Sabemos que esta prática ocorria, pelo menos, desde 1534, embora nem todo o material fosse adquirido através deste sistema. Algum era adquirido por ajuste direto com os próprios armazéns. Com a criação do Conselho da Fazenda de Portugal, e pelo facto dos armazéns se encontrarem na sua dependência, os contratos passaram a ser registados nos livros dos armazéns, pelos respectivos escrivães da fazenda. Esses contratos especificavam, não somente o material, que podia ir desde a pregadura para um navio, ao navio em si como, também, as características do material e qual o prazo para a entrega, (SALGADO 2010, 248).
Entre os géneros que Lisboa fornecia habitualmente aos navios, encontravam-se diversos bens de consumo imediato, como era o caso da carne e do peixe.

Por norma, as carnes de porco e de vaca destinavam-se ao consumo de todos os elementos das armadas, enquanto a carne de carneiro só era consumida pelo pessoal doente. No tocante ao pescado, o principal peixe fresco fornecido aos navios era a sardinha, especialmente a capturada em Setúbal. Havia carne e peixe que eram fornecidos salgados, como era o caso do bacalhau, do polvo e do atum. O atum, por exemplo, que era barato e nutritivo, vinha principalmente do Algarve (Portimão e Lagos) mas, também, da própria Andaluzia (GRACIA RIVAS 1986, 53, 54-55 e 59-77). Porém, o alimento crucial a bordo era o biscoito naval, que tinha de ser cozido duas vezes, de modo a ficar bem seco para melhor se aguentar a bordo dos navios.

Fig. 9 – Uma das melhores representações do galeão São Martinho (c.1580). Pormenor do mural da Sala das Batalhas, Mosteiro do Escorial.

Por essa razão, o biscoito devia ser de trigo e não de centeio ou cevada (OLIVEIRA 1983, 43-44). Nesta época, era cozido, principalmente, em Vale de Zebro, na margem Sul do Tejo (VALE 1988, 33) embora, quando eram necessárias grandes quantidades, como foi o caso da Armada de 1588, fossem utilizados praticamente todos os fornos de Lisboa e arredores. Quando, mesmo assim, a produção de Lisboa e arredores não era suficiente, ou quando o seu preço atingia grandes valores, este era importado do Mediterrâneo e do Norte da Europa (SALGADO 2010, 250). Importa relembrar que toda esta rede comercial se debatia com dificuldades relativamente às unidades padrão das medidas e das dimensões. Muitas delas, apesar de terem nomenclaturas iguais, tinham valores diferentes em cada Coroa, o que obrigava, por exemplo, a que os documentos mencionassem ambas as unidades padrão ou medidas (SALGADO 2010, 229). No que se refere aos homens que trabalhavam na Ribeira das Naus, para além dos elementos já mencionados, os Mestres e os próprios funcionários, como por exemplo, os carpinteiros - apesar trabalharem num estaleiro da Coroa - não se dedicavam, em exclusivo, aos navios da Coroa. Também eram utilizados na construção e reparação de navios de contratos particulares o que provocava, por vezes, atrasos na conclusão dos trabalhos nos navios da Coroa. Outras alturas houve em que foram desviados para trabalhar em navios de outros reinos, como foi o caso dos galeões de Ragusa (Reino localizado na zona da antiga Jugoslávia), naturalmente mediante o respectivo pagamento. Ocorreram, ainda, situações em que os mestres da Ribeira – nomeadamente os carpinteiros e os calafates – foram enviados para portos do reino vizinho para ajudar no aprontamento das forças navais da coroa de Castela, apesar dos protestos dos oficiais lusos (SALGADO 2010, 219-220). Independentemente do local onde os navios da Coroa de Portugal eram construídos, sendo o Porto e a Pederneira dos principais locais alternativos em Portugal, o apetrechamento final era sempre efectuado em Lisboa, apesar dos perigos e custos que daí pudessem surgir (SILVA 2000, 404). Entre o material incluído no aprontamento final dos navios de Lisboa, estava a artilharia. Efectivamente, as peças de artilharia eram um dos equipamentos fundamentais no apetrechamento de um navio de guerra, desde os inícios do XVI. No entanto, Lisboa nunca teve capacidade para fornecer as peças de artilharia necessárias para as armadas para o Mar Oceano (SALGADO 2010, 237).

Tradicionalmente, esta falta é atribuída a Castela, que teria levado as peças para equipar os seus navios. E a documentação da época refere precisamente essa situação (SALGADO 2010, 52). No entanto, graças a um controlo rigoroso efectuado pelos funcionários castelhanos, passados 16 anos depois da tomada de Lisboa, estes não tinham dúvidas em afirmar que, desde 1588, a Coroa de Castela já tinha cedido mais peças do que as recebidas (SALGADO 2010, 117). Segundo eles, a escassez de peças de artilharia, assim como de piques e de arcabuzes, iniciou-se logo em 1580, com o saque perpetrado pelos partidários de D. António aos armazéns da Ribeira das Naus. E, essa falta de artilharia foi agravada "*...porque ellos mismos* [os portugueses] *confiesan que por la mar y en armadas se han perdido muchas pieças, de que no pueden dar cuenta...*" (SALGADO 2010, 239-240).

Até 1587, existiam cinco fundições de artilharia em Lisboa – três da coroa e duas particulares. Cada uma tinha o seu respectivo pessoal, embora nem todas tivessem oficinas cobertas onde eram feitos os moldes para as peças. Estas estruturas encontravam-se naturalmente ligadas aos Armazéns da Índia, competindo ao respectivo Provedor a nomeação dos fundidores de artilharia (VITERBO 1901, 496).

Durante a preparação da Felicíssima Armada, foi criada uma nova fundição real, num novo local, devidamente apetrechada com todo o material necessário para a fundição de peças e para o fabrico dos reparos. Neste espaço, foram construídos quatro fornos, um local para os moldes, outro para os mestres de carpintaria e ferreiros, um engenho para fazer a pólvora e ainda áreas para o armazenamento de armas, munições e apetrechos diversos. Estando situada junto ao rio, tinha também a vantagem de ser mais fácil o embarque das peças nos navios fundeados no Tejo (SALGADO 2004, 35-36).

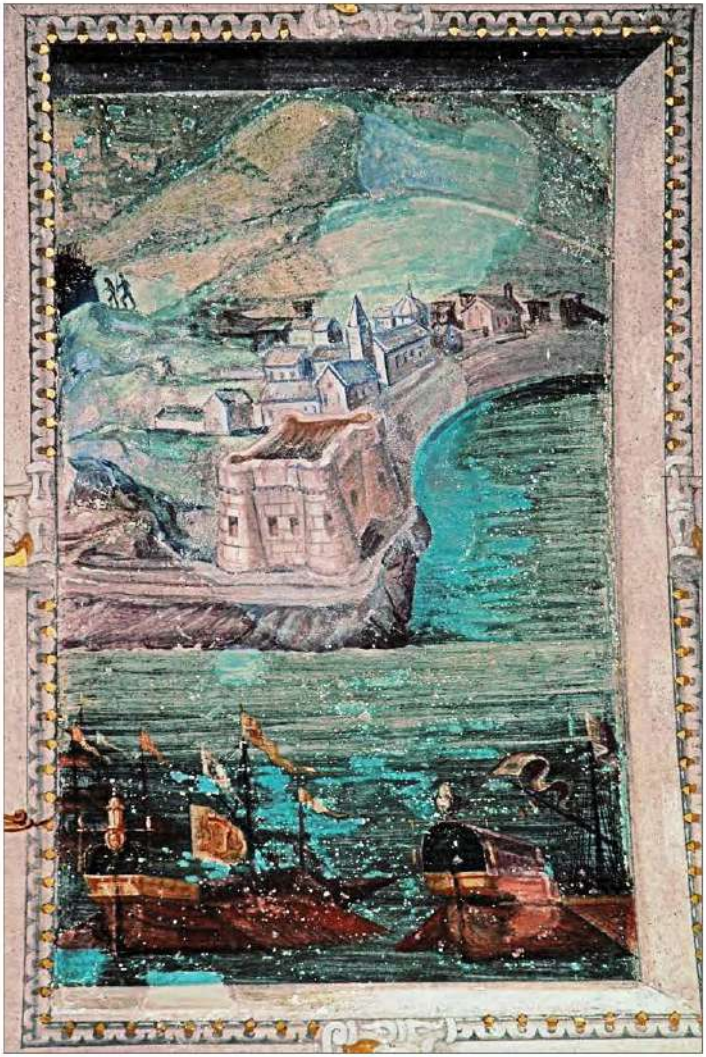
Entre 1580 e 1640, as fundições e as fábricas de pólvora de Lisboa tinham como prioridade fornecer os navios lusos e, só depois, apoiar os navios de Castela. Quando havia falta, era prática comum retirar peças dos castelos e das fortalezas costeiras para equipar as forças navais ou, então, recuperar peças de navios afundados ou adquirir peças a navios estrangeiros que se encontrassem em portos nacionais, em particular nos rios Tejo e Sado.

Na época, quando os navios se encontravam a invernar, as peças de artilharia eram desembarcadas, assim como a pólvora e os pelouros. O material desembarcado era depositado nos Armazéns Reais ou na Torre de Belém mas, as peças de maior calibre iam para a Praça do Palácio, junto ao forte novo (SALGADO 2010, 237-239).

Fig 10 – O Cais do carvão (nº 19, na imagem) onde em 1587 foi construída uma nova fundição de artilharia. Pormenor da planta de Georg Braun, c. 1598.

Para manipular os abastecimentos entre os armazéns e os cais e, seguidamente, transportá-los para os navios que se encontravam fundeados no Tejo, eram contratados trabalhadores locais (GRACIA RIVAS 1986, 66-73) que utilizavam as embarcações miúdas existentes no porto. Estas levam todo o tipo de bens, soldados e até pessoal, mesmo até Cascais mas, para fora do porto de Lisboa, já eram utilizadas caravelas. Naturalmente que, durante os meses de Inverno, mesmo dentro do Tejo, era muito complicado às embarcações pequenas aproximarem-se dos navios fundeados (SALGADO 2010, 222-223, 230).

Fig. 11 – A fortaleza de Cascais, primeira linha da defesa da cidade de Lisboa, dos ataques por mar (c.1580). Viso del Marques.



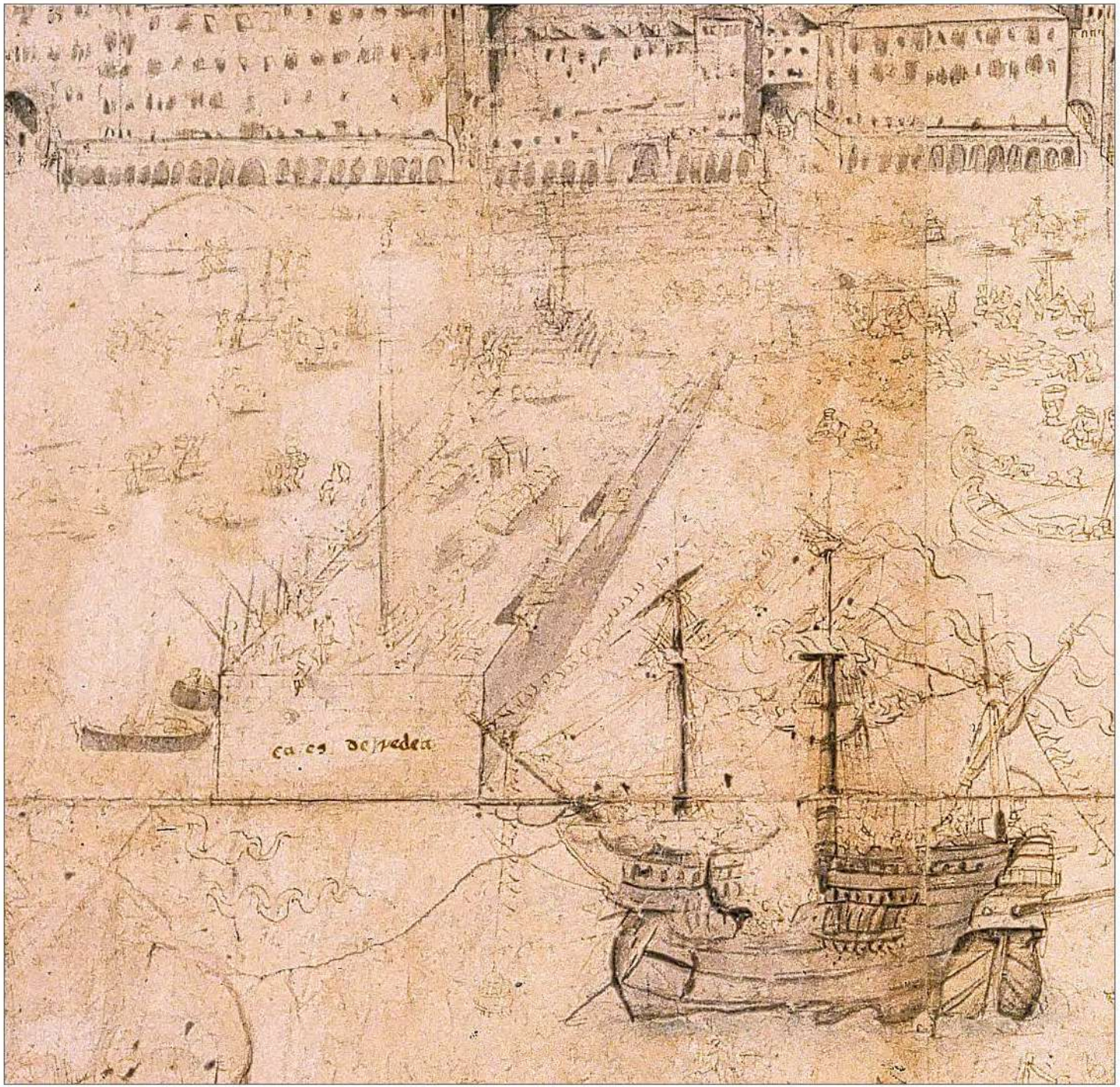
A ESTRUTURA DE CASTELA EM LISBOA

Ao contrário do que habitualmente se afirma, de que Castela tinha efectuado um "saque" generalizado aos meios navais e armazéns portugueses, os documentos da época mostram que o pagamento de todos os trabalhos de manutenção e apetrechamento nos navios de Castela, quando se encontravam em Lisboa, eram da responsabilidade da respectiva Coroa (AHU CU Reino, Cx. 1, pasta 48). Para garantir essa separação, a Coroa de Castela, instalou em Lisboa um sistema de apoio logístico paralelo ao da Coroa de Portugal, com quem partilhava parte da estrutura. Essa separação refletia-se no pagamento dos contratos para abastecimento dos navios, e na própria administração da justiça (SALGADO 2010, 220).

Contudo, qualquer aquisição de bens e serviços em Lisboa, só era efectuada mediante pagamento em dinheiro "contado", apesar de isso implicar atrasos sensíveis, devido às dificuldades financeiras que as coroas habitualmente tinham. Para tentar resolver essa falta de liquidez, em 1621 foi proposto ao monarca a emissão de *vellón* – um dinheiro em monetário, com o mesmo valor facial que o original, mas com grande parte do metal precioso substituído por cobre. Este artifício nunca foi praticado em Portugal, porque nesta Coroa o *vellón* não era aceite como pagamento. Esta decisão por parte dos governantes e comerciantes portugueses tornou-se num factor muito importante no momento da escolha da base para as Armadas reais invernarem ou aprontarem, pois obrigava a um esforço financeiro da Coroa muito superior (SALGADO 2010, 228-229).

No entanto, e segundo o *Provedor dos Armazéns* reais de Lisboa, apesar das dívidas que tinha com os fornecedores de Lisboa, os barqueiros preferiam trabalhar para esta

Fig. 12 – Pormenor de um cais de Lisboa (c. 1570), onde é possível observar-se diverso material para ser transportado para bordo dos navios, incluindo peças de artilharia, com respectivos reparos. Universidade de Leiden.



Coroa, porque esta mesmo com atrasos, pagava.
O diverso material naval pertencente ou adquirido pela Coroa de Castela, era armazenado, inicialmente, em arrendados armazéns particulares mas, em 1593, essa coroa já tinha adquirido os seus próprios armazéns em Lisboa, situados no denominado "cais do carvão", onde também era armazenado "material de guerra" (SALGADO 2010, 221). Mais tarde, os oficiais castelhanos compram mais quatro armazéns para o serviço da *Armada del Mar Oceano*, sitos no cais da Rocha, em frente aos navios da armada, como qualquer outro possível interessado e sem qualquer favorecimento aparente (GARCÍA GARCIA 1996, 171).
Para supervisionar esta complexa estrutura burocrática de aprovisionamento das Armadas de Castela, em 1589 foi nomeando um vedor-geral das Armadas de Alto Bordo de Castela para Lisboa. Apesar do processo funcionar de forma independente à estrutura lusa, todos os pedidos para a utilização de meios que operavam no porto de Lisboa, tinham que passar pelo Provedor dos Armazéns português (SALGADO 2010, 221).
Assim, em jeito de conclusão, podemos afirmar que Lisboa desempenhou um papel muito mais importante na actividade naval da Monarquia Hispânica do que é habitualmente atribuído, mas que esta função não se realizou à custa dos meios materiais portugueses – navais e logísticos. Houve, isso sim, um aproveitar da situação, por parte de ambas as Coroas Ibéricas.

Fontes e bibliografia

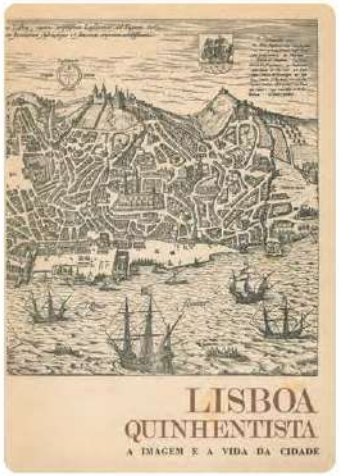
AFONSO, Simonetta Luz e outros (1998). *Nossa Senhora dos Mártires: A última viagem*. Lisboa: Pavilhão de Portugal 1998 e Verbo.
A.G. (1991). Subsídios para o estudo da Carreira da Índia. *Anais do Clube Militar Naval*. vol. CXXI. pp.87-161.
ALCALÁ-ZAMORA Y QUIPO DE LLANO, José (1975). *España, Flandres y el Mar del Norte (1618-1639)*. Barcelona: Editorial Planeta.
CORONA MARZOL, Carmen (1998). La defensa de la Península Ibérica: La frontera de agua a finales del siglo XVI. *In Congresso internacional «As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI»*. [Madrid]: Pavilhão de España. 1998. tomo II. pp.531-549.
COSTA, Leonor Freire (1996). Aspectos empresariais da construção naval do século XVI: o caso da Ribeira das Naus, *Análise Social*. vol. XXXI (136-137), pp.295-312.
FONSECA, Luís José Torres Falcão da (2012). *Guerra e navegação a remos no Mar Oceano. As gales na política naval Hispânica (1550-1604)*. Lisboa: Faculdade de Letras. Tese policopiada.
GARCÍA GARCIA, Bernardo J. (1996), *La Pax Hispanica: Política exterior del Duque de Lerma*. Leuven: Leuven University Press.
GLETE, Jan (1993). *Navies and Nations*. 2 vols. Stockholm: Almqvist & Wiksell International.
GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio (2010). Las galeras en la Gran Armada de 1588. *Revista de Historia Naval*. año 28, nº110. pp.53-74.
GRACIA RIVAS, Manuel (1986). Aportacion al estudio economico de la Gran Armada. Las libranzas del pagador Juan de Huerta en Lisboa. *Revista de Historia Naval*. nº 13, año IV. pp.51-78.
GUERREIRO, Luís R. (1998). Pirataria, corso e beligerância no sudoeste peninsular e ilhas adjacentes (1550-1600). *In As Rotas Oceânicas. Sécs. XV-XVII*. Lisboa: Edições Colibri. pp.119-148.
GOODMAN, David (1998), "El dominio del mar y las armadas de la monarquía", in *Congresso internacional «As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI»*, tomo II, [Madrid], Pavilhão de España.
LEITÃO, Humberto e LOPES, J. Vicente (1990). *Dicionário de Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. 3ª ed., Lisboa: Edições Culturais da Marinha.
MATHEW, K.S. (1997). *Indo-Portuguese trade and the Fuggers of Germany*. Nova Deli: [s.ed.].
MATOS, Artur Teodoro de (1985). *O diário de bordo da viagem de Francisco de Faria Severim aos Açores em 1598*. Boletim do

Instituto Histórico da Ilha Terceira. vol.XLIII, tomo II. pp.418-465.
OLIVEIRA, Fernando (1983). *A Arte da Guerra no Mar*. Lisboa: Edições Culturais de Marinha.
POLÓNIA, Amélia (1999). *Vila do Conde. Um porto nortenho na Expansão Ultramarina Quinhentista.* Porto: Faculdade de Letras. Tese policopiada.
SAAVEDRA VÁZQUEZ, Maria del Cármen (2006). La formación de armadas y sus efectos sobre el território: el ejemplo de Galicia, 1580-1640. *Cuadernos de Historia Moderna.* Anejos. vol. V. pp.55-76.
SALGADO, Augusto (2001). *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II.* Lisboa: Academia de Marinha,
SALGADO, Augusto (2004). *Os navios de Portugal na Grande Armada. O poder naval português. 1574-1592*. Lisboa: Prefácio.
SALGADO, Augusto (2010). *Portugal e o Atlântico. Organização militar e acções navais durante o período Filipino (1580-1640)*. Lisboa: Faculdade de Letras. Tese policopiada.
SILVA, Francisco Ribeiro da, coord. (2000). *Filipe II de Espanha, rei de Portugal. Colectânea de documentos filipinos guardados em Arquivos portugueses*. Zamora: Fundación Rei Afonso Henriques.
STELLA, Roseli Santaella (2000). *Brasil durante el gobierno español. 1580-1640*. Madrid: Fundación Histórica Tavera.
VALLADARES, Rafael (1998). *Epistolario de Olivares y el Conde de Basto (Portugal 1637- 1638).* Badajoz: Diputación de Badajoz.
VALE, A. J. Malheiro do coord. (1988). *Nau de Pedra*. Lisboa: Revista da armada.
VASCONCELOS, Frazão de (1960). *Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes.* Lisboa: Mundo do Livro.
VASCONCELOS, Frazão de (1931). De Re Náutica. *Anais do Clube Militar Naval*. tomo LXII, nº 3 e 4. pp.117-122.
VAZ, João Pedro (2005). *Campanhas do Prior do Crato. 1580-1589: Entre reis e corsários pelo trono de Portugal.* Lisboa: Tribuna da História.
VITERBO, Sousa (1901). Fundidores de artilharia. *Revista Militar*. Ano 43 (1901) pp.73-559 (interpoladamente).
THOMPSON, I.A.A. (1981). *Guerra y decadência: Gobierno y administración en la España de los Austrais, 1560-1620.* Barcelona: Editorial Crítica.

Bibliografia Selecionada

Doze livros para descobrir a Lisboa dos Descobrimentos

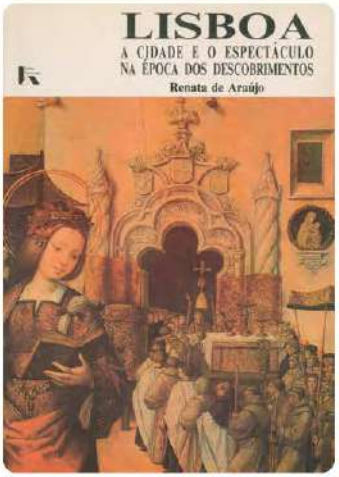
José Manuel Garcia



Lisboa quinhentista: a imagem e a vida da cidade

Irisalva Moita (responsável pela organização e planeamento)
Lisboa, Museu da Cidade, CML, 1983
265 páginas

Este volume, que se apresenta com uma aparência austera ao estilo da época em que foi editado, constitui o catálogo de uma exposição que esteve patente no Museu da Cidade e passou a ser uma obra de referência. Este facto resulta da extensão e apresentação de um muito elevado número de peças e de elementos iconográficos que nele se reúnem, constituindo uma sólida base de dados para a realização de estudos que se continuam a fazer sobre a Lisboa Quinhentista. Também são de realçar os importantes estudos que precedem esse catálogo, onde se focam a imagem, a vida, as atitudes, as mentalidades, a espiritualidade e a religiosidade da cidade que nos séculos XV e XVI fez os principais Descobrimentos.



Lisboa: a cidade e o espectáculo na época dos Descobrimentos

Renata de Araújo
Lisboa, Livros Horizonte, 1990
79 páginas

Este livro constitui um valioso contributo para compreender o quotidiano de Lisboa no tempo dos Descobrimentos, sendo de realçar a pertinente observação que aqui se faz de que "É pelos Descobrimentos que Lisboa surge para o mundo como cidade importante". É no seu corpo que se assiste aos vários tipos de espetáculos desde os profanos, como as entradas régias e os passeios de aparato, aos sagrados, em que se realçavam as numerosas procissões instituídas na cidade, cujos percursos são descritos, descrevendo-se com eram aspetos essenciais das vivências e das crenças nos séculos XV e XVI.

Lisboa e os descobrimentos 1415-1580: a invenção do mundo pelos navegadores portugueses

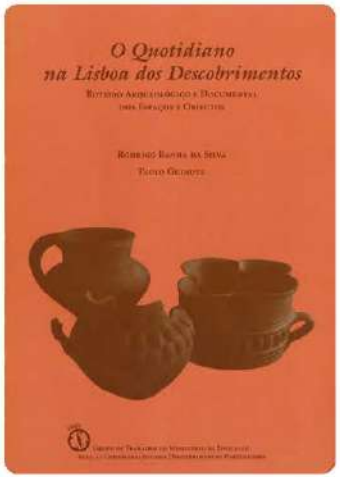
Michel Chandeigne (direcção da edição francesa)
Carlos Araújo (direcção da edição portuguesa)
Lisboa, Terramar, 1992
290 páginas

Em 1990, foi publicada em Paris uma obra intitulada *Lisbonne hors les murs* a qual foi depois traduzida para português no presente volume como *Lisboa e os Descobrimentos.* A referência no título a Lisboa é enganadora ao servir de chamariz aos leitores, pois não corresponde ao seu conteúdo. Com efeito estamos perante uma obra com treze textos sobre temas relacionados com a Expansão Portuguesa em geral mas que só muito raramente têm a ver com a temática referenciada na capa como sendo relativa a Lisboa. Devemos advertir deste facto para que não se possa ficar na expectativa de nela encontrar informações específicas sobre a relação de Lisboa com os Descobrimentos.

Naus e galeões na Ribeira de Lisboa: a construção naval no século XVI para a rota do Cabo

Leonor Freire Costa
Cascais, Patrimonia, 1997
451 páginas

A Ribeira das Naus ficou como um dos símbolos da época dos Descobrimentos, pois foi aí, e das suas antecedentes tercenas, que foram construídos os navios que fizeram as grandes viagens marítimas dos Descobrimento e as que se lhes seguiram para explorar os territórios revelados pelos portugueses que saíram de Lisboa. A mais importante dessas viagens foi a de Vasco da Gama, que abriu a chamada "Carreira da Índia", a qual desde 1497 passou a ligar regularmente Lisboa à Índia. Este livro é particularmente importante por nos mostrar como no século XVI a indústria de construção naval da cidade em articulação com a referia carreira.



O quotidiano na Lisboa dos Descobrimentos: roteiro arqueológico e documental

Rodrigo Banha da Silva e Paulo Guinote

Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998
285 páginas

Graças à apresentação de testemunhos arqueológicos no seu contexto histórico este livro trás até nós aspetos da materialidade das vivências das gentes que viveram no espaço urbano de Lisboa no tempo dos Descobrimentos. É assim que esses vestígios ganham vida nestas páginas que nos explicam troços de estruturas antigas, bem como fragmentos cerâmicos e outros artefactos que nos ilustram a vida na época em causa. De assinalar a apresentação de catálogo de objectos, um itinerário arqueológico e uma antologia de fontes escritas.

Lisboa manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna: 1495-1521

Hélder Carita

Lisboa, Livros Horizonte, 1999
255 páginas

O conteúdo deste livro é de conhecimento obrigatório para quem queira conhecer a história de Lisboa num dos períodos mais importantes da sua História como é o dos Descobrimentos. Através de uma minuciosa e inovadora análise documental, cartográfica e iconográfica que nele se realiza demonstra-se de forma incisiva como se ficaram a dever a D. Manuel I novas expressões arquitetónicas e urbanísticas para Lisboa, como capital de um império que pela primeira vez na história alcançava uma dimensão mundial. Aqui se revela a forma como a cidade medieval entrou na modernidade, ultrapassando o seu tecido urbano anterior com progressos alcançados até no desenvolvimento de novos processos de construção.

Elogio da cidade de Lisboa Vrbis Olisiponis descriptio

Damião de Góis

Int. de Ilídio do Amaral; apre., ed. crítica, trad. e comentário de Aires A. do Nascimento
Lisboa, Guimarães Editores, 2002
191, [24] páginas

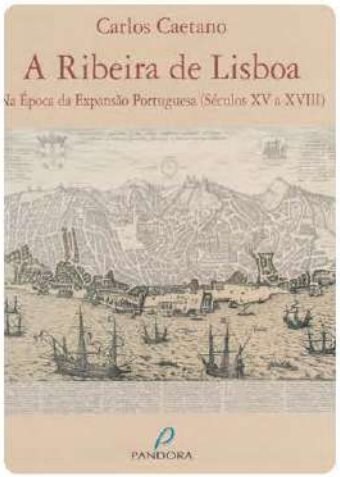
Estamos perante uma edição bilingue - latim e português - da obra de Damião de Góis que foi impressa pela primeira vez em Évora em 1554 com o título: *VRBIS OLISIPONIS DE/SCRIPTIO*. A valorizar esta feliz iniciativa editorial registam-se elucidativos comentários e estudos que divulgam convenientemente um texto de referência clássica que nos permite regressar à Lisboa Quinhentista como ponto de partida dos Descobrimentos, os quais foram aí devidamente enaltecidos nas palavras bem sugestivas do famoso humanista. O elogio da cidade passa pela sua descrição, que é revelador do entusiasmo do autor pelo fervilhar da sua vida cosmopolita, além de patentear o seu empenho em a querer promover na Europa renascentista.

O paço da Ribeira: 1501-1581

Nuno Senos

Lisboa, Editorial Notícias, 2002
262 páginas

No panorama da historiografia sobre Lisboa há obras que se impõem como é o caso da presente monografia dedicada ao tema de grande significado que é o do Paço da Ribeira. O livro está centrado no mencionado palácio que foi mandado construir por D. Manuel I na Ribeira de Lisboa em 1500, nele se apresentando todo o tipo de fontes, com destaque para as iconográficas, as quais são devidamente articuladas com a documentação que o refere ao longo do século XVI. Por estas páginas e imagens acompanhamos a história de um edifico tão importante na nossa história, estando centrado na sua fase inicial quando surgiu como parte de um projecto ambicioso de concentração do poder político e económico que reflete os resultados promissores dos Descobrimentos.

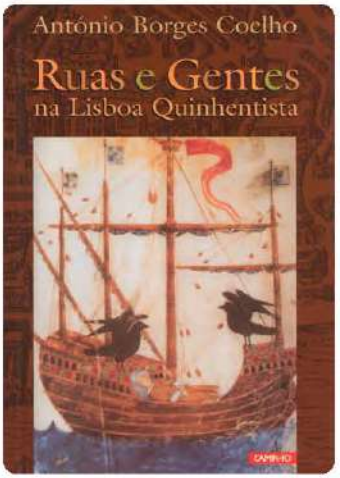


A ribeira de Lisboa na época da Expansão Portuguesa (séculos XV a XVIII)

Carlos Caetano

Lisboa, Pandora, 2004
285 páginas

Este livro permite-nos um conhecimento rigoroso e exaustivo do que foi a zona ribeirinha de Lisboa na Idade Moderna, época durante a qual se assumiu como um centro de grande vitalidade à escala mundial e serviu de modelo para muitas cidades da área lusófona. No livro há o particular cuidado com a evolução das instalações que serviram de base às principais atividades da capital centradas no Terreiro do Paço. Uma iconografia abundante e bem trabalhada, nomeadamente através de múltiplas e claras reconstituições, permite patentear-nos esse mundo palpitante que foi a cidade em conexão com os Descobrimentos e as suas consequências.



Ruas e gentes na Lisboa Quinhentista

António Borges Coelho

Lisboa, Caminho, 2006,
134 páginas

Quem queira recuar ao tempo da Lisboa dos Descobrimentos tem felizmente neste livro um muito bom guia que brilha pela riqueza das suas imagens e das informações muitíssimo bem redigidas que nele se apresentam. Com efeito neste volume o seu autor convida-nos a acompanha-lo com a planta de Lisboa gravada por Georg Braun em 1598 para com ela percorremos as ruas e conhecermos as casas de muitos dos seus habitantes. O percurso é distribuído pelas diversas partes da cidade nele se focando de forma breve e certeira aspetos de numerosas situações que se prendem nomeadamente com a multiculturalidade, o tecido social, o quotidiano e os poderes.

Escravos e senhores na Lisboa Quinhentista

Jorge Fonseca

Lisboa, Edições Colibri, 2010
505 páginas

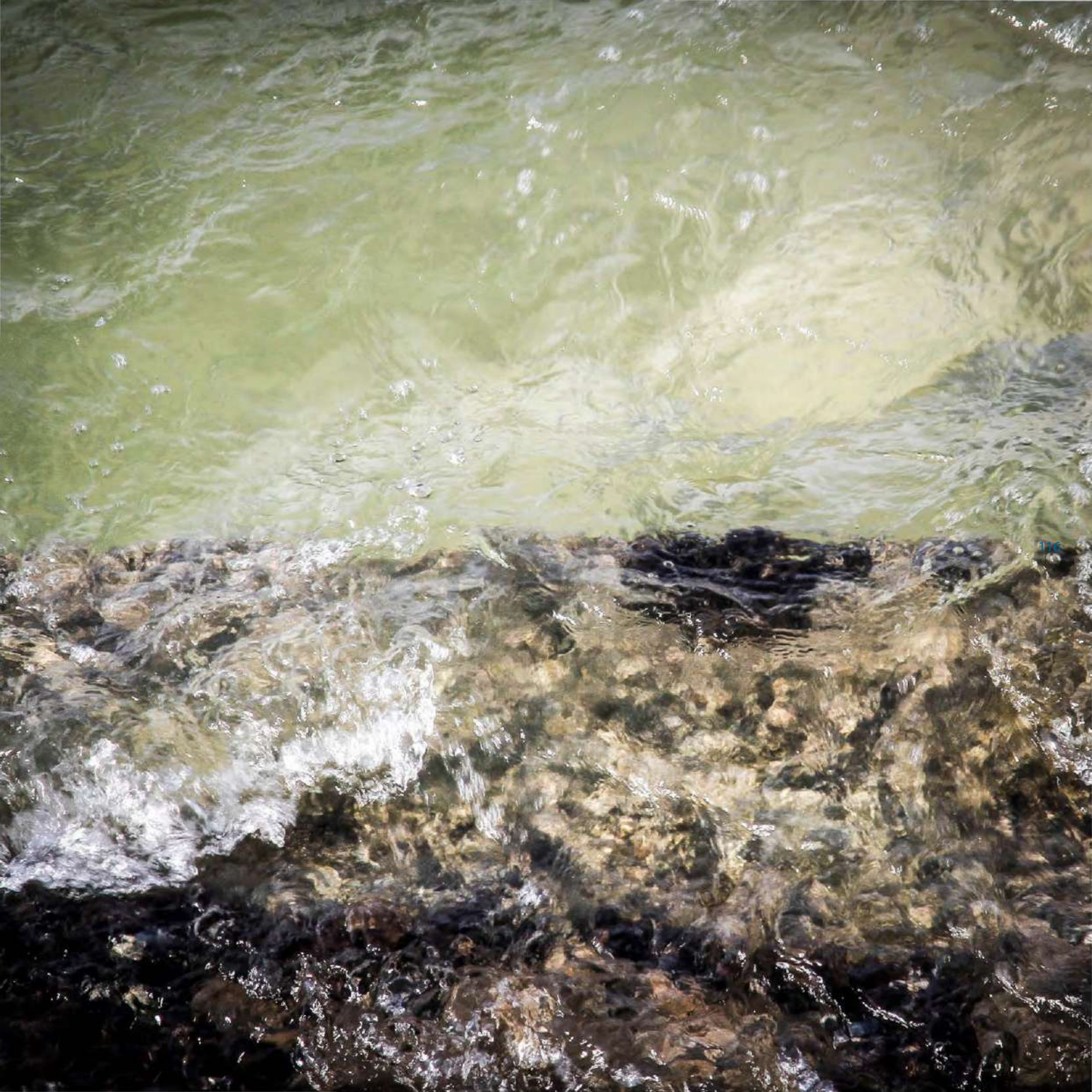
Em 1441 passaram a chegar a Lisboa escravos de terras que iam sendo descobertas pelos portugueses. O tipo de comércio envolvendo essas pessoas veio a marcar daí em diante a vida na cidade, sendo tal prática económica e as vidas desses muito numerosos cativos estudadas em toda a sua complexidade nesta monografia. Estamos perante uma abordagem exaustiva de carater social, económico e das mentalidades dessa realidade. Este livro reflete assim importantes consequências dos Descobrimentos num dos aspetos que é dos mais negativo mas necessita de ser devidamente avaliado, como acontece neste trabalho de grande folego. Não nos esqueçamos que cerca de 1551 os escravos constituíam cerca de 10 % da população lisboeta, que rondaria os 100 000 habitantes.

Lisboa em 1514: o relato de Jan Taccoen van Zillebeke

Jorge Fonseca (coordenação)

Lisboa, Edições Húmus, 2014
135 páginas

Por vezes aparecem jóias documentais desconhecidas que nos transmitem testemunhos do passado de Lisboa do tempo dos Descobrimentos. Tal é o caso do texto aqui publicado, o qual foi escrito em 1514 durante a passagem por esta cidade do nobre flamengo Jan Taccoen van Zillebeke. Essa fonte é estudada, traduzida e anotada permitindo-nos seguir a forma como esta personalidade viu à sua maneira e anotou de forma pitoresca os tópicos que lhe chamaram mais a atenção e refletem a sua admiração pelo exotismo e grandeza de uma cidade em crescimento devido aos Descobrimentos. De entre as suas observações relevam-se as que incidem sobre a sua elevada densidade populacional, o grande número de escravos, os elefantes e outros aspetos que se descobrem numa leitura fascinante.



A luta de Lisboa pela água (das águas orientais ao Castelo do Bode)

António Augusto Salgado de Barros

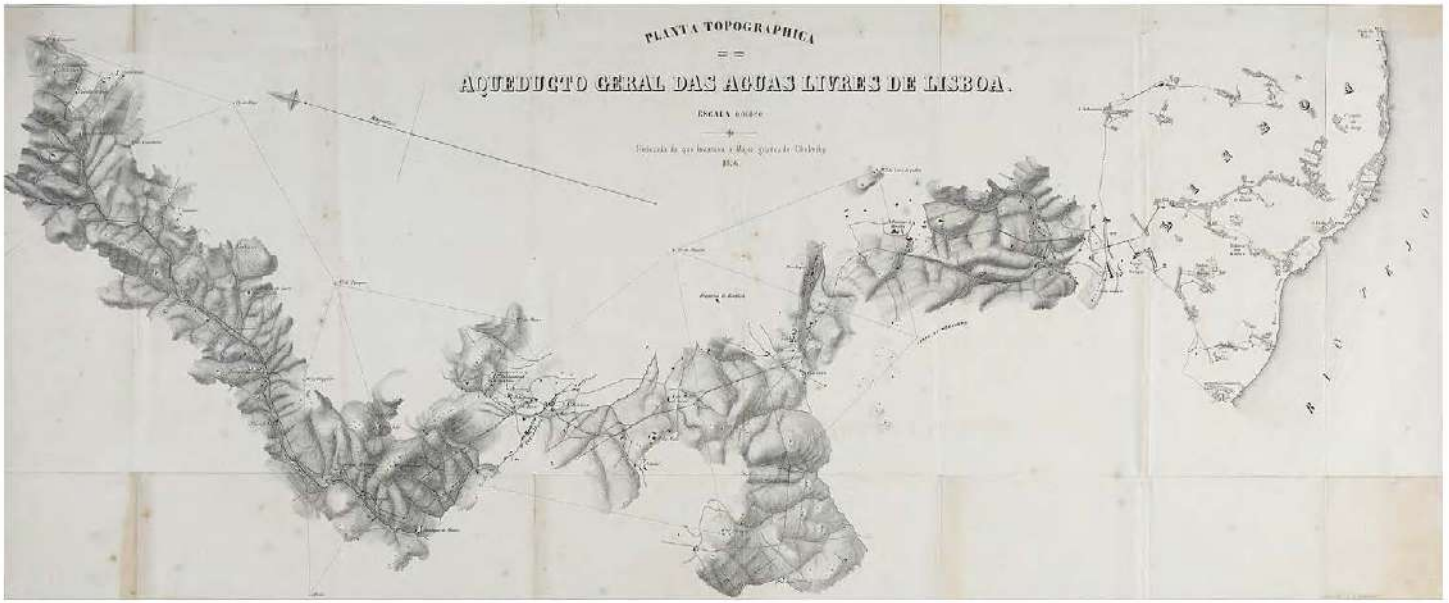
1 – INTRODUÇÃO

Lisboa foi durante a primeira fase da sua existência abastecida fundamentalmente pelos chafarizes orientais. À medida que a população crescia a falta de água foi apoquentando em ritmo crescente a cidade, e o Poder foi então pressionado no sentido de encontrar novas soluções dando-se, no século XVIII, início à construção do Aqueduto das Águas Livres e de todas as obras subsidiárias (Fig.1).

Apesar dos enormes encargos suportados com a construção de todos estes equipamentos eles não conseguiram suprir cabalmente as necessidades da cidade e obrigaram a procurar novas alternativas.
A Companhia das Águas de Lisboa (a 2ª), criada em 1868, promoveu a construção de um canal para encaminhamento das águas do Alviela, oficialmente inaugurado em 1880, e que permitiu iniciar uma distribuição domiciliária que correspondeu a uma nova era no abastecimento da cidade.
Esta solução foi complementada, a partir de 1937, por um conjunto de captações no subsolo do vale do Tejo e posteriormente, em 1963, entrou em funcionamento a captação superficial do rio Tejo.
Em 1987 foram conduzidas a Lisboa as águas represadas pela barragem do Castelo do Bode, diversificando as fontes de alimentação à cidade e contribuindo para uma solução que satisfará as necessidades da população por algumas décadas.
Até 1974 o serviço público de abastecimento de água a Lisboa foi assegurado pela empresa privada CAL - Companhia das Águas de Lisboa, ano em que terminou a concessão, sendo então fundada, em sua substituição, a empresa pública EPAL que, em 1992, é transformada em sociedade anónima de capitais integralmente públicos.

www

Fig.1 – *Planta Topográfica. Aqueducto Geral das Aguas Livres de Lisboa*. 1856. Bettencourt, Emiliano Augusto de. Biblioteca Nacional de Portugal



2. AS FONTES ORIENTAIS (? a 1938)

As fontes orientais constituíram o principal recurso para o abastecimento de água até à construção do Aqueduto.

As carências de água que se sentiam em períodos de maior rigor estival eram compensadas por recolhas em lugares mais afastados do centro da cidade e com o transporte de água "da outra banda"[1], nomeadamente o chafariz da fonte da Pipa.

Não existe um registo abrangente do caudal disponível das águas orientais.

Apesar das informações existentes indicarem que as águas orientais mantinham um caudal estável, alturas houve em que, por falta de manutenção, a sua quantidade diminuiu relativamente a épocas mais remotas e a sua qualidade deixou muito a desejar, obrigando a população a recorrer às fontes alternativas como o chafariz do Rossio ou da praça da Ribeira para além de muitos poços e cisternas públicos e particulares.

Num dos registos conhecidos mais antigos anota-se que, em 1699, o débito do chafariz de El-Rei se aproxima de 663 pipas por dia (280,9 m³/dia).

Manuel da Maia, em 1730, procedeu à medição do caudal dos chafarizes orientais tendo chegado ao valor de 45 anéis (1 220 m³/dia).

Em 1850, os consumos de água em Lisboa foram estimados pelo Ajudante do Mestre Geral das Águas Livres:

QUADRO 1
QUANTIDADE DE ÁGUA QUE SE GASTA DIARIAMENTE NOS CHAFARIZES ORIENTAIS
(Termo médio – ano de 1850)

EQUIPAMENTOS	m³/dia	%
Chafariz de El-Rei	244	45,0%
Chafariz de Dentro e da Praia	136	25,1%
Mina do Arco da Conceição	81	14,9%
Diferentes fontes de água potável e salobra	81	14,9%
TOTAL	542	100,0%

QUADRO 2
CAPTAÇÃO DAS ÁGUA ORIENTIS (m³/dia)

DESIGNAÇÃO DAS NASCENTES	1699	1850	1868		
			Máximo	Mínimo	Médio
Chafariz de El-Rei	281	244	449	397	422
Chafariz de Dentro			157	129	143
Chafariz da Praia			167	158	163
PARCIAL			773	684	728
Tanque das Lavadeiras			1 728	1 728	1 729
TOTAL			2 501	2 412	2 457

Fig. 2 - Pormenor do painel de azulejo *Rossio e Hospital Real de Todos-os-Santos*, início do séc. XVIII. Museu da Cidade, MC.AZU.PF.60

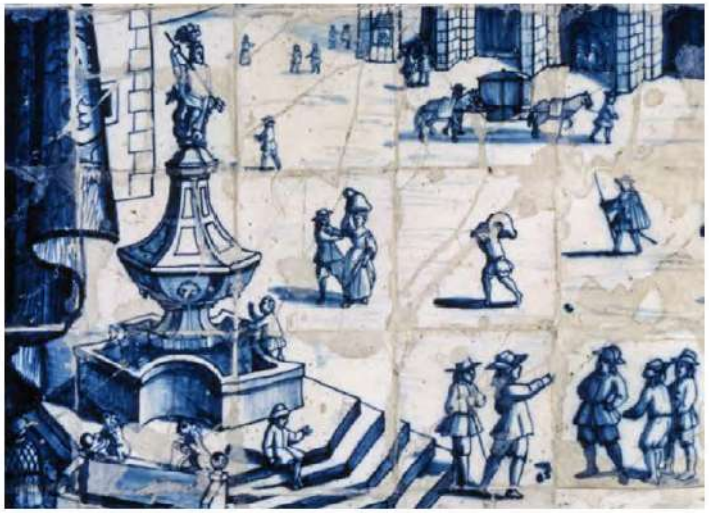


Fig.3 – Chafariz de El-Rei. Foto José Vicente, 2016. DPC_20161026_005

Ao compararmos, no Quadro 2, as medições em três épocas diferentes, verificamos que, em 1868, após a constituição da primeira Companhia das Águas o caudal do chafariz de El-Rei aumentou significativamente, melhoria que se pode atribuir às beneficiações introduzidas no sistema pelo empenho da nova empresa em aumentar o volume de água aduzido à cidade:
A medição de caudais era, no passado, feita com uma caixa com orifícios calibrados. A medição do fluxo que se descarregava na caixa conseguia-se destapando um conjunto desses orifícios até se obter um nível estável dentro da caixa (Fig.5). Somando-se os valores associados a cada um dos orifícios destapados obtinha-se o valor do caudal.
No período de 1869 a 1880 o menor valor obtido é da ordem dos 600 m^3 /dia, valor que é superior ao valor estimado para consumo em 1850 pelo Ajudante do Mestre Geral das Águas Livres (542 m^3/dia); podemos, assim, estimar para os primeiros séculos da nacionalidade o valor médio de 550 m^3/dia para o caudal das águas orientais.

Fig. 5 - Caixa para medição de caudais com orifícios calibrados. Museu da Água da EPAL

Fig. 4A – Chafariz de Dentro. Foto Joshua Benoliel, 1907. AML, JBN001228

Fig.4 – Chafariz de Dentro. Foto Eduardo Portugal, c.1951. AML, EDP001132

Desde a constituição da primeira Companhia das Águas houve a intenção de aproveitar as águas orientais mas foi a segunda Companhia das Águas de Lisboa que integrou estas águas no circuito geral de abastecimento com a construção de um reservatório em substituição do tanque das Lavadeiras, de onde as águas orientais eram elevadas para o reservatório da Verónica. Esta decisão foi tomada em 1869 e respeitada até 1880, altura em que, após a entrada do canal do Alviela em funcionamento, as águas orientais deixaram de alimentar regularmente a rede.
A partir de 1880 a estação elevatória do Barbadinhos passou a bombear sobretudo as águas do Alviela e só em casos esporádicos as águas orientais. No início de 1912 verificou-se que a água do chafariz de El-Rei se encontrava inquinada e em março desse ano as autoridades sanitárias governamentais suspenderam temporariamente a sua introdução na rede; em 1938 foi decidido retirar definitivamente as águas orientais do sistema da Companhia das Águas de Lisboa por não ser compensadora a cloragem necessária ao seu aproveitamento.
Em redor da cidade existiam outras fontes de abastecimento que eram mais procuradas pelos habitantes de Lisboa quando se manifestava carência nos locais a que recorriam habitualmente: a nascente das Cruzes da Sé, o poço do Goes, a bica das Fontaínhas, a bica do Desterro, a bica de Arroios, a fonte Santa, a bica do Andaluz, a bica dos Olhos, a fonte da Horta Navia, a fonte da Pimenteira, entre outras.

Fig.6 – Estação elevatória do Barbadinhos. Foto Alberto Carlos Lima, 1906. AML, LIM001544
Fig.6A – Estação elevatória do Barbadinhos, caldeiras. Foto Alberto Carlos Lima, 1906. AML, LIM001543

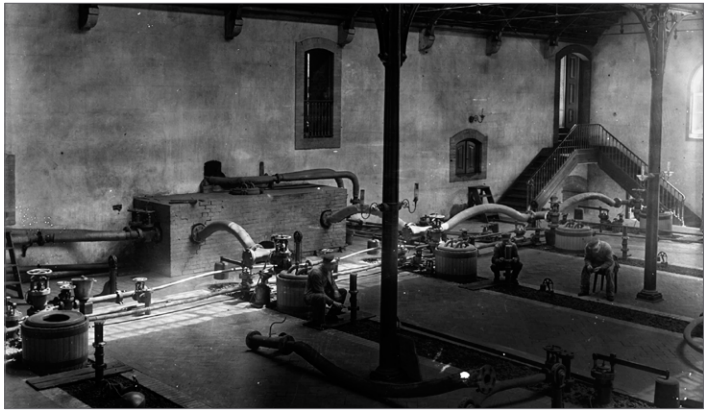


Fig.7 – Bica dos Olhos. Eduardo Portugal, 1951. AML, EDP000385
Fig.8 – Bica do Andaluz. Eduardo Portugal, c. 1951. AML, EDP000331

Fig.8A – Bica dos Olhos. Fernando Martinez Pozal, c. 1950. AML, POZ000537

No Quadro 3 encontram-se listadas algumas características das fontes de abastecimento que tinham alimentação própria as quais, na sua maior parte, já se encontravam em funcionamento em 1748, altura em que as primeiras águas livres chegaram a Lisboa:

QUADRO 3
PRINCIPAIS CHAFARIZES E BICAS
INDEPENDENTES DO AQUEDUTO DAS ÁGUAS LIVRES

NOME DO PONTO DE ABASTECIMENTO	Nº DE TUBOS	ANO DE CONSTRUÇÃO	ANO DE TRANSFERÊNCIA	ANO DE DEMOLIÇÃO	CAUDAL EM 1868 (m^3/dia)
ÁGUAS ORIENTAIS					
De El-Rei	9	<1220		Existe	97,5
De Dentro	4	<1280		Existe	39,1
Aguada, de Fora ou dos Paus		>1487		1765?	-
Da Praia	4	1625		1868	44,5
Largo do chafariz da Praia	1	1850		1868	-
Fonte de Penabuquel ou Benabuquer		<1326		?	-
OUTRAS					
Nª Srª da Oliveira		?		1755?	
Rossio ou de Neptuno		1606		1786	
Rua de São Vicente		1786		1836	
Carreirinha do Socorro	2	1836		<1910	30,0
Preguiça		<1569		>1625	
Largo do Pelourinho		1815	1844		
Largo do Corpo Santo		1844			
Arsenal da Marinha ou Ribeira das Naus	2				
Alfândega de Lisboa					
Terreiro do Paço ou de Apolo		1655		1755	
Bica do Sapato	2	1674		>1909	
Fontanário da Bica do Sapato		<1939		>1953	
Anjos	1	>1532		<1909	
Desterro	2			Existe	
Fontainhas		1685		>1858	
Arroios	1	1398	1624	>1908	20
Fonte Santa	1	<1598		Existe	10
Andaluz	1	1336		Existe	
Bica dos Olhos	1	1675		Existe	
Horta Navia		1459		>1812	
Pimenteira	1			>1812	

Tal como acontecia com os chafarizes, os poços públicos que tinham um papel importante no abastecimento da cidade eram servidos por companhias de aguadeiros, como era o caso do poço do Borratém. Nos fins do século XIX existiam em Lisboa cerca de 3000 poços, 1200 dos quais no interior do espaço definido pela estrada da Circunvalação.

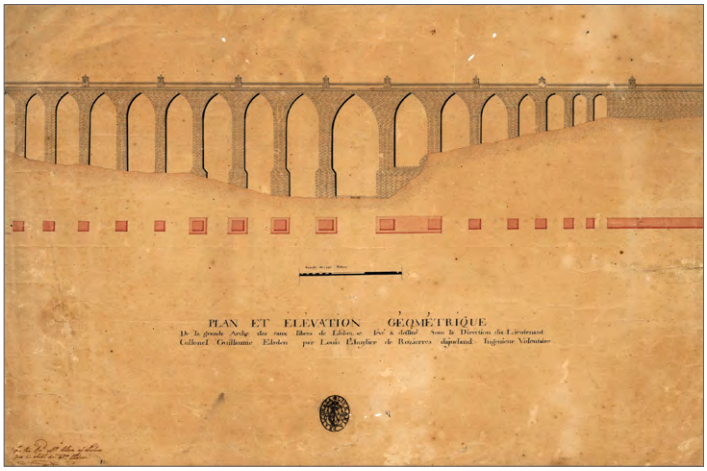
3. ABASTECIMENTO A PARTIR DE AQUEDUTO (1748 a 1975)

A construção do Aqueduto Geral, o primeiro troço do chamado Aqueduto das Águas Livres, foi uma obra realizada durante o século XVIII. Partindo da Mãe de Água Velha, a uma distância de cerca de 14 km da praça das Amoreiras, destinava-se a coletar a água de várias nascentes, encaminhando-a para Lisboa após atravessar Alcântara com uma monumental obra de engenharia assente em 35 arcos, dos quais 21 são de volta perfeita e 14 em ogiva. Reunidas as condições financeiras para trazer as Águas Livres a Lisboa através da criação de um imposto, por ordem de D. João V em 1729, e após ser lavrado o alvará em 12 de maio de 1731, desenvolveram-se as ações necessárias para concretizar o empreendimento:

- Foi atribuído ao Brigadeiro Manuel da Maia o projeto a montante do monte das três cruzes e a jusante ao sargento mor Custódio Vieira.

WWW

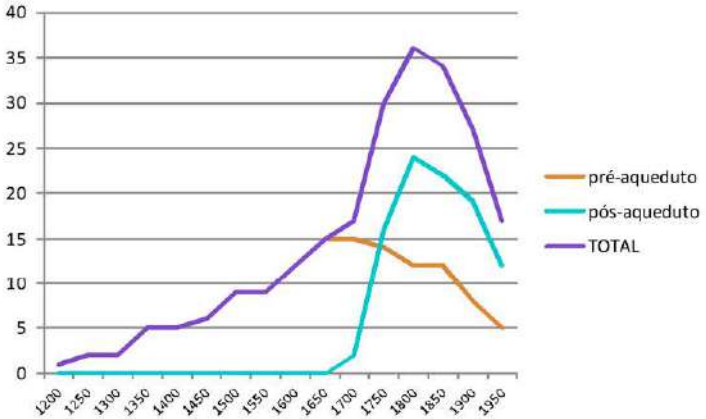
Fig. 9 - Plan et elévation géometrique de la grande Arche des Eaux Libres de Lisbonne. William Elsden, 1750. Biblioteca Nacional



- Foi adaptado um regimento, criado em 1531 e acrescentado em 1600, para salvaguardar a realização das obras, consignando castigos para quem prejudicasse as obras em curso.
- Foi organizada a primeira sociedade de pedreiros que, por escritura de 11 dejJulho de 1731, arrematou a obra e em 30 de julho convencionou, também por escritura, a participação de cada sócio na sociedade, iniciando a obra em diferentes pontos em simultâneo.

A primeira sociedade de pedreiros findou em 1770 e foi substituída por duas outras: de 1772 a 1783 e de 1784 a 1799, ano em que a obra foi dada por acabada, embora a chegada das primeiras águas às Amoreiras tivesse ocorrido em 1748. Dada a fraca prestação daquela enorme obra houve, desde o início, a necessidade de reforçar o caudal com novas captações e aquedutos subsidiários. Esta ação tornou-se relevante mais tarde, após a criação da Companhia das Águas de Lisboa, dado que aquela empresa assumiu um compromisso quanto ao caudal que deveria ser aduzido a Lisboa.
A recolha da água era feita diretamente pela população ou por companhias de aguadeiros que se abasteciam nos chafarizes e bicas. Entre os que eram alimentados pelo Aqueduto salientavam-se os seguintes, que se encontravam nas zonas mais populosas da cidade:
O gráfico da Fig.10 representa o número de chafarizes ativos em Lisboa ao longo do tempo:
Como é bem visível na figura 10, o número de chafarizes

Fig. 10 - Chafarizes da cidade de Lisboa



QUADRO 4
CHAFARIZES E BICAS DE LISBOA LIGADOS AO AQUEDUTO

NOME DO PONTO DE ABASTECIMENTO	COTA ALTIMÉTRICA	Nº DE TUBOS	ANO DE CONSTRUÇÃO	ANO DE TRANSFERÊNCIA	ANO DE DEMOLIÇÃO	CAUDAL EM 1868 (m³/dia)
GALERIA DO CAMPO DE SANTANA						
Cruz das Almas	95,12	1	1823	1890	Transf.	
Rua do Arco do Carvalhão			1890		Existe	
Cruz do Tabuado	72,62	2	<1794	1810	<1910	20
S. Sebastião da Pedreira	75,75	2	1791		Existe	
Campo de Santana		1	<1792		<1910	
Campo de Santana	63,65	3	<1842		<1910	
Cam. Mártiires da Pátria			1887		Existe	
Largo do Intendente	23,9	2	1824	1917	Transf.	30
Rua da Palma			1917		Existe	
GALERIA DAS NECESSIDADES						
Estrela	71,48	2	1779		<1911	30
Buenos Aires ou das Terras	61,36	2	1791	1812	Existe	25
Necessidades			<1749	1846	Transf.	2
Alcântara	15,8	4	1846		Existe	
Janelas Verdes	26,84	4	1775		Existe	30
Campo de Ourique	92,64	2	1810		<1911	20
GALERIA DA ESPERANÇA						
Rua do arco de São Mamede	48,60	2	1805		Existe	25
Esperança	15,22	4	1768		Existe	54
Cais do Tojo	5,23	2	<1768		1836	
GALERIA DO LORETO						
Rato	65,36		1754		Existe	80
Arco de São Bento			1805		1838	25
Rua do Monte Olivete	46,56		1838		Existe	
Rua Formosa	49,52		1762		Existe	30
Praça da Alegria			~1730	1840	Transf.	30
Cotovia/rua da Mãe de Água	52,01		1840		Existe	
S. Pedro de Alcântara	75,35		1754	1833		
Taipas/Calçada da Glória			1833		Existe	30
Carmo	43,83		1770		Existe	30
Loreto			<1771	1855		30
Rua do Tesouro Velho	44,67		~1855		1916	
S. Paulo	4,66		1849		Existe	30
OUTROS PONTOS DE ABASTECIMENTO						
Amoreiras		4	1744			25
Rua do arco das Águas Livres		1	?		Exist	

iniciou um decréscimo acentuado por altura da entrada em funcionamento do canal do Alviela, em 1880, com a consequente distribuição domiciliária que, pouco a pouco, se foi tornando no sistema dominante para o abastecimento da cidade. À medida que as condutas de alvenaria ligadas ao Aqueduto iam sendo cortadas pela expansão da cidade e pela construção de novos edifícios, a alimentação era substituída por tubos de ferro ligados à rede canalizada.
Em 1850 o valor estimado para o caudal que se consumia em Lisboa era de 1858 m³/dia. Para uma população estimada de 262 000 habitantes em 1850 estes valores correspondiam a uma capitação de 7 litros/habitante dia, situação idêntica à que existia 300 anos antes!
No Quadro 5 pode ver-se, num período estival, a integração de caudais de diferentes origens na distribuição de água após o contrato de constituição da segunda Companhia das Águas de Lisboa, altura a partir da qual se deram desenvolvimentos significativos no abastecimento de água à cidade.
Estão, também, indicados os valores da precipitação atmosférica que permitem relacionar os débitos com as características pluviométricas dos anos em causa:
No Quadro 5 estão assinaladas a *itálico* (1869, 1870, 1874 e 1875) as precipitações pluviométricas inferiores a 650 mm e que correspondem, também, ao menor caudal de abastecimento de Lisboa[2].

QUADRO 5
VOLUME DISTRIBUÍDO NO MÊS DE MAIOR EXIGÊNCIA DE CONSUMO

ANOS	PRECIPITAÇÃO mm	CAPTAÇÃO			MAIOR CONSUMO		RELAÇÃO (2)/(1)
		ÁGUAS BAIXAS m³/dia	ÁGUAS ALTAS m³/dia	TOTAL (1) m³/dia	MÊS	CONSUMO (2) m³/dia	
1869	479	830	3236	4066	julho	4117	0,988
1870	631	1017	3066	4083	julho	4519	0,903
1871	918	647	4630	5277	agosto	4983	1,059
1872	927	714	4669	5383	julho	5042	1,068
1873	694	803	5195	5997	agosto	4887	1,227
1874	438	1459	2830	4289	julho	4435	0,967
1875	466	1477	3225	4702	julho	4266	1,102
1876*	1145	1515	3918	5433	agosto	4640	1,171
1877	806	595	5156	5751	agosto	5652	1,017
1878	750	1394	3578	4972	julho	6222	0,799
1879	748	1081	4868	5949	agosto	7558	0,787

O ano de 1876, assinalado com *, constituiu um ano anómalo pois registou um mínimo de 1 256 m³/dia em setembro e o máximo de 26 142 m³/dia em dezembro, valores extremos que nunca tinham sido registados anteriormente.
Nota-se nesta fase da exploração a proximidade entre os valores máximos e médios (ver última coluna do Quadro 5).
Segundo Leite Pinto, os piores anos no abastecimento da cidade foram 1867, 1868, 1869 a 1872, 1873, 1874 e 1876, que não coincidem com os que assinalámos porque os valores médios não refletem a variação pluviométrica ao longo do ano.
No século XX, a contaminação progressiva das águas das nascentes e a incúria da gestão da rede sanitária nas zonas de passagem das condutas corromperam definitivamente a qualidade da água; por outro lado, a destruição progressiva de partes da estrutura para alargamento dos arruamentos da cidade, comprometeu irreversivelmente o recurso ao Aqueduto das Águas Livres.
A partir de 1968 a contribuição das águas livres para o abastecimento da cidade reduziu-se muito significativamente. Em 1975, as estações de tratamento da Amadora e Buraca associadas ao aqueduto deixaram de funcionar terminando então, definitivamente, o apoio do Aqueduto ao abastecimento da cidade.

4. A CAPTAÇÃO DO ALVIELA (1880 a 2009)

Quando o abastecimento de água passou a estar contratualizado com uma empresa que se comprometeu a aumentar significativamente a quantidade de água à disposição dos cidadãos houve que procurar outras origens, embora mais afastadas de Lisboa. Surgiu a ideia de recorrer aos olhos de água do rio Alviela, uma das fontes abundantes conhecidas mas já a uma substancial distancia da cidade: cerca de 114 km.
Em 9 de agosto de 1870 foi apresentado à Câmara o projeto para o empreendimento. O caudal definido pelo projeto era de 20 000 m³/dia, com dois traçados alternativos: o "alto" e o "baixo", que se distinguiam pela cota a que funcionavam.
Com pequenas alterações foi adotado o traçado "baixo" que, embora mais longo que o "alto" em cerca de 10 km, tinha a vantagem de facilitar o encaminhamento de outras águas que se pretendessem reunir na mesma conduta e teria obras de arte de menor dimensão sendo, assim, menos dispendiosa, como se mostra no Quadro 6.

QUADRO 6
ALTERNATIVAS DA CONSTRUÇÃO DO CANAL DO ALVIELA

TRAÇADO	TRINCHEIRA	TÚNEL	SIFÃO	ARCARIA	TOTAL
Projeto Alto	53 326	23 251	19 555	7 699	103 831
Projeto Baixo	77 400	17 537	15 590	3 523	114 050
Final (baixo)	77 480	17 537	15 590	3 640	114 247

A medição do caudal por uma comissão independente nomeada para o efeito chegou a um valor diário (médio) de 41 660 m³/dia. Sendo um valor considerado satisfatório, em 18 de agosto de 1871 o governo tomou a decisão de avançar com o projeto. Em 25 de novembro de 1871 deu-se início à construção do canal do Alviela com o trabalho de nivelamento e colocação de balizas.
A avaliação da qualidade da água, feita em 1898, deu um resultado favorável pois revelou um valor de resíduo fixo de cerca de 200 mg/l apresentando ainda uma dureza aceitável (cerca de 90 mg/l de sais de cálcio e magnésio), embora estes valores permitissem desde logo prever uma deposição dentro das condutas que deveriam obrigar a desincrustações ocasionais.
As análises bacteriológicas da água, realizadas em 1893, não mostraram a existência de microrganismos patogénicos.
O canal funcionava por gravidade, em superfície livre, com um desnível entre os pontos de entrada e saída de 22,67 m. O ponto de entrada no canal tem a cota 52,83 m (cota da fonte 54,33 m) chegando no fim do percurso à cota de 31,66 m. A inclinação média é cerca de 0,2 m/km: nas zonas de escoamento livre a inclinação é de 0,12 m/km e nas condutas forçadas é de 0,6 m/km de corda.
Algumas das características da obra revelam grande perícia técnica, nomeadamente na construção das arcadas, dos túneis e dos sifões e especialmente no atravessamento do rio Trancão, junto a Sacavém.
A inauguração da linha foi feita, com pompa e circunstância, em 19 de setembro de 1880, data a partir da qual houve um sensível aumento do consumo particular.
Esta fonte de abastecimento tinha, como muitas outras fontes naturais, o problema da sua variação sazonal. Os valores mínimos medidos no período de estiagem de 1890 apontaram para 29 200 m³/dia nos olhos de água do Alviela.
O Quadro 7 mostra o registo do caudal mínimo dos olhos de água do Alviela de 1938 a 1970, evidenciando que em período estival o caudal descia, por vezes, a metade do valor de 40 000 m³/dia, considerado o valor nominal do sistema.

QUADRO 7
OLHOS DE ÁGUA – RECOLHA MÍNIMA ANUAL (m³/dia)

ANO	CAUDAL	DIA	ANO	CAUDAL	DIA	ANO	CAUDAL	DIA
1938	34000	5-nov	1949	26861	27-ago	1960	50270	28-set
1939	40500	21-set	1950	39035	20-nov	1961	44858	10-nov
1940	40800	12-out	1951	44858	4-nov	1962	35666	22-out
1941	39300	7-nov	1952	28390	20-nov	1963	40192	29-out
1942	44400	28-set	1953	29919	6-out	1964	35665	27-dez
1943	19975	9-out	1954	41929	29-out	1965	34611	23-set
1944	31450	17-nov	1955	33557	22-out	1966	43133	24-set
1945	25333	26-set	1956	48384	23-dez	1967	34182	29-out
1946	42600	14-out	1957	33557	27-out	1968	34612	26-out
1947	40000	22-nov	1958	32074	19-nov	1969	50907	9-out
1948	32503	4-dez	1959	51531	10-set	1970	35000	15-nov

As dificuldades que se foram sentindo com as variações sazonais no canal do Alviela cujo débito diário variava entre 30 000 m³ no verão e 1 400 000 m³ no inverno, obrigaram a reunir àquele canal duas novas captações junto às ribeiras da Ota e Alenquer, substituídas em 1959 por poços subterrâneos.
A partir de 1935 a empresa concessionária do serviço de abastecimento de água a Lisboa passou também a bastecer alguns concelhos vizinhos, o primeiro dos quais foi Oeiras. Juntamente com as águas do Alviela continuaram a ser aduzidas a Lisboa as águas orientais e as águas livres.

QUADRO 8
COMPOSIÇÃO DAS ÁGUAS CAPTADAS

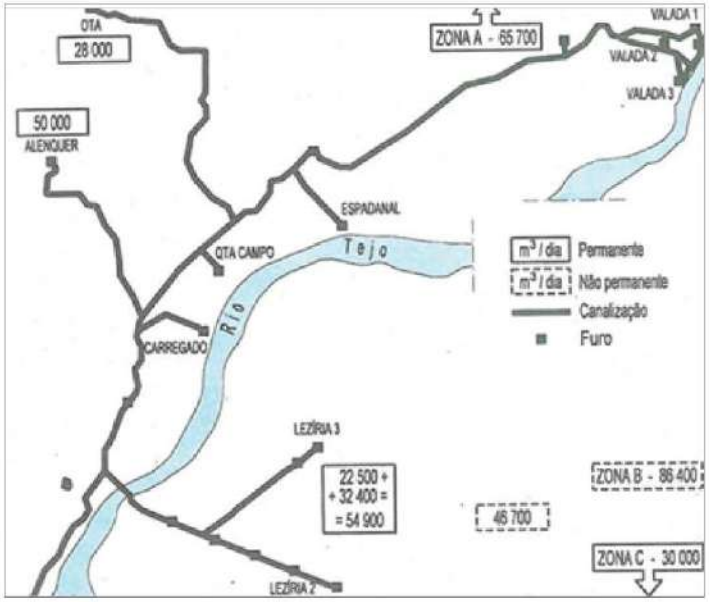
ANO	VALOR MÉDIO (m³/dia)				COMPOSIÇÃO MÉDIA DIÁRIA		
	ÁGUAS BAIXAS	ÁGUAS ALTAS	ALVIELA	TOTAL	ÁGUAS BAIXAS	ÁGUAS ALTAS	ALVIELA
1870	1017	3066		4083	24,9%	75,1%	
1875	1477	3225		4702	31,4%	68,6%	
1880	910	4351	232	5492	16,6%	79,2%	4,2%
1881	432	6267	2689	9388	4,6%	66,8%	28,6%
1882	557	3762	9084	13402	4,2%	28,1%	67,7%
1885	450	7732	14578	22759	2,0%	34,0%	64,0%
1890	250	4660	20890	25799	1,0%	18,0%	81,0%
1895	295	10559	9582	20435	1,4%	51,7%	46,9%
1899	22	5704	17877	23604	0,1%	24,2%	75,7%

O Quadro 8 dá uma ideia de qual a composição do abastecimento até ao final do século XIX.
Nos valores aqui apresentados observa-se a progressiva substituição pelas águas do Alviela das restantes fontes de abastecimento da cidade, assim como o reduzido significado das águas baixas (entendam-se águas orientais) para o fim do século.

5. CAPTAÇÕES DA BACIA DO TEJO (1937 a 1957)

Após as captações das ribeiras da Ota e de Alenquer, construídas respetivamente em 1925 e 1934, fez-se o aproveitamento progressivo das águas subterrâneas do vale do Tejo por meio de furos e respetivos sistemas de bombagem, cujas águas foram encaminhadas para o aqueduto Tejo: Carregado (1937), Quinta do Campo (1937), Espadanal (1939) Valada (1951) e Lezírias (1957), nos concelhos de Azambuja, Cartaxo e Vila Franca de Xira. Aquele aqueduto, construído entre 1935 e 1940 com um diâmetro de 2,5 m, tem origem perto da vila da Azambuja e descarrega no reservatório dos Olivais, estando dimensionado para transportar 280 000 m³/dia.
Em 1963 verificou-se uma ampliação do sistema de abastecimento através da captação das águas superficiais do rio Tejo em Valada do Tejo e respetivo tratamento em Vale da Pedra, criando o subsistema Tejo e aumentando o volume transportado pelo aqueduto do Tejo.
A partir de 1974 o abastecimento de água a Lisboa foi reforçado com a ampliação do sistema de captação superficial de Valada do Tejo e com o aumento de rendimento dos poços de Valada I e Valada II.
As principais características das mais importantes captações do vale do Tejo, no subsolo e em Valada do Tejo (superficial) são:
A implantação esquemática destas captações é feita na figura 11.
A construção, em 1979, de um novo adutor de Vila Franca de Xira até Telheiras, com 1,5 metros de diâmetro, destinou-se a suportar o aumento de caudal gerado com

Figura 11 – Localização das captações da EPAL junto ao Tejo[3]



QUADRO 9
CAPTAÇÕES SUBTERRÂNEAS E SUPERFICIAL DO VALE DO TEJO

NOME DO PONTO DE ABASTECIMENTO	PROFUNDIDADE MÁXIMA EM 2016 (m)	PROFUNDIDADE MÍNIMA EM 2016 (m)	Nº de FUROS EM 2016	ANO DE CONSTRUÇÃO	CAPTAÇÃO NOMINAL (m^3/dia) x 10^3	CAPACIDADE MÍNIMA GARANTIDA (m^3/dia) x 10^3	DESATIVÇÃO
CAPTAÇÕES PARA REFORÇO DO CAUDAL DO AQUEDUTO DO ALVIELA							
Ota	120	32	3	1925	21	18	
Alenquer I	60	26	4	1934			1949
Alenquer II				1949			
CAPTAÇÕES SUBTERRÂNEAS DA BACIA DO TEJO							
Carregado				1937			2001
Quinta do Campo				1937			2001
Espadanal				1939			1998
Valada I	54	49	8	1951	35		
Valada II	45		3	1953	12		
Valada III			4	1982	20		
Valada IV				1984			1988
Lezírias I				1957			1988
Lezírias II	454	230	10	~1970	50		
Lezírias III	336	660	4	1984	20		
CAPTAÇÃO SUPERFICIAL DE VALADA DO TEJO							
Valada – Tejo				1963	240		

a ampliação da captação superficial de Valada do Tejo, permitindo a duplicação dos valores aduzidos a Lisboa. As captações subterrâneas junto ao Tejo entraram em funcionamento à medida que iam sendo construídas, como se ilustra no Quadro 10:

QUADRO 10
ORIGEM DAS ÁGUAS DE ABASTECIMENTO

ANO	%										CAUDAL TOTAL X 10^3 (m^3/dia)
	ÁGUAS LIVRES	ALVIELA	OTA	ALENQUER	CARREGADO	QUINTA DO CAMPO	ESPADANAL	VALADA	ALUVIÕES	VALADA DO TEJO	
1940	20,5	67,6	5,0	0,8	6,2						71,0
1945	3,0	53,9		12,0	12,9	0,3	15,6	2,4			91,5
1950	3,5	55,9		5,4	14,4	4,2	11,4	5,2			110,7
1955	9,3	42,2		14,0	9,1	3,0	6,9	15,5			146,8
1960	10,0	38,2	0,6	24,0	2,6	1,4	9,4	13,6	0,3		181,4
1965	3,1	26,5	5,8	17,0	6,8	0,5	6,1	7,6	0,7	25,9	233,4

Tendo sido suspensa definitivamente em 1975 a recolha das águas do Aqueduto das Águas Livres, o abastecimento passou a ser feito com a composição que se apresenta no Quadro 11:

QUADRO 11
ORIGEM DAS ÁGUAS DE ABASTECIMENTO DE LISBOA

ANO	CAUDAIS EM m^3/dia					%			
	AGUAS LIVRES[4]	ALVIELA	VALADA DO TEJO	SUBSOLO	TOTAL	AGUAS LIVRES	ALVIELA	VALADA TEJO	SUBSOLO
1974	1796	61878	143296	175905	382902	0,5	16,2	37,4	45,9
1975	1006	54602	152007	195437	403046	0,2	13,5	37,7	48,5
1976		60484	165940	165173	390528		15,4	42,4	42,2
1980		62664	229153	187784	478290		13,1	47,8	39,2
1983		58814	241787	199385	499986		11,8	48,4	39,9

6. CAPTAÇÃO DO CASTELO Do Bode (1987 a -)

Construído entre 1976 e 1987, o subsistema de Castelo do Bode assegura a captação de água da albufeira de Castelo do Bode, no rio Zêzere e o respetivo tratamento e representa hoje a principal fonte de abastecimento de água potável da região de Lisboa.
Este subsistema é composto por uma tomada de água na albufeira seguida de uma estação elevatória, uma estação de tratamento de água na Asseiceira e um adutor para transporte de água, com uma extensão de cerca de 90 Km, entre Castelo do Bode e a estação elevatória de Vila Franca de Xira que possui a capacidade máxima de transporte de 500 000 m^3/dia.
A "torre de tomada de água, ligada à estação elevatória por um túnel de 3 m de diâmetro e 1,1 km de extensão", precede a estação elevatória, com uma capacidade de 500 000 m^3 diários, de onde a água é conduzida à estação de tratamento de Asseiceira por uma conduta com 1,8 m de diâmetro.
Em 2006 foi concluída a construção de uma conduta, paralela à primeira e de igual capacidade, ligada a uma nova estação elevatória com uma capacidade de 125 000 m^3 diários mas com uma capacidade de reserva de 625 000 m^3 por dia.
A estação de tratamento da Asseiceira, em serviço desde 1987, manteve uma capacidade instalada de tratamento de 375 000 m^3/dia até maio de 1995, sofrendo uma ampliação para 500000 m^3/dia a partir daquela data.
Desde 1935 que as fontes que abasteciam Lisboa passaram também a abastecer concelhos limítrofes, tendo sido incluídos no circuito, até 2014, um total de 34 municípios.

Fig.12 – Barragem do Castelo de Bode. Cassiano Branco, Projetos para equipamentos hidroeléctricos, 1928-1942. AML, IX_RZ 29

Com o objetivo de facilitar a alimentação destes concelhos, em maio de 2001 foi inaugurado um novo coletor de circunvalação entre a estação elevatória de Vila Franca de Xira e o reservatório de Vila Fria, com a capacidade de transporte de 410 000 m³/dia. A origem da água conduzida a Lisboa nos fins do século XX está expressa no Quadro 12 seguinte:

QUADRO 12
CONTRIBUIÇÃO DAS ÁGUAS DO CASTELO DO BODE NO ABASTECIMENTO DE LISBOA

ANO	ORIGEM MÉDIA (m³/dia)				COMPOSIÇÃO MÉDIA DIÁRIA (%)		
	ALVIELA	TEJO	CASTELO DO BODE	TOTAL	ALVIELA	TEJO	CASTELO DO BODE
1987	67252	376610	54300	498161	13,5	75,6	10,9
1988	200610	103710	219467	523787	38,3	19,8	41,9
1993	73947	206563	330622	611132	12,1	33,8	54,1
1995	37991	224611	403900	666501	5,7	33,7	60,6
2000	40190	251189	426303	717682	5,6	35,0	59,4

A partir do século XXI a quantidade aduzida do Castelo do Bode cresceu de ano para ano permitindo dispensar a fonte dos olhos de água do Alviela, o que veio a acontecer em 2009. Nos primeiros anos do atual século a composição das águas está expressa no Quadro 13:

QUADRO 13
ÁGUAS DE ABASTECMENTO NO SÉCULO XXI

ANO	CONSUMO MÉDIO DIÁRIO x 10³ (m³/dia)					COMPOSIÇÃO MÉDIA DIÁRIA (%)			
	ALVIELA	SUBSOLO	VALADA DO TEJO	CASTELO DO BODE	TOTAL	ALVIELA	SUBSOLO	VALADA DO TEJO	CASTELO DO BODE
2001	10	38,6	62,2	157,2	268,0	3,7	14,4	23,2	58,7
2005	6,4	28,8	50,5	169,8	255,4	2,5	11,3	19,8	66,5
2010		23,4	56,6	162,4	242,5		9,7	23,4	67,0
2014		13,2	13,9	184,9	212,0		6,2	6,6	87,2

A existência de múltiplas centrais elevatórias, reservatórios de armazenagem e de um sistema de bombas de velocidade variável permite hoje adequar a captação ao consumo num sistema complexo que é conduzido por telegestão.

7. CAPITAÇÃO[5]

É difícil conhecer com rigor a abundância de água no passado porque os dados existentes são muito escassos e nem sempre coincidentes. Os registos mais fiáveis que possuímos foram obtidos a partir do século XIX.
A análise que vai ser feita respeita apenas à utilização doméstica de água. As exigências de água para a agricultura e a pecuária, embora dependendo das condições climáticas do local, do tipo de cultura e das características dos solos, são muito maiores: nalguns casos 30 vezes superiores às exigidas para consumo humano. Existe ainda um consumo que se refere às lavagens de ruas e rega de jardins no âmbito do saneamento da cidade, aqui só parcialmente contabilizado. A disponibilidade de água para acudir aos incêndios, muito frequentes no passado, também aqui não é considerada. Calculando a capitação para o período que antecedeu a inauguração do aqueduto (1748), podemos assumir como valor médio e razoavelmente constante os 550 m³/dia. De acordo com esta estimativa podemos calcular a capitação dos séculos XIII a XVIII:

QUADRO 14
CAPITAÇÃO DAS ÁGUAS ORIENTAIS (até 1750) (período estival)

ANO	HABITANTES (de Lisboa)	MÉDIO (litros/habit. dia)	ANO	HABITANTES (de Lisboa)	MÉDIO (litros/habit. dia)
1200	15000	37	1500	55000	10
1300	35000	16	1550	90000	6
1350	45000	12	1600	120000	5
1400	55000	10	1650	170000	3
1450	60000	9	1700	188000	3

Verifica-se assim que a partir de 1550, para poder subsistir, a população teve de abastecer-se em outras fontes alternativas, certamente mais afastadas do centro da cidade. O Aqueduto das Águas Livres trouxe um acréscimo significativo de fluxo de água à capital, embora muito inferior às expectativas e por um período muito curto.

A medição do caudal das nascentes da alimentação começou a ser feita a partir do século XIX, pelo que só a partir desta altura podemos ter uma ideia mais fiável da capitação.

QUADRO 15
CAPITAÇÃO MÉDA ANUAL (de 1822 a 1880)

ANO	CAPTAÇÃO (m³/dia)				POPULAÇÃO (x 10³)	CAPITAÇÃO (m³/dia por habitante)
	SERVIÇO PÚBLICO	SERVIÇO PRIVADO	COMPAN. +PERDAS	TOTAL		
1822				1557	216	7
1845				1784	182	10
1850				1275	177	7
1855				4737	172	28
1868				4505	171	26
1870	2817	423	843	4083	174	23
1875	2771	1162	769	4702	182	26
1879	3703	1425	822	5949	201	30
1880	3113	1537	827	5477	216	25

Ao longo do ano as carências, especialmente no período estival, colocavam as populações em situações de alguma aflição.

Após o recurso às nascentes do Alviela, em 1880, o panorama melhorou significativamente, permitindo abastecer Lisboa de forma satisfatória como se mostra no Quadro 16:

QUADRO 16
CAPITAÇÃO MÉDIA ANUAL (1881 a 1932)

ANO	CONSUMO TOTAL (m³/dia)	POPULAÇÃO (x 10³)	CAPITAÇÃO (l/dia)	ANO	CONSUMO TOTAL (m³/dia)	POPULAÇÃO (x 10³)	CAPITAÇÃO (l/dia)
1881	9388	216	43	1910	36108	428	84
1885	22058	254	87	1915	34558	458	75
1890	24770	301	82	1920	39053	486	80
1895	19334	329	59	1925	44877	539	83
1900	23031	356	65	1930	55525	592	94
1905	32602	392	83	1932	55202	612	90

A partir de 1935 iniciou-se a distribuição de água por outros concelhos: Oeiras (1935), Cascais (1941), Azambuja (1945), Vila Franca de Xira (1946), Sintra, Loures e Odivelas (1948), Alenquer (1950), Alcanena (1955), Santarém (1958), Arruda dos Vinhos e Sobral de Monte Agraço (1964), Cartaxo (1978), Amadora (1979) e Mafra (1981).
Só em 1988, após a entrada em funcionamento do adutor de Castelo do Bode, entrou no sistema o décimo sexto concelho: o de Torres Vedras.
Durante o século XX verificou-se uma melhoria progressiva no abastecimento de Lisboa através do recurso a diversos reservatórios espalhados pela cidade, que enchiam durante as horas mortas para reforçarem o abastecimento durante o dia. As capitações calculadas, embora aquém de outras cidades estrangeiras, são aceitáveis para a cultura e para os hábitos da população no momento.

QUADRO 17
CAPITAÇÃO de 1940 a 2014

ANO	POPULAÇÃO	CONCELHOS ABASTECIDOS	m³/dia x 10³	CAPITAÇÃO l/dia
1940	889000	1	71000	80
1945	1029000	3	91500	89
1950	1168000	8	110700	95
1955	1248000	9	146800	118
1960	1326000	9	181400	137
1965	1310000	12	233425	178
1970	1512000	12	247082	163
1980	2069000	14	364981	176
2000	2399970	24	582789	243
2005	2594033	26	599591	231
2010	2825444	33	585753	207
2014	2846875	34	526212	185

8. NOTAS FINAIS

As dificuldades crónicas de abastecimento de água a Lisboa mantiveram a pressão sobre a procura incessante de novas fontes: a construção do Aqueduto, a captação do rio Alviela, as captações no subsolo e superficial do Tejo e a adução da barragem de Castelo do Bode são o resultado dessa necessidade.

Desde o século XIII até ao século XV os valores do caudal disponível foram suficientes para satisfazer as necessidades da população da altura (entre 40 e 10 litro/dia por habitante).

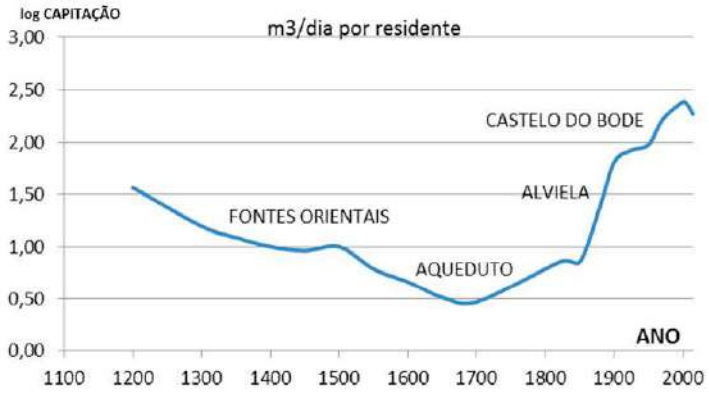
Em meados do século XVI, com o progresso de Lisboa e o correspondente aumento de residentes, o valor passou a ser insuficiente, chegando ao início do século XVIII com uma escassez permanente de 5 litros/dia e por habitante.

Com a construção do Aqueduto das Águas Livres as condições de abastecimento melhoraram, quadruplicando inicialmente (20 litros/dia por habitante), mas não acompanharam o crescimento de Lisboa, pois entre 1822 e 1850 os valores aproximavam-se dos 7 litros de água por dia e por habitante. Neste mesmo período Roma tinha um consumo de 780 litros/dia por habitante.

Com a construção do canal do Alviela deu-se um impulso significativo na melhoria do abastecimento, oscilando a capitação entre os 60 e os 90 litros/dia por habitante.

Finalmente, a utilização das águas da barragem do Castelo do Bode permitiu não só satisfazer as necessidades como garantir uma disponibilidade de água excedentária que permitirá, durante décadas, alguma folga.

Fig. 13 - Diagrama da evolução da capitação de água na cidade



O gráfico da figura 13, em escala semi-logarítmica[6], dá uma ideia esquemática de como evoluiu a capitação de Lisboa ao longo dos séculos.

Para podermos comparar a situação portuguesa atual com a que existe no resto do mundo, numa altura em que a gestão da água é um problema premente da civilização, apresenta-se o Quadro 18.

QUADRO 18

CONSUMO DOMÉSTICO DE ÁGUA NO MUNDO EM 2014[7]
(l/dia per capita)

Emiratos Árabes Unidos	500	Portugal	194	França	139
Canada	326	Coreia do Sul	183	Alemanha	129
Estados Unidos	295	Grécia	175	Holanda	129
Japão	278	Suécia	164	Bélgica	112
Australia	268	Dinamarca	159	Hungria	101
Suiça	252	Reino Unido	153	Bulgária	101
Finlândia	213	Áustria	153	Polónia	98
Itália	213	Luxemburgo	150	República Checa	95
Espanha	200	Irlanda	142	Índia	25

Notas

1 Regiões da margem sul do rio Tejo.

2 A precipitação média anual no período de 1981 a 2010 foi de 774 mm e no período de 1971 a 2000 foi de 726 mm (portal do Instituto Português do Mar e da Atmosfera).

3 Planta retirada do livro LENCASTRE, Armando – Abastecimento de Água à Região de Lisboa: Subsistema de Castelo do Bode – Epal, 2010 – p. 87.

4 Estas águas não foram introduzidas na rede por suspeita de inquinação

5 Os valores que aqui são referidos apenas têm em conta as fontes avaliadas. Como se salientou ao longo de todo o trabalho, é certo que outras fontes foram utilizadas nos arredores da cidade, bem como os muitos poços e cisternas que existiam, mas esses dados não puderam ser tidos em conta. Portanto, os valores das capitações devem constituir um indicador para as fontes identificadas no texto e não um dado absoluto relativamente à população. Só a partir das últimas décadas do século XX os elementos disponíveis são suficientemente fiáveis.

6 O eixo das abcissas tem escala linear e o eixo das ordenadas escala logarítmica (base 10).

7 Fonte: Eurostat 2001 + IFEN 2002

Bibliografia

Academia Real das Sciências de Lisboa (1812). *Memorias economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa para o adiantamento da agricultura, das artes, e da industria em Portugal, e suas conquistas*. Tomo IV, Lisboa: Academia Reaal das Sciencias de Lisboa.

Andrade, J. S. V. de (1851). *Memoria sobre Chafarizes, Bicas, Fontes e Poços Públicos.* Lisboa: Imprensa Silviana.
Ver em : https://archive.org/details/memoriasobrechaf00vell

Caseiro, C., Pena, A. & Vital, R. (1999). *Histórias e outras memórias do Aqueduto das Águas Livres.* EPAL.

Chelmicky, J. C. C. (1857). *Memória sobre o Aqueduto Geral de Lisboa*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Crispim, J. A. (2002). *A Nascente do Alviela no Sinclinal de Monsanto*. Lisboa: Departamento e Centro de Geologia da Universidade de Lisboa.

Daveau, S. (1980). *Problemas actuais do Abastecimento de Água à Região de Lisboa*. Comunicação apresentada no Seminário A água e o Homem.

Ferreira, J. M. F. S., Lourenço, J. G. & Gomes, C. J. V. (1996). *Sistema Adutor da EPAL, sua Evolução. Condições de Exploração Actuais*. Comunicação apresentada no 3º Congresso da Água, Março, Lisboa.

Flores, A. M. & Canhão, C. (1999). *Chafarizes de Lisboa.* Lisboa: INAPA,

Lencastre, A. (2010). *Abastecimento de Água à Região de Lisboa: Subsistema de Castelo do Bode.* EPAL.

Moita, I. (Dir.) (1990).*O Aqueduto das Águas Livres e o abastecimento de água a Lisboa. D. João V e o abastecimento de água a Lisboa.* Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

Montenegro, A. P. de M. (1895). *Memória sobre as Águas de Lisboa*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Nunes, I. (1988). Um Estudo sobre os Chafarizes de Lisboa. *Revista Municipal,* 2ª Série, nº 24, p. 26.

Oliveira, E. F. de (1887). *Elementos para a história do Município de Lisboa.* Lisboa: Typ. Universal.

Pereira, C. V. (s.d.). *Chafarizes de Lisboa - Monumento e função prática. A importância das funções dos equipamentos e mobiliário urbano para a sustentabilidade do espaço público* [versão eletrónica]. Retirado a 9 de novembro, 2016 em http://www.academia.edu/895036/CHAFARIZES_DE_LISBOA_MONUMENTO_E_FUN%C3%87%C3%83O_PR%C3%81TICA

Pinto, L. F. L. (1972). *História do Abastecimento de Água a Lisboa.* Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.

Serafim, P. L. (2007). A dinâmica da condução e distribuição de águas à cidade de Lisboa: a vontade régia e o empenho municipal. *Cadernos do Arquivo Municipal*, I série, nº 9, 2007.

Val, H. I. O. do (2013). Evolução do Sistema de Telegestão da Empresa Portuguesa das Águas Livre***s****, S.A.* Trabalho Final de Mestrado para obtenção do grau de Mestre em Engenharia Civil na Área de Especialização de Hidráulica.

Chronica Constitucional de Lisboa (1833). Nº 38, 7 de Setembro, nº 39, 9 de Setembro, nº 40, 10 de Setembro, nº 42, 12 de setembro. Lisboa: Imprensa Nacional.
http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/CronicaConstitucional/1833/CCLx_Setembro1833.HTM

Documentos CAL e EPAL

Anuário da Repartição Técnica, Exploração 1950. Companhia das Águas de Lisboa.

Anuário 1974. Empresa Pública das Águas Livres.

Anuário 1980. Empresa Pública das Águas Livres.

Anuário 1982. Empresa Pública das Águas Livres.

Anuário 1983. Empresa Pública das Águas Livres.

Anuário 1984. Empresa Pública das Águas Livres.

Anuário 1985. Empresa Pública das Águas Livres.

Anuário 1986. Empresa Pública das Águas Livres.

Anuário 1987. Empresa Pública das Águas Livres.

Boletim da Comissão de Fiscalização das Águas de Lisboa. (1965). Nº 46, IV série.

Boletim dos Serviços Técnicos. (1963). Companhia das Águas de Lisboa.

Boletim dos Serviços Técnicos. (1964). Companhia das Águas de Lisboa.

Controlo Ativo de Perdas de Água. (2015). EPAL.

Notice sur l'Alimentation de la Ville de Lisbonne – Compagnie des Eaux de Lisbonne . (1900). Typographia da Companhia Nacional Editora.

Relatório de 1940. Repartição Técnica. Companhia das Águas de Lisboa

Relatório do Conselho de Administração. (1961). Companhia das Águas de Lisboa

Relatório da Direcção da CAL referente ao ano de 1912.

Relatório e Contas 1970. Companhia das Águas de Lisboa.

Relatório sobre o tratamento das águas de Lisboa elaborado pela Comissão nomeada pela portaria de 12 de Novembro de 1938, publicado pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações em 1940.

Portais oficiais

CML. Câmara Municipal de Lisboa: http://revelarlx.cm-lisboa.pt/

CML. Câmara Municipal de Lisboa: http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos

EPAL. Empresa Pública das Águas de Lisboa: http://www.epal.pt/EPAL/menu/epal

SIPA. http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/Default.aspx

Agradecimento

Agradecemos ao Dr. Daniel Barros Gomes a disponibilização dos documentos do acervo do Arquivo Histórico da EPAL e as suas preciosas recomendações, dado o seu grande conhecimento sobre os documentos a que tem acesso.

Modelos Digitais de Património Arquitectónico

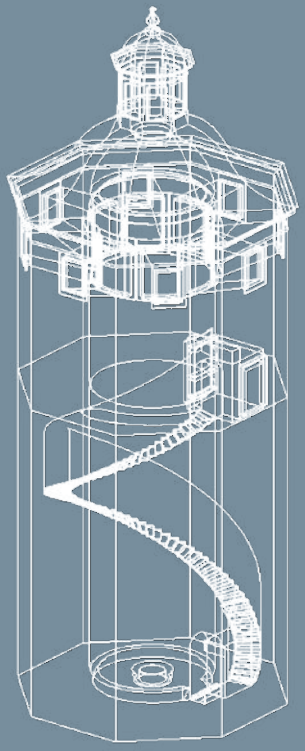
O caso do Aqueduto das Águas Livres

Ana Gil

Torreões

Atualmente, a informação existente sobre o património extravasa o conceito físico. O aparecimento da internet e o desenvolvimento das Tecnologias de Informação e comunicação levaram o conteúdo museológico a outra realidade, paralela, onde se permite uma interação com o objeto patrimonial, para além da simples reprodução da obra.
Com os modelos digitais pretende-se potenciar o estudo, a manutenção e a divulgação de património arquitectónico. Estes modelos, associados a modelos virtuais, possibilitam formas de interação que aumentam a consciência de identidade cultural e, consequentemente, estimulam a sua preservação e salvaguarda.

WWW
Modelos Digitais
Geometria Associativa
Tese de mestrado de Ana Gil



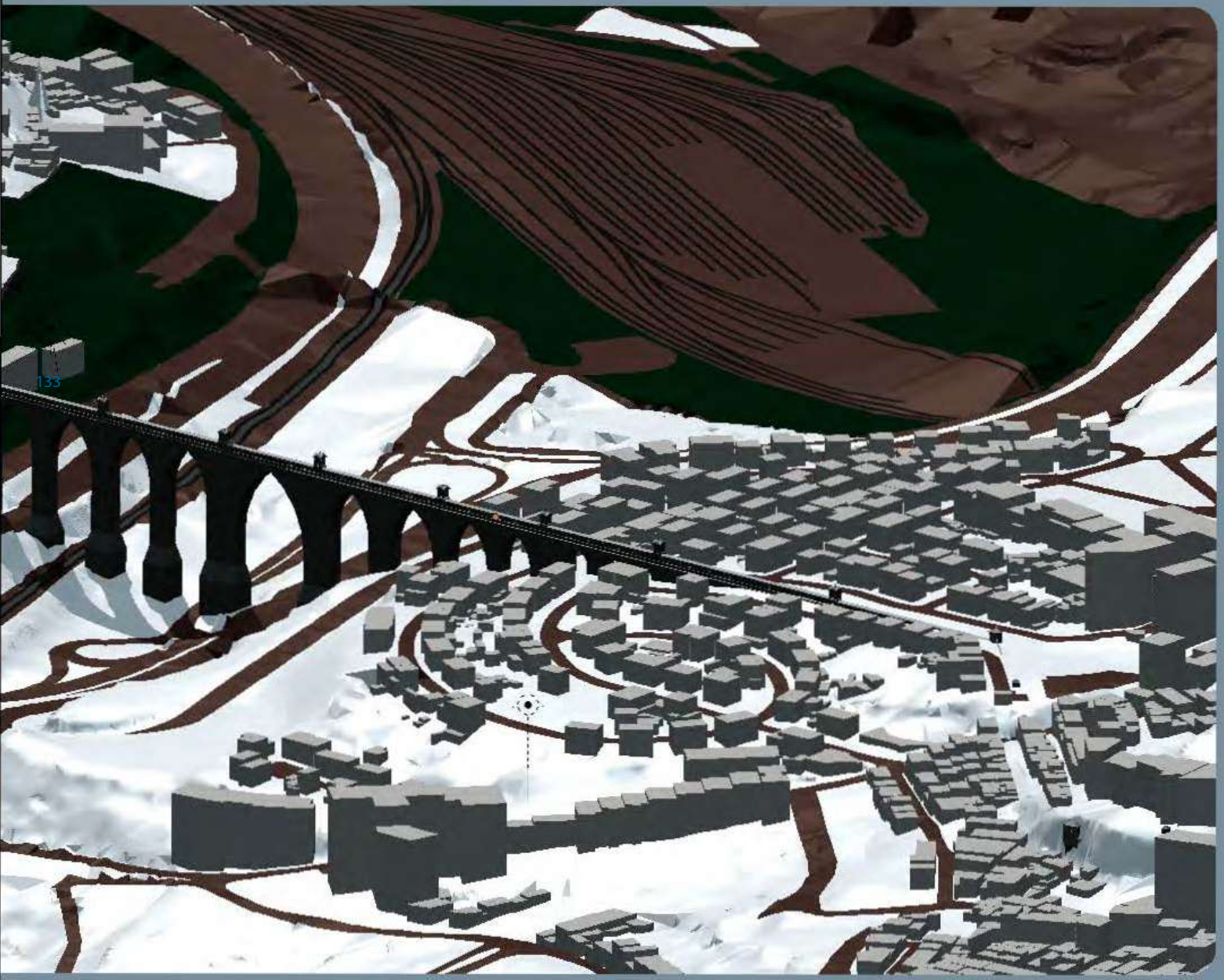
Mãe de Água Nova
(Modelo digital)

Aqueduto das Águas Livres

Vista geral.
Modelo virtual.

Mãe de Água das Amoreiras. Secção (modelo digital)

Mãe de Água das Amoreiras. (modelo digital)



Fortificações da foz do Tejo

Cristina Coimbra Próspero

INTRODUÇÃO

Hoje é possível observar, ao longo da margem Norte do rio Tejo junto à foz, construções centenárias de caráter militar implantadas em locais estratégicos e sobranceiros à linha de água, como guaritas mirantes do curso das águas ou alguns barcos que por ali passam. Sobre a decisão de alguém as ter erguido nesses locais, levantam-se diversas questões:

Terão sido erguidas na mesma época? E por que razão ou por quem?

Tendo elas diferentes dimensões, quererão refletir uma hierarquia de funcionamento?

Na sua longevidade terão permanecido até hoje todos os elementos da sua construção?

Por fim, qual o destino destas construções hoje e quando a sua função unicamente militar deixou de o ser?

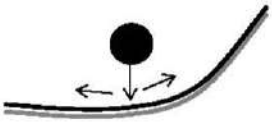


Fig. 1 – Fixação territorial de organização polar. (esquema nossa autoria, 2012)

Fig. 2 – Evolução da organização polar com tendência a tornar-se linear. (esquema nossa autoria, 2012)

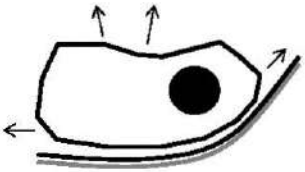


Fig. 3 – Alongamento do núcleo ao rio tomando forma ovalizada. (esquema nossa autoria, 2012)

Nesta apresentação, que resulta de extrato de uma investigação de Mestrado, pretende-se responder a estas questões, com o apoio de documentação de diversas épocas (essencialmente cartográfica e fotográfica), que evidenciavam um plano estratégico de defesa do Porto de Lisboa organizador de um vasto território.

1. DEFESA DO TERRITÓRIO OCUPADO

O Homem desde sempre sentiu a necessidade de defender o seu grupo familiar das adversidades da natureza ou de incursões provenientes de outros animais incluindo o próprio Homem. Para isso teve que desenvolver ações de defesa e aperfeiçoar estratégias de ataque. Quando o Homem se fixou aos locais passou a ter que controlar também um território e consequentemente construir formas que o ajudassem na sua pretensão.
A mais ancestral forma de fixação resume-se à eleição do lugar mais favorável para uma ocupação territorial, pontual e estrategicamente localizada com capacidade de ser controlada e defendida. A este tipo de ocupação poder-se-á designar de **organização polar**.
A cidade de Lisboa, como muitas outras, teve o seu ponto de fixação numa de muitas colinas de um território próximo do términus de um grande curso de água. A sua localização era perfeitamente estratégica. No que respeita à sua defesa, uma implantação a cota elevada era fundamental para inviabilizar, ou pelo menos dificultar, o assalto do inimigo como também usufruir de uma visualização dos territórios adjacentes. No que respeita à atividade dos seus habitantes, a proximidade ao rio, proporcionava as condições necessárias de abastecimento alimentar, retirado diretamente dele como das embarcações que nele navegavam.
Geograficamente, a configuração do estuário do Tejo apresenta-se como o cenário ideal para o estabelecimento de um porto resguardado das intempéries do Atlântico. Nestas condições é previsível que o comércio e a afluência de pessoas floresçam.
Mas se por um lado o Homem tende para o desenvolvimento e promoção das trocas entre povos e isso o satisfaz, também é verdade que há sempre quem cobice esse sucesso. Entre piratas e corsários, os eminentes ataques ao porto de Lisboa contam-se durante diversos séculos.

Primeiro pela vontade de adquirir um porto localizado entre a Europa e o Mediterrâneo, mais tarde por ser um centro de chegada de produtos exóticos e minérios riquíssimos de além-mar e, ainda, por questões estratégicas peninsulares. Cedo se percebeu que a capital necessitava de uma defesa eficaz. E como seria de esperar, a inicial defesa do núcleo primitivo circular depressa se alongou ao rio, transformando-se numa nova forma ovalizada.
Uma vez chegada ao rio, a fixação das populações continua em processo de alastramento lateral passando a desenvolver-se, desta vez, segundo o eixo do seu curso. Consequentemente, a defesa que acompanha o processo de fixação das populações, vai tomando posições estratégicas nesse território ribeirinho (e também para o interior) através de edificações militares. Assiste-se a uma **organização linear** ou formada por pontos dispostos linearmente.

2. EVOLUÇÃO DO SISTEMA DEFENSIVO

A pólvora – elemento que impulsionou o aparecimento dos fortes

Na era da neurobalística as construções defensivas apresentavam-se, na sua generalidade, com muralhas de elevada altura pontuadas com torreões e portas e, centralmente, a torre de menagem. Este tipo de construção verificou-se até meados do séc. XIV, quando o Ocidente se apercebeu do poder que a pólvora tinha no quadro da guerra. Dá-se a passagem da neurobalística para a pirobalística e com ela passaram-se a construir fortificações com muralhas de espessura maior em detrimento da altura que deixava de fazer sentido. Esta alteração arrastou-se ao longo de anos podendo observar-se nas primeiras torres erguidas na margem no rio Tejo no séc. XV a transição das duas épocas: não deixando de ser torres fortificadas, encontravam-se adaptadas estruturalmente para o uso da nova artilharia através de uma zona abaluartada virada ao plano de água de onde se poderia fazer o tiro rasante.

Fig. 4 - Organização defensiva linear formada por pontos fortificados. (esquema nossa autoria, 2012)

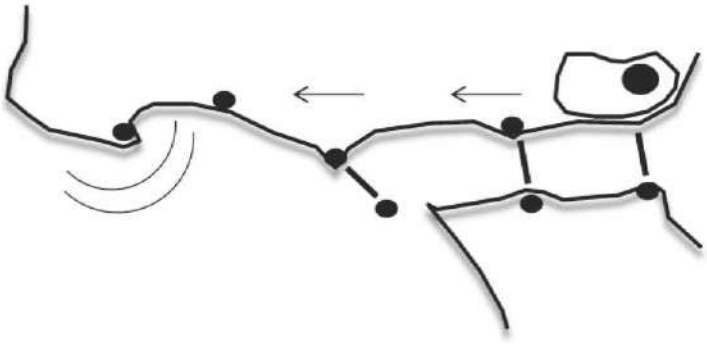
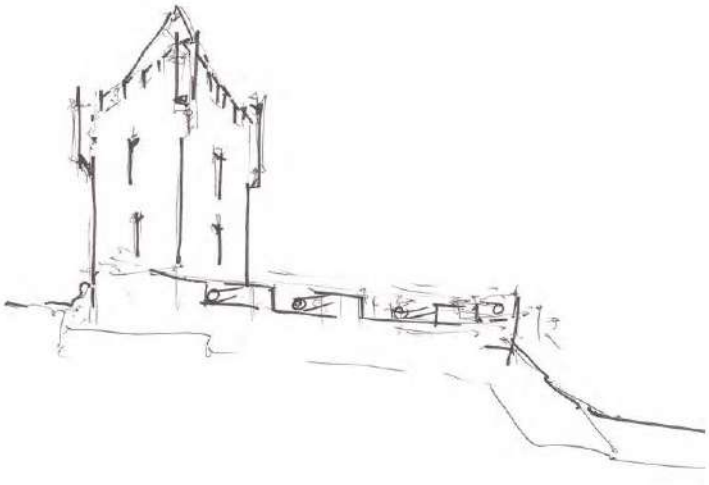


Fig. 5 – Tipologia de transição torre e baluarte. (esboço nossa autoria, 2012)



Cronologia da evolução do sistema defensivo da Barra do Tejo

No reinado de D. João I (1385-1433), dentro do contexto de defesa da capital, fazia-se já sentir a necessidade de defender a entrada do rio. A construção de um posto de defesa na margem Sul do rio em coordenação com outro na margem Norte serviria de barreira fluvial a qualquer ataque que proviesse do mar. Assim foi edificada a Torre Velha, junto a Porto Brandão, com torre tipologicamente medieval. Mas esta necessidade de edificação defensiva, na realidade, não foi além de uma conjugação da Torre Velha e algumas barcas artilhadas que se fundeavam em locais estratégicos.

Com o reinado de D. João II (1481-1495), foi implementado um plano de defesa do Porto de Lisboa que, além de incluir adaptações construtivas da Torre Velha às novas técnicas de guerra e equipamento bélico, fez erguer a torre de Santo António em Cascais e, ainda, deu-se início à futura Torre de São Vicente em Belém só realizada, efetivamente, no reinado seguinte de D. Manuel I (1495-1521).

Ambas caracterizavam-se por possuir particularidades mistas de torre medieval de defesa e mirante costeiro e baluarte fronteiro a cota baixa para tiro rasante a pólvora.

Posteriormente, no reinado seguinte, além destas ainda se iniciou uma torre idêntica na Barra do rio, a Torre de S. Gião e outros fortins menores de materiais efémeros.

Com o desenvolvimento do pensamento e a publicação da tratadística que proliferou no séc. XVI e seguintes e se expandiu extra fronteiras em toda a Europa, as novas construções caracterizavam-se por possuir diversos baluartes com alinhamentos às várias direções em especial às de água.

Durante o reinado de D. Sebastião (1557-1578) concluíram-se as três "peças" fundamentais da defesa de Lisboa e aplicaram-se adaptações atualizadas em São Julião da Barra.

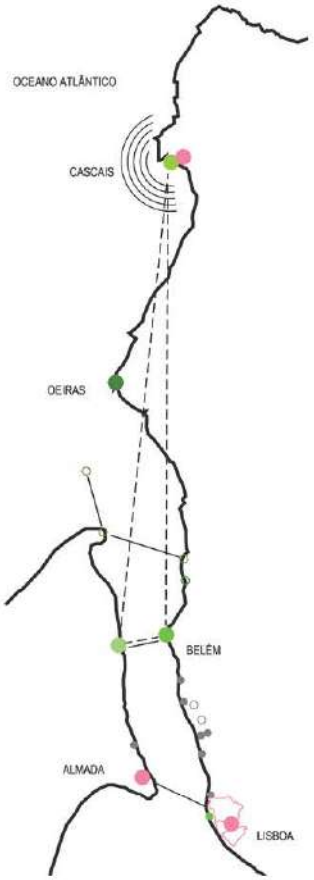
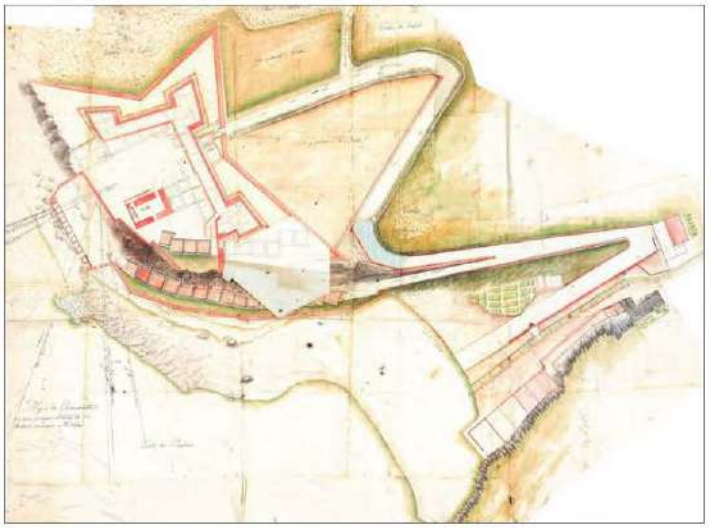


Fig. 6 – Evolução do aparecimento das fortificações. A verde as primeiras construções de tipologia de transição torre e baluarte – Torre velha no Porto Brandão, Torre Sto António em Cascais, Torre de San Gian em Oeiras e Torre de São Vicente em Belém. (esquema nossa autoria, 2012)

Fig. 7 – Planta (em cima Cota: GEAEM 2700-2A-25A-36, 1700-1900) e alçado (em baixo Cota: GEAEM 2699-2A-25A-36, 1795) do Forte de S Sebastião da Caparica ainda com a localização da construção inicial da Torre Velha - torre e baluarte ribeirinho



Com estas três torres a cidade ficava defendida do ponto de vista militar e espiritual, dois parâmetros importante à época. No primeiro, Cascais servia de "sentinela sempre atenta" a qualquer incursão marítima indesejada que reportaria a presença do perigo à capital e restante costa o mais célere possível e, na direção de Belém estabelecer-se-ia uma barreira física que impediria a passagem de qualquer armada. No segundo, no plano espiritual, os dois santos lisboetas e o terceiro guerreiro compunham uma trindade defensiva capaz de impedir a entrada de qualquer intruso, em especial pagão, que cruzasse os mares para proferir um ataque em território cristão.
E, de facto, o perigo veio de outro reino cristão.
Quando os castelhanos desembarcaram nas imediações de Cascais, não observaram grande resistência e as fortalezas existentes não tinham servido de grande obstrução.

Fig. 8 – Torre Sto António em Cascais (Cota: BNP cc-842-v_0001_1_p24-C-R0072, 1572 extrato) e Torre de São Vicente em Belém (Cota: BNP d-177-r_0001_1_t-24-C-R0150, 1763 extrato)

Esta constatação levou, no período filipino, a empreenderem-se um conjunto de ações de fortalecimento defensivo da costa. Construiu-se S. António da Barra, integralmente refletindo as ideias renascentistas de forte abaluartado, que supostamente servia de aquartelamento a meia distância de Cascais e conclui-se São Julião da Barra que, com São Lourenço também a edificar, estabeleceriam outra barreira na entrada do Tejo. Assim, no início do séc. XVII era já possível marcar três barreiras à entrada no Tejo: Torre de São Vicente – Torre São Sebastião, Forte de Santa Catarina - Forte da Trafaria, e Fortaleza de São Julião – Forte de São Lourenço.

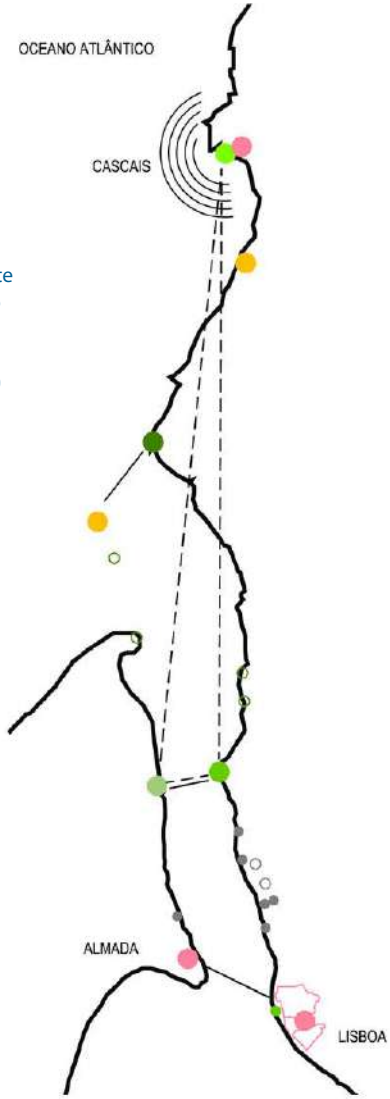


Fig. 9 – Evolução do aparecimento das fortificações. A amarelo as primeiras construções integralmente renascentistas de forte abaluartado – Forte Sto António da Barra no Estoril e Forte de São Lourenço no Tejo. (esquema nossa autoria, 2012)

Fig. 10 – "Descrição e plantas da costa, dos castelos e fortalezas, desde o reino do Algarve até Cascais, (…)", Planta do forte de Santo Antonio, Luis Figueiredo (Cota: TT-CCDV-29_81_m0064, 1607).

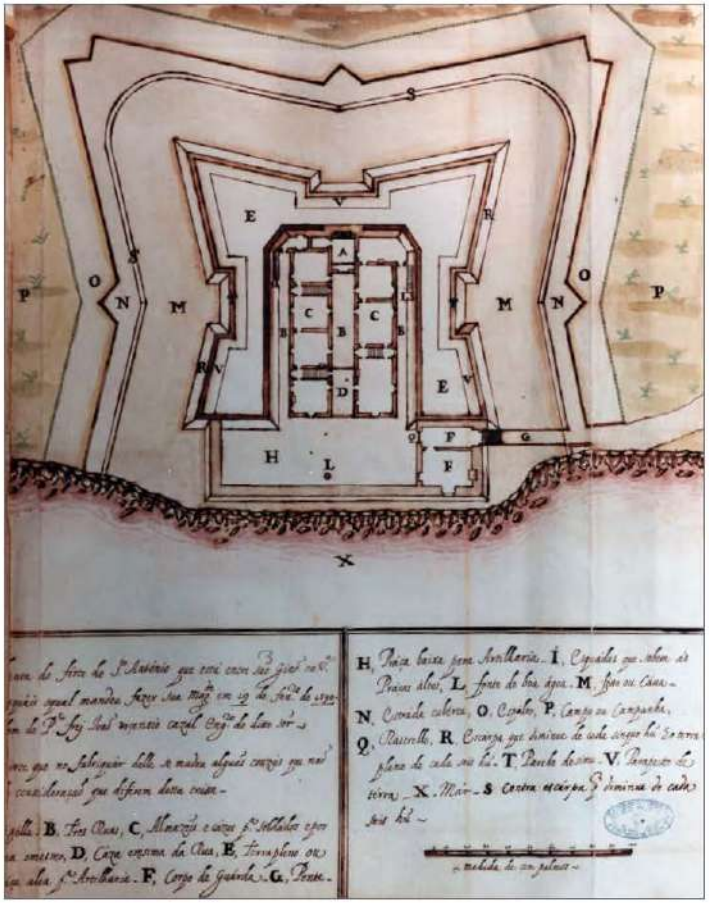


Fig. 11 – Forte em madeira, Tibúrcio Spanochi Arquivo Geral de Simancas COTA: AGS-MPyD-XI-150, 1594 (Boiça Joaquim, 2004, p.69)

Neste período houve uma grande produção de cartografia com medições de fundo do rio, localização de fortificações e principalmente descrição de estratégias defensivas.
Na representação gráfica Fig. 12, a primeira linha defensiva, localizada no eixo de Belém, é marcada pelos dois fortes que se posicionam na direção Norte-Sul: a Torre de Belém na margem direita do rio e a Torre Velha na margem esquerda.
A segunda linha defensiva é marcada pelos três pontos estratégicos na linha da barra do rio, que são o Forte de São Julião – Bugio – Forte da Trafaria. Eles apresentam capacidade para fecharem todas as entradas fluviais possíveis, seja pela barra pequena - canal existente junto a atual praia de Carcavelos e fortaleza de São Julião, seja pela barra grande entre São Julião e o Bugio, como pelo canal junto ao areal denominado "medo do inglês" entre o Bugio e o forte do Torrão junto à Trafaria.
Contudo, estas grandes infraestruturas, estrategicamente localizadas, revelaram-se muito onerosas e demoradas de edificar levando por vezes a desatualizarem-se ainda antes de estarem completamente concluídas.
Quando se dá a Restauração da Independência em 1640, as intervenções militares sobre as fortificações mostraram, mais uma vez, que a sua defensabilidade era diminuta e que não constituíam obstáculo de maior aos avanços perpetrados pelas forças atacantes.
Durante o reinado de D. João IV (1640-1656), verificaram-se conflitos em território português que só cessaram no início do reinado seguinte. O arrastamento deste cenário de guerra durante 28 anos levou à necessidade de se reforçarem alguns pontos fortificados mas, dada as necessidades urgentes e as dificuldades financeiras sentidas, optou-se por, na foz do Tejo, se privilegiar a construção de pequenos fortes ao longo da costa entre Belém e o Cabo da Roca além da conclusão das fortalezas já iniciadas. Este conjunto fortificado servia de complemento às defesas principais dos lugares estratégicos e permitiam a defesa localizada de praias, enseadas e linhas de água (afluentes) que proliferam essencialmente na margem Norte do rio.

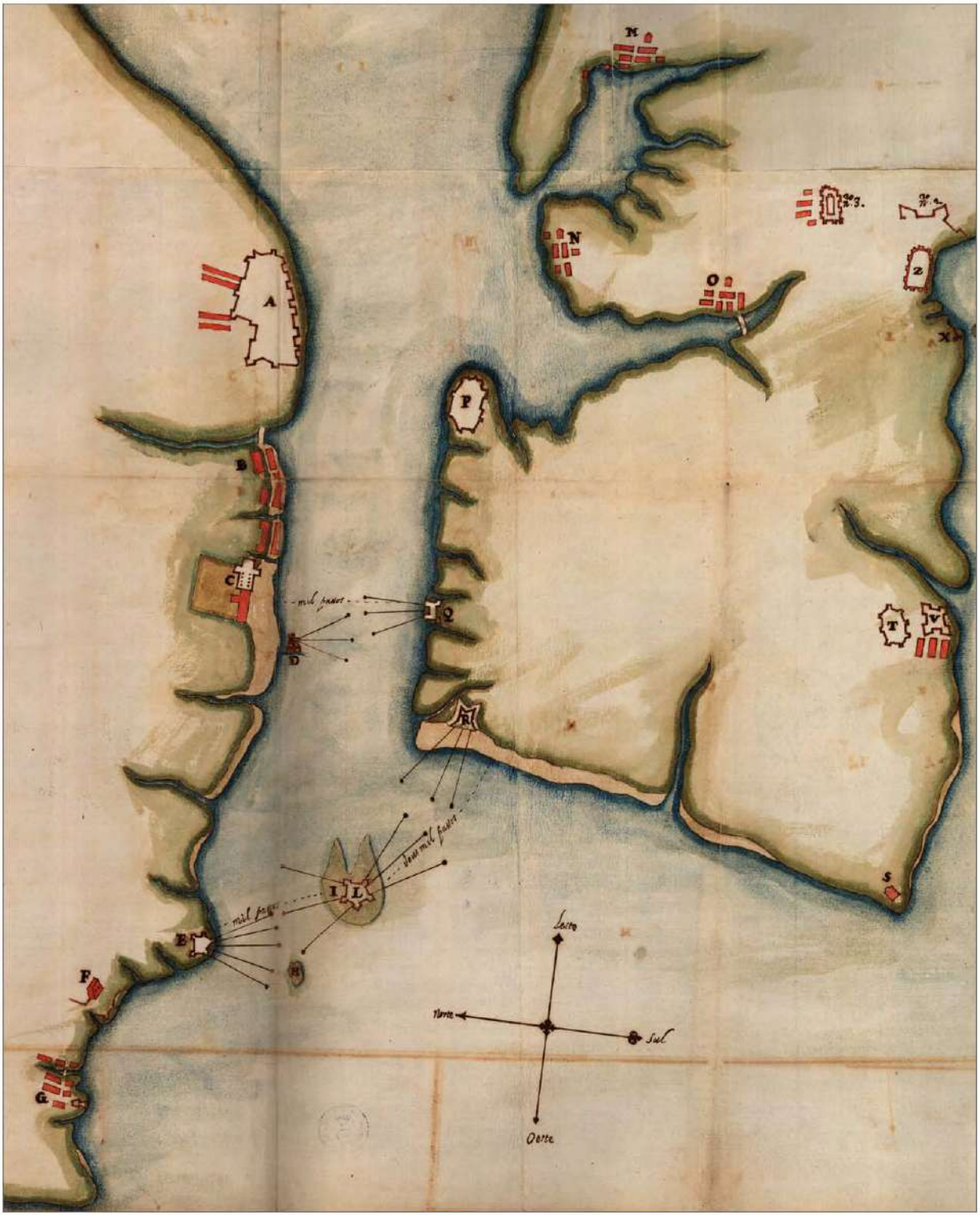
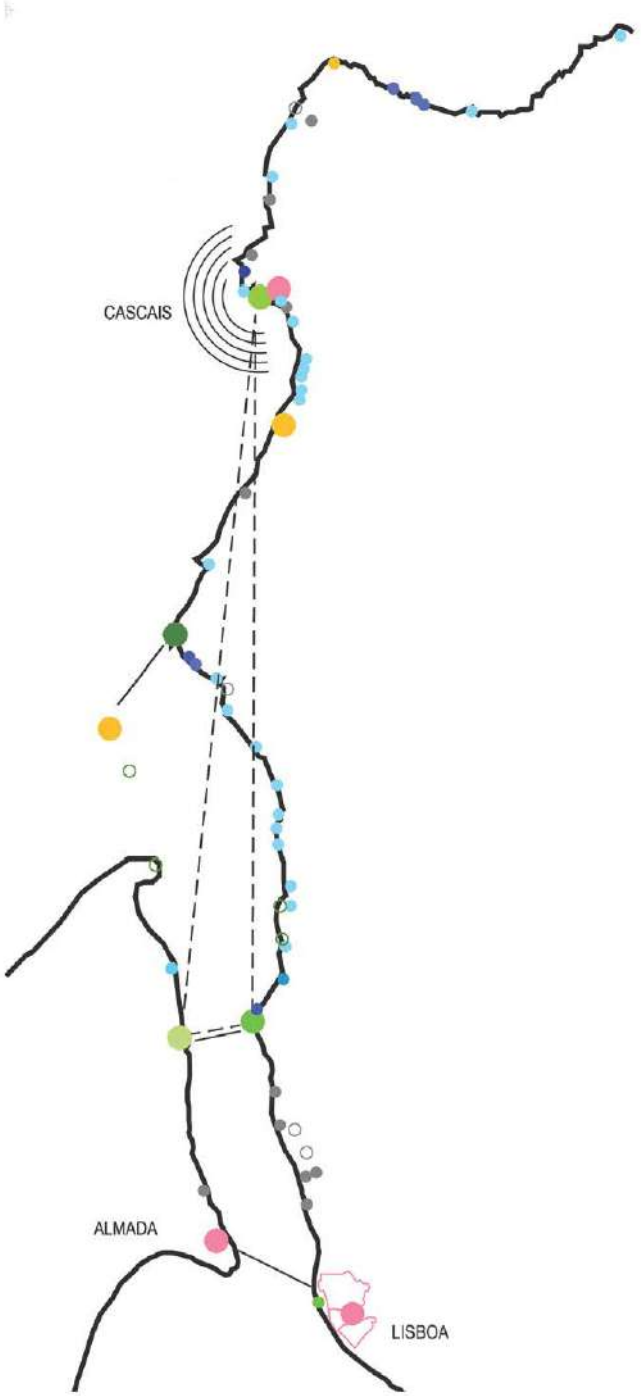


Fig. 12 – "Planta do rio da cidade de lisboa", Tersio, Felippe. ("descrição e plantas da costa, dos castelos e fortalezas…" torre do tombo cota PT-TT-CCDV/29, 1607-1617, P80

Fig. 13 – Evolução do aparecimento das fortificações. A azul, conjunto de pequenos fortes que reforçavam a defesa junto a praias, enseadas e linhas de água. São cerca de três dezenas de construções ao longo da costa até à serra de Sintra. (esquema nossa autoria, 2012)



Foram construídas cerca de três dezenas de novas pequenas fortificações ribeirinhas que ajudavam a assegurar a defesa da costa até à Serra de Sintra.
As suas características pautavam por serem de pequena dimensão, terem núcleo quadrangular ou derivado do quadrado (formando "T", "T invertido", trapézio, etc.) e possuírem uma envolvente amuralhada e baluarte.

Alguns exemplos de fortes com núcleo quadrangular:

Fig. 14 – Conjunto de fortes com núcleo quadrangular: Fte de Sto António no Estoril (Cota: GEAEM 3552-3-31-43, 1798); Fte de São Bruno em Caxias (Cota: BNP da-7-a_0074_37_t24-C-R0072, 1699-1743); Fte de São Brás de Sanxete no Cabo Raso (Cota: GEAEM 3571-3-31-43 1798).

Alguns exemplos de fortes com núcleo em "T", "T invertido" e trapézio:

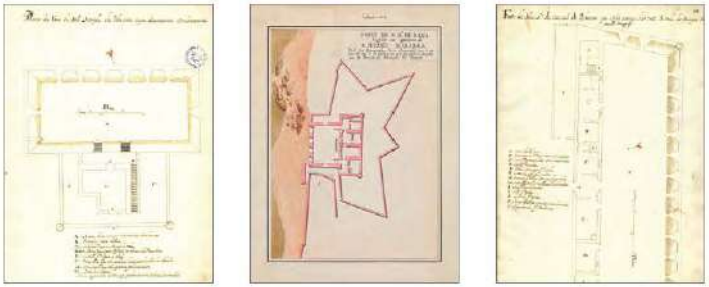


Fig. 15 – Conjunto de fortes com núcleo derivado do quadrangular: Fte de São José de Ribamar, Dafundo (Cota: BNP da-7-a_0064_32_t24-C-R0072, 1699-1743); Fte do Junqueiro , Carcavelos (Cota: GEAEM 3551-3-31-43, 1796); Fte de Nª Sª da Conceição, Algés (Cota: BNP da-7-a_0062_31_t24-C-R0072, 1699-1743)

Embora os "senhores" do território fossem alternando (entre portugueses e castelhanos), a produção cartográfica era contínua, ora por parte do defensor com registo de estratégias militares, ora por parte do atacante para levantamento das novas construções.

A propósito da carta da Fig.16 uma publicação (http://www.4gatos.es/MemoriaAusente) fez referência a eventuais espiões que tinham como missão o acompanhamento das construções militares que se desenvolviam em território nacional e do estado da defesa local para serem, posteriormente, reportados à coroa espanhola. Outra carta (Fig. 17), sob o título "Configuraçaõ da entrada da Barra do Porto de Lisboa e notaçaõ dos lugares fortificados, ou Artilhados, d'onde Saen Linhas de fogo de huma, e outra Cofta, Afim como fe mostra o fixamento do Rio, que fe reprezenta para fima das Torres de Bellem, e Torre Velha, por meio de hum Redente W", e conforme o nome indica, refere-se a uma representação de um planeamento de defesa do Porto de Lisboa entre os finais do séc.XVII e inícios do séc.XVIII (Catálogo de exposição "conhecimento e definição do território - os engenheiros militares (séculos XVII-XIX) ", 2003, Lisboa)

Fig. 17 – Configuração da entrada de lisboa. Manuscrito, papel, aguarelado. Extrato (GEAEM cota 4680 2/22 A/109, 1700-1900) extrato.

Fig. 16 – "ciudad de lisboa, 1661, a 4 de febrero. verdadera relación del porto de lisboa y sus fortificaciones modernas que aún non están acabadas" autor desconhecido, Arquivo de Estocolmo

Embora o exemplo anterior se refira a um extrato de uma carta maior, o plano estratégico de defesa da entrada no rio Tejo resume-se essencialmente ao Estuário do Tejo com posicionamento de embarcações de defesa, formando um redente, como se pretendessem fazer um cerco lateralmente e imobilizar o intruso.
Esta proposta de defesa da barra, interrompendo o acesso fluvial através de uma ponte de barcas, corresponde a um tipo de planeamento desenhado no passado por outros projetistas como Vicêncio Casale e Alexandre de Massay cujos desenhos se desconhece o paradeiro (Catálogo de exposição "conhecimento e definição do território - os engenheiros militares (séculos XVII-XIX) ",2003, Lisboa, p.49).
Nos reinados seguintes, de D. José (1750-1777) e posteriormente de D. Maria I (1777-1816), foram executadas obras de reedificação e recuperação dos fortes tendo sido no primeiro construídas as baterias no Guincho.
O último ciclo de intervenções nos fortes, para fins bélicos, reporta-se ao período da primeira metade do séc. XVIII, primeiro devido às invasões francesas mas sobretudo derivado à guerra civil que opunha D Miguel e D. Pedro. Por esta altura foram reavaliadas as suas condições construtivas e inclui-se um novo forte a Ocidente de Cascais.
Entre pequenos postos de vigia (exemplo vigia da Parede) e grandes empreendimentos (como São Julião da Barra), desde o mais antigo forte (Torre Velha) ao último desta geração (Forte Novo, junto à Boca do Inferno) foram, neste período, construídas cerca de meia centena de fortificações ribeirinhas.
Por ausência de perturbações mais gravosas, entenda-se guerra, que impunham o uso de armas de pólvora ou pela evolução que as técnicas de guerra entretanto alcançaram, foi-se optando por outro tipo de construção militar que abdicaria dos baluartes e daria maior ênfase às baterias de longo alcance.

3 . DESTINO DOS FORTES

Sobre o destino que cada uma destas construções obteve, varia consoante cada situação.
Muitas destas construções acabaram por desaparecer totalmente. As que se localizavam mais próximo da capital foram destruídas, na sua maioria devido ao terramoto, ou absorvidas pela malha urbana que se desenvolveu nos arredores e ao longo da margem do rio. Sobre os primeiros, restam apenas alguns elementos pétreos que formavam os embasamentos (exemplo o Forte de Nª Sª da Conceição em Algés e o recém descoberto Forte de São Paulo no Cais do Sodré) ou plantas da sua organização interna em arquivo contendo por vezes a sua localização (exemplo o Forte de Santa Catarina da Cruz Quebrada) ou ainda, apenas um longínquo conhecimento da sua existência dado por referências isoladas (exemplo Forte dos Clérigos em Oeiras e, Forte de São José de Ribamar e Forte da Maruja no Dafundo).

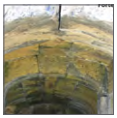
Fig. 18 – Conjunto de imagens de alguns fortes já desaparecidos. (nossa autoria, 2012)

Sobre os segundos, os que foram absorvidos pela malha urbana de fato, podem-se contar entre construções habitacionais ou espaços públicos, na sua maioria e, arrasamento completo por opção de passagem de vias rodoviárias (exemplo as fortificações do Livramento e do Sacramento ou Alfarrobeira em Alcântara).

Fig. 19 –Conjunto de imagens de alguns fortes absorvidos na malha urbana. (nossa autoria, 2012)

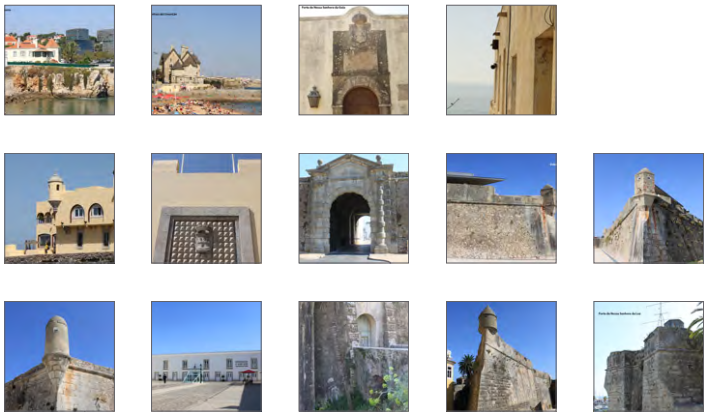
Contudo, também há as construções que prevaleceram no tempo: umas com adaptações impostas, outras votadas ao abandono com ou sem projetos de requalificação agendados. A inexistência de conflitos armados que se verificou após a guerra civil veio pôr ao abandono a maior parte destes edifícios ainda existentes. Só os que, por deliberação legal, foram reutilizados para fins de controlo costeiro e sinalização marítima (faróis) é que foram, no séc. XIX, alvo de requalificação por adaptações construtivas e assim estão, até hoje, com essa função (exemplo o Forte de Sanxete no Cabo Raso, o forte de Santa Marta em Cascais ou o forte de São Francisco da Boa Viagem a Ocidente da Cruz Quebrada).

Fig. 20 – Conjunto de imagens de alguns fortes convertidos em sinalização marítima. (nossa autoria, 2012)



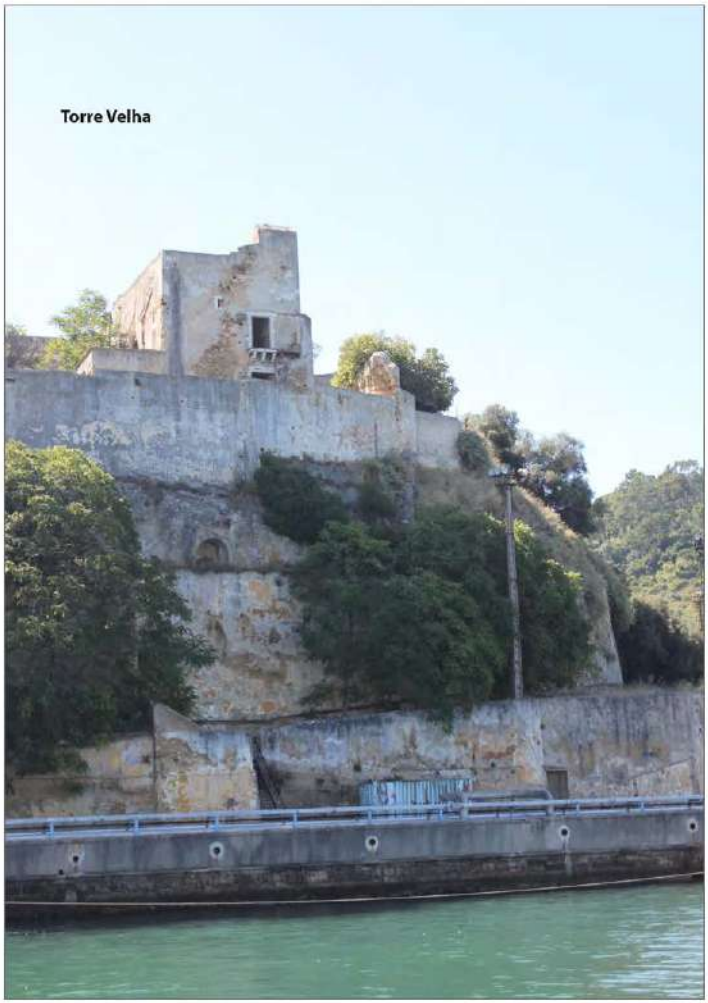
Aos restantes, inicialmente sem qualquer utilidade militar e posteriormente inadequados face às novas técnicas de guerra onde o controlo do espaço aéreo passou a ser fundamental, foi-lhes permitido simplesmente atravessar os anos sujeitos às intempéries e agressões marítimas naturais dos locais onde se localizam. Aos poucos, começaram a ser adquiridos para fins residenciais de caracter aristocrático (exemplo dos Fortes de Santo Antoninho e Cruz de Santo António no Estoril) e mais recentemente para estruturas pedagógicas (exemplo do Forte de Guia próximo da Boca do Inferno e o Forte de Santo António da Barra em São João do Estoril), de restauração e hotelaria (exemplo da Bateria Alta no Guincho e a Cidadela de Cascais) e museológicas (exemplo o Forte de São Vicente em Belém e o Forte de São Jorge de Oitavos).

Fig. 21 – Conjunto de imagens de alguns fortes convertidos em espaço museológico-pedagógico, hoteleiro ou arqueológico. (nossa autoria, 2012)



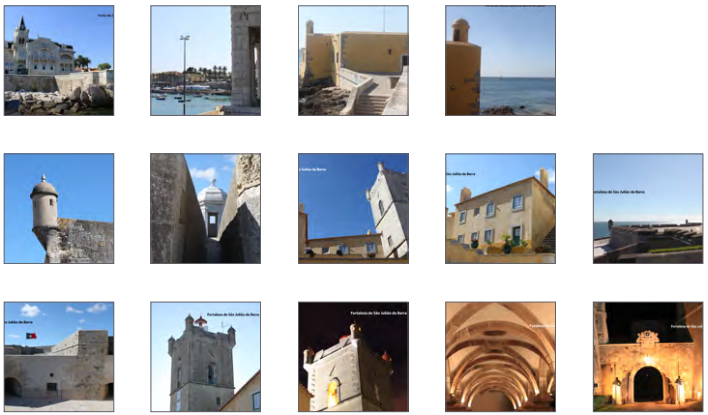
Existem, ainda, outros equipamentos, claramente em estado avançado de degradação e de perigo iminente de derrocada das paredes sobrantes (exemplo do Forte da Crismina entre o Cabo Raso e o Guincho e a Torre Velha junto ao Porto Brandão)

Fig. 22 – Conjunto de imagens de alguns fortes em estado de ruína. (nossa autoria, 2012)



Por fim, dos alguns fortes que ainda possuem uma representatividade na vida militar, ainda que servindo, em muitas circunstancias, apenas para serviços gerais ou cerimónias pontuais (como messe ou morada oficial do Ministério da Defesa).

Fig. 23 – Conjunto de imagens de alguns fortes que mantém uma função militar. (nossa autoria, 2012)

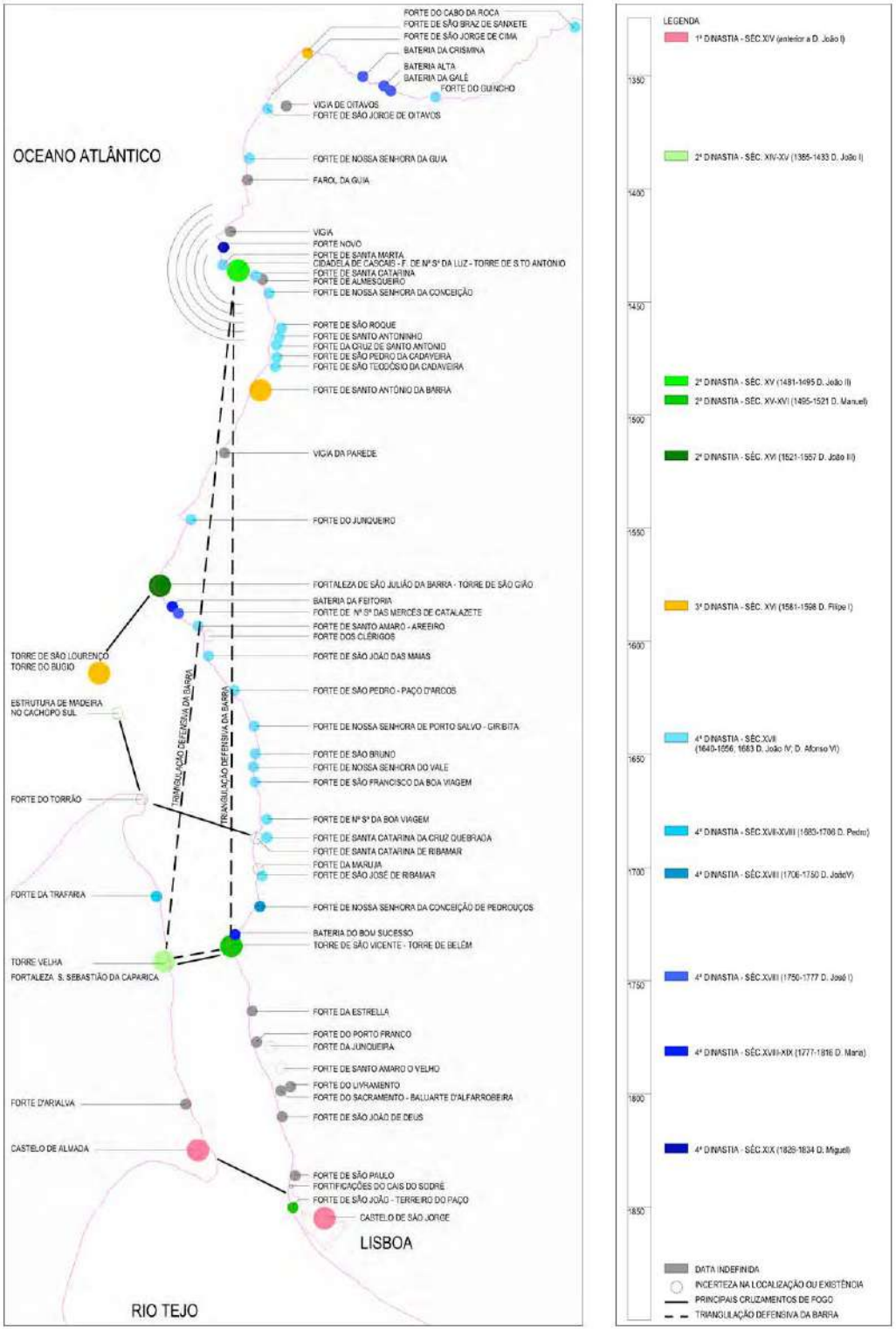


E assim, "A Chave do Reino" – a Fortaleza de São Julião da Barra, tal como as **restantes Fortificações da foz do Tejo**, dilui-se no tempo perante as novas tecnologias que acomodam poderes bélicos em muito menos arquitetura.

Referências bibliográficas em:

SANTOS, Cristina Andreia Duarte de Coimbra Neves Próspero dos (2012) -Fortificações da foz do Tejo [Em linha]. Lisboa : [s.n.]. [Consult. 30 Jun. 2016]. Dissertação de mestrado em Arquitetura, Universidade Lusíada de Lisboa. Exame público realizado em 9 de Maio de 2014.

www



Localização das Fortificações da Foz do Tejo (nossa autoria, 2012)

Os ecos do Oriente na Lisboa de oitocentos

Joana Cabral Lemos

OS ECOS DO ORIENTE NA LISBOA DE OITOCENTOS

A transição entre os séculos XVIII e XIX ficou marcada na Europa por um conjunto de conturbações sociais e políticas. As conquistas napoleónicas ameaçavam fronteiras e a coesão territorial dos estados; urgia assim a reafirmação do espírito nacionalista, a reconquista da identidade ameaçada pela perda de soberania sobre a sua própria existência (Bergdoll, 2000, p. 141-142).

A necessidade de encontro com a própria identidade das nações europeias levou à busca, em todos os campos culturais e artísticos, de características únicas, simbólicas e emblemáticas de cada nação, numa tentativa de glorificarem a sua existência e individualidade quando colocada em perigo de extinção, algo natural e previsível considerando o orgulho nacionalista de cada povo. A arquitetura tomou aqui um papel fundamental, pois após as lutas e batalhas, as capitais europeias encontravam-se destruídas e derrubadas. Urgia não só reerguer edifícios mas também o orgulho nacional, pelo que a proliferação de monumentos nacionais, marcos e grandes edifícios teve, nesta época, um dos seus expoentes máximos. Em Inglaterra, após a batalha de Waterloo em 1815, fizeram-se programas para grandes avenidas, palácios, museus, parques e praças, planeando-se tornar Londres num itinerário de símbolos nacionais (Bergdoll, 2000, p. 141-152). O mesmo sucedeu em França, após a revolução de 1848, aquando da reforma urbana de Paris, entre 1853 e 1870, com a reestruturação Haussmanniana da cidade: grandes avenidas, marcos paisagísticos, grandiosidade arquitetónica (Bergdoll, 2000, p. 141-152). Assim surge também em Portugal a grandiosidade *boulevardista*, todavia não com a mesma espontaneidade e escala dramática que nos restantes países europeus, mas não menos evidente na sua inspiração parisiense, patente na Avenida da Liberdade, área do Marquês de Pombal – Rato e as Avenidas Novas[1]. Estas empresas *boulevardistas* nacionais surgiram já tardias no panorama europeu, apenas se viram concluídos os trabalhos em 1886. Todavia, em tudo se denotava a aspiração cosmopolita, a vontade monumentalista, algo desajustada e ingénua, como a crítica literária da época escarneceu incessantemente. A verdade é que o orgulho nacionalista português havia sofrido grandes mazelas ao longo do último século: a corte fugira para o Brasil aquando das primeiras invasões napoleónicas, em 1807, deixando o país entregue à *regência* britânica - uma espécie de colonização não oficial, mantendo como parte do acordo importantes relações comerciais com o Brasil (Bonifácio, 2000, p. 19). Posteriormente, o sucessor da coroa portuguesa, D. Pedro IV (1798-1834) declara a independência do Brasil e proclama-se Imperador do Brasil, regando a coroa portuguesa à filha, D. Maria (1819-1853), então com sete anos de idade, e ao tio com quem deveria casar, D. Miguel (1802-1866), que reinstala o regime absolutista caído em 1820. A reinstalação absolutista em Portugal, levou ao desencadear da guerra civil, que durou até 1834, onde se restabelece o Liberalismo e a coroa a D. Maria II (Porfírio, 2009, p. 11). Feita esta breve contextualização, é notório o período conturbado por que passou o povo lusitano e as repercussões tidas no alento da população.

Voltando à arquitetura e ao seu papel ostensor de orgulho nacionalista, a urgência em encontrar glorificação artística levou a um olhar para o passado, à reinterpretação dos grandes feitos das nações, já que é disso que se constituem as consciências coletivas: memória e orgulho na memória. Assim, os tipos arquitetónicos selecionados para refletir as glórias memoráveis de cada povo advinham do arquivo monumentalista. Aliando esta recapitulação histórica que se ia fazendo pelas épocas gloriosas de cada nação ao espírito Romântico que emergia, a época selecionada para revigorar os espíritos nacionalistas foi a Idade Média, especialmente o estilo Gótico que, insolitamente, foi o eleito pela maioria das nações para espelhar individualidade. Nada mais irónico, já que a tentativa de individualização se tornou numa espécie de unificação arquitetónica entre as nações europeias. Enquanto na Europa predominava o neogótico, em território ibérico o caso assumiu características particulares. Em Espanha, o estilo eleito para a renacionalização foi o neomudéjar, que refletia a reinterpretação do mudéjar toledano, estilo único, carregado de influências do Magreb e do passado hispano-muçulmano, tratando-se da arquitetura feita por árabes ou mouros após a reconquista em edificações cristãs (Rios, 1965),

que torna a arquitetura espanhola verdadeiramente única. Em Portugal, apesar das pontuais obras neogóticas que se foram fazendo, de clara influência centro europeia ou mais concretamente britânica (e por pontuais não dizemos certamente que pouco determinantes, este estilo não proliferou possivelmente devido a uma forma obstinada de rejeitar a colonização não oficial britânica). O estilo verdadeiramente epidémico desta campanha nacionalista foi o neomanuelino, já que devemos considerar que, apesar das controversas influências góticas detetadas no manuelino quinhentista, este adota características próprias, espelha a intervenção nacional pelo mundo, incorpora elementos marítimos, apela aos descobrimentos, à Índia e à glória nacional dos tempos das rotas das especiarias, à época em que Portugal tirou partido da sua condição periférica e desconectada da Europa ocidental, voltando-se para os mares, trazendo glória e reconhecimento à nação.
O manuelino foi, na sua génese, um estilo sintetizador de diversas influências. Apesar de se poder considerar como mais evidentes as influências da Índia na composição decorativa, esta mistura-se numa ilusória génese com a proliferação e detalhe do estilo gótico. Além de se poder considerar o manuelino como um estilo coeso na sua definição, encontram-se muitas vezes paralelismos entre o manuelino e o mudejarismo alentejano, como acontece no Paço da Sempre Noiva (séc. XV/XVI), no Mirante da Casa Cordovil (séc. XVI), na Galeria das Damas do Paço Real, no Castelo de Alvito ou Paço de Água de Peixe, entre outras obras (Dias, 1994, p. 49), por muitos consideradas reinterpretações do estilo manuelino. Contudo, devemos ter em consideração que D. Manuel I, evidentemente detentor de uma sensibilidade arquitetónica elevada, aquando da sua viagem pelos reinos de Castela, Leão e Aragão em 1498 deverá ter reconhecido elementos adequados à sua identidade artística na arquitetura mudéjar espanhola, até porque, após essa viagem, empreendeu obras de remodelação no Paço da Vila de Sintra que, além de manifestar elementos de clara influência hispano-árabe, se assume como a "*mais mudéjar das construções portuguesas*" (Dias, 1988, p. 89).

www

Fig. 1 – Paço da Sempre Noiva.

Fig. 3 – Paço da Vila de Sintra. c.1950/60,
Artur Pastor. AML, ART000881

Fig. 2 – Paço da Vila de Sintra.
s.d. AML, PEX001179

No que respeita a este mudéjar alentejano e à sua proveniência, apesar das opiniões serem contraditórias, já que muitos creem que se trata de um estilo importado por D. Manuel I, devemos considerar que o território português, à semelhança do que sucedeu com o território espanhol, esteve sob o domínio magrebino, pelo que seria meramente natural a herança artística, ou porventura, o carácter dissoluto das fronteiras entre os dois países no sul da península ibérica ter unificado de alguma forma a estética arquitetónica. Em ambos os casos, podemos considerar o mudéjar alentejano como um estilo nacional, já que adquire características individualizadas. Devemos ainda considerar que, no reinado de D. Manuel, a corte tinha um certo gosto em se apresentar às restantes cortes europeias com alguma distinção, elegendo os artefactos ou costumes provindos da Índia para exibição:

Era habitual onde os portugueses se apresentavam levarem consigo elementos exóticos (pois eram de facto assim vistos pelos estrangeiros!), como o «bayle mourisco», que espantava alemães e italianos (...) (Pereira, 1990, p. 79).

Este gosto pela caracterização leva a um ponto fundamental para o entendimento e desenvolvimento cultural, social e artístico de Portugal face à Europa ocidental, especialmente na forma como influenciou a relação além-fronteiras durante o século XIX.
É sabido que desde princípios de oitocentos a Europa vinha a conquistar a soberania de países africanos e asiáticos. Além dos franceses e do seu vasto império norte Africano, também os ingleses, holandeses, suecos e dinamarqueses conquistaram e disputaram (muitas vezes entre si) a soberania destes países. Devemos relembrar que a identidade cultural destas nações encontrava-se maturada e coesa; as suas crenças, os seus costumes e o seu desenvolvimento cultural e técnico também se encontravam adaptados às suas necessidades e interesses e, no quadro da Europa imperialista, o que deveria ser apenas uma relação de trocas e beneficio comercial depressa se tornou uma forma de aculturação, controlo e descaracterização dos interesses e singularidades destas nações.
Não será sobre a ética neocolonialista que nos debruçaremos, já que se trata de um assunto debatido, estudado e exaustivamente documentado. Contudo, no quadro desta Europa imperialista, interessa-nos sim debater o tema do orientalismo, já que se deve considerar este o ponto fundamental para o surgimento de uma arquitetura mourisca (ou amouriscada) na Europa ocidental e a sua proliferação, com características próprias, para o território nacional.
Não é por acaso que a obra de um dos maiores orientalistas, que a esta ciência deu o nome, cara e vida - Edward Said (1935-2003). Inicia uma das edições de "Orientalismo" (Said, 2004) com a frase de Karl Marx *Não podem representar-se a si próprios; têm de ser representados*, da sua obra o "18 de Brumário de Luís Bonaparte". Marx não se referia ao orientalismo mas sim à crise política que se vivia em França e à elevação do proletariado; contudo, ao percorrer as páginas da obra de Said, a sensação que persiste é precisamente a de uma complexa sobreposição imagética e cultural de povo sobre povo, que culmina numa criação distorcida do que um povo representa para o outro.
Se nos dispusermos com afinco a entender e explicar o que é, concretamente, o orientalismo, esta reflexão em nada seria adequada às páginas a que se propõe ocupar nesta publicação, sendo por esse motivo que devemos deixar apenas uma breve anotação acerca desta temática.
O que é para o leitor o Oriente? Recorrendo às fontes de *fast knowledge* (dizendo, a internet), o oriente é uma referência geográfica, *o lado do sol nascente*, e todo o território que a esse posicionamento geográfico diz respeito. Todavia, no que ao contexto específico desta reflexão pode interessar, o *oriente* era uma espécie de *invenção europeia (…) lugar romanesco de seres exóticos, de memórias evocadoras, de paisagens e experiências extraordinárias* (Said, 2004, p. 1) que agora desaparecia e se desvanecia perante a triunfante intervenção europeia.

Falar de orientalismo, (...) é falar sobretudo, (…) de um empresa cultural francesa e britânica, um projecto cujas dimensões abarcam campos tão díspares como os da própria imaginação: todo o território da Índia e dos países do Mediterrâneo oriental, os textos e as terras bíblicas, o comércio de especiarias, os exércitos coloniais e uma longa tradição de administradores coloniais, (...) uma complexa colecção de ideias "orientais" (despotismo oriental, esplendor oriental, crueldade, sensualidade), muitas seitas orientais, filosofias e sabedorias orientais domesticadas para uso europeu (…) o orientalismo provém de uma particular proximidade mantida entre a Grã-Bretanha e a França e o Oriente, que até aos inícios do século XIX tinha significado apenas a Índia e os territórios bíblicos. Desde os primórdios do século XIX até ao fim da Segunda Guerra Mundial, a França e a Grã-Bretanha dominavam o oriente

e o orientalismo (…) Dessa proximidade, cuja dinâmica é enormemente produtiva, ainda que demonstre sempre a força comparativamente maior do Ocidente (…), provém o enorme volume de textos a que chamo orientalistas (Said, 2004, p, 4).

No quadro imperialista europeu, o termo *Oriental* tomava características algo mais abstratas:

A escolha do termo "oriental era canónica; tinha sido empregue por Chaucer e Mandeville, Shakespeare, Dryden, Pope e Byron. Desginava a Ásia ou o Leste, geográfica, moral e culturalmente. Na Europa era possível falar de uma personalidade oriental, de um ambiente oriental, de um conto oriental, de um despotismo oriental ou de um modo de produção oriental e ser-se compreendido (Said, 2004, p. 36).

Esta forma de designar uma vastidão cultural, social e política de forma tão vaga e genérica, denota o desconhecimento da multiplicidade e dimensão do que é o *oriente*, sendo *per se* uma forma de orientalismo. No âmbito oitocentista, orientalismo era como que uma disciplina sobre o oriente, *que se relaciona com ele emitindo juízos sobre ele, autorizando visões dele, descrevendo-o, ensinando-o, colonizando-o, governando-o: em suma, o orientalismo é um estilo ocidental para dominar, reestruturar e exercer autoridade sobre o Oriente* (Said, 2004, p. 36),que se impunha como forma de compreensão e entendimento absoluto sobre os povos. (Said, 2004, p. 36). A (des)informação que era adquirida e transitada relativamente a estes povos, o estudo e o saber livresco desprovido de saber empírico e de comunhão racial, fazia com que os povos colonos considerassem desmistificadas todas as facetas do povo colonizado, tornando-se assim incompreensíveis, irracionais e desprovidos de lógica e razão todos os costumes e facetas comportamentais do povo colonizado. Todavia, este escrutínio teórico fomenta o já voraz ímpeto de domínio sobre o povo:

Possuir este conhecimento de um objecto é então poder dominá-lo, é possuir autoridade sobre ele. E autoridade significa, neste caso, que lhe negamos a autonomia - ao país oriental - porque o conhecemos e ele existe, em certo sentido, como o conhecemos (Said, 2004, p. 37).

Os excertos citados fazem parte das considerações de Said sobre os testemunhos e teorias formuladas por Arthur James Balfour (1848-1930) aquando da sua permanência no Egipto, onde tecia considerações paternalistas acerca deste povo, dos seus costumes, da sua gestão e regência. Das considerações de Balfour, interessa-nos apenas reter o que Said salientou: para este britânico, os egípcios são uma raça de súbditos que se verga perante uma raça que os conhece e estudou; sabendo como os gerir melhor do que eles próprios, toda a sua glória é ultrapassada, obsoleta; apenas se podem reerguer como nações com o auxílio das nações imperialistas europeias que lhes permitem ser colónias produtivas (Said, 2004, p. 39). Nada mais inconcebível para o leitor do século XXI, dotado de sapiência e todas as fontes de informação acerca do que é esse o*riente*, que países são considerados oriente, que costumes têm. Todavia, o desconhecimento real do que é o oriente, do que é a cultura e civilização dos povos que o constituem, leva a diversas interpretações erróneas quanto aos seus costumes e, sobretudo, quanto às suas intenções. Se na era da informação, em que o Mundo é uma Aldeia Global, a cultura dos povos mantém costumes e rituais muitas vezes incompreendidos e marginalizados, no século XIX, num quadro imperialista em que o ego centro europeu se inflamou de confiança sapiente, aliado às glórias bélicas, ao domínio e soberania de povos outrora grandiosos, a cultura, a arte, os costumes e as produções de nações já por si distantes geograficamente mas, acima de tudo, diferentes, exóticas, sensuais, imprevisíveis e misteriosas, serviam para demonstrar aos conterrâneos europeus a supremacia do seu povo, o seu domínio e grandiosidade. A importação de objetos exóticos, animais, plantas, elementos decorativos, etc, demonstrava aos compatriotas a vastidão do império a que pertenciam, exacerbava a noção de coletividade e o orgulho nacionalista. Foi neste contexto que tantas formas de arte assumiram contornos *orientais*. Pela necessidade de satisfazer a curiosidade daqueles que permaneciam em território europeu, pintava-se, construia-se e escreviam-se contos onde se descrevia esse misterioso *oriente*, que quem o narra mal conhece, e quem o ouve mal entende. Na pintura, obras como as de Eugène Delacroix (1798-1863) ou Jean-Auguste-Dominique Ingres (1780-1867) assumiam o papel de caracterizar o que era para os franceses o *oriente*, e os países que dominavam. Na pintura, esse *oriente* é retratado com luxúria e despudor, a figura recorrente da

mulher nua e dos tecidos ricos conferiam-lhe essa estética exótica[2], desconhecida, e manchada de irracionalidade, pelo retrato de batalhas e episódios violentos.[3]

Na arquitetura, o fenómeno orientalista repercutiu-se de forma ecletizante, sendo considerado uma vertente do ecletismo da época, o que apenas reflete a dificuldade em traduzir a estética dos povos do considerado *oriente*. A arquitetura eclética tinha como princípio a abstração dos cânones académicos, a liberdade de conceção (Patetta, 1991, p. 7-133). Todavia, não podemos considerar que a arquitetura eclética mourisca tenha tido apenas esse propósito, o de mero exercício de abstração, e se o teve, reforça a sua proveniência: a casual despreocupação em manter a veracidade da obra que mimetizavam, o que permitia conjugar, desconstruir e dilacerar a estética de um povo (ou vários), já que consideravam esta prática como um *mero passatempo* (Anacleto, 1997, p. 399).

Veja-se o Palácio de Sezincote, nas imediações de Londres, um dos primeiros exemplos de utilização do estilo neomourisco; entre 1805 e 1812 esta *Villa*, foi transformada de acordo com um gosto decorativo indiano, mas o seu interior permaneceu em *revival* grego. A remodelação, levada a cabo por Thomas Daniell (1749-1840), reflete um gosto e uma intencionalidade pela *orientalização* da obra (Patetta, 1991, p. 131), embora numa mistura confusa, já que a simetria dos corpos laterais e a composição dos alçados lembram apenas um pavilhão clássico inglês, que nem as exacerbadas cúpulas bulbosas e a parafernália decorativa conseguem ocultar.

Em território britânico, o caso mais famoso desta *orientalização* será talvez o Pavilhão Real de Brighton (agora uma atração turística de excelência,) obra do famoso arquiteto John Nash (1752-1835), autor de diversas obras neoclássicas londrinas, que assume aqui o delírio neomourisco. Trata-se do projeto de renovação (1815-1821) duma *Villa* clássica pré-existente, destinada ao futuro George IV de Inglaterra, onde se detetam inspirações provindas de géneros arquitetónicos chineses, mouriscos, indianos, etc., num conjunto confusamente *oriental*, exótico e diferente, que não procura ocultar as suas origens classicistas patentes na simetria canónica dos seus alçados (Davis, 1973, pp. 83-86.

Também na Alemanha se *orientalizaram* pavilhões. É o caso da Villa Wilhelma, construída pelo arquiteto Ludwig Von Zanth (1796-1857) em 1846 para o Rei Guilherme I, e que, à semelhança dos casos mencionados em território britânico, se via envolvida por um jardim luxuriante (Anacleto, 1997, p. 408). Esta relação entre a arquitectura mourisca, dirigida às esferas sociais mais elevadas, ricamente ornamentada, e envolta no mistério e exotismo do jardim mourisco, tão díspar do jardim clássico, ordenado e simétrico, é não mais que a concretização da fantasia orientalist, de experienciar o *oriente*; um falso *oriente*, é facto, que em nada se assemelha à realidade, mas que permite a transposição da realidade e a penetração na fictícia profundidade desse *oriente* ocidentalizado, o que era característico do espírito romântico vigente, a recriação de ambientes distantes, num alheamento à realidade pelo transporte imediato para locais diferentes, que permitiam ao sujeito a abstração de si,

www

Fig. 4 – Palácio de Sezincote

www

www

Fig. 5 – Palácio de Sezincote, quarto

do seu tempo, da sua realidade, a encarnação em outro. Esta invenção oriental aparece ligada a outros programas arquitetónicos de contextos tão diversificados como uma estação de bombagem de águas, em Potsdam, edificada em 1841 nas imediações do Palácio de Sanssouci (Sutton, 2004, p. 294); em contexto industrial, como se verifica na Templeton's Carpet Factory, em Glasgow, em 1889-1892, onde a fonte da inspiração *oriental* denuncia a sua origem no palácio Ducal de Veneza (Bergdoll, 2000, p. 276), que geograficamente, de *oriente* tem pouco.

Muitos mais casos desta incorporação europeia de elementos orientalizantes, adquiridos em segunda (ou mesmo em terceira) mão, sem existir sequer uma coerência entre os estilos e a sua proveniência, se poderiam referir. Nesta arquitetura eclética, nada era justificado, tudo era abstração, tudo provinha da vontade e da fantasia do arquiteto ou da entidade a que se destinava.

Já na península ibérica, observam-se contornos díspares, dadas as diferenças entre os casos português (mais próximo do que se verifica na europa, como veremos adiante) e espanhol. Em Espanha, o neomudéjar, inspirado no mudejarismo toledano dos séculos XIV e XV, foi reinterpretado com extrema seriedade, munido de estudos exaustivos sobre a cultura e herança mudéjar espanhola, que Fernando Chueca Goitia (1911-2004) distingue claramente do *revival* árabe de nota excêntrica, ao qual chama de *arabismo de salão* (Chueca Goitia, 1979, p. 230-232).

Seria de esperar que, recorrendo ao mudéjar alentejano (apesar de muitas vezes questionada a sua origem, mantém características singulares), o neomourisco nacional reinterpretasse as suas raízes mudéjares, já que, no que à arquitetura diz respeito, a península ibérica tomou o seu próprio caminho, numa clara individualização. Paradoxalmente, o que se verifica é que as obras neomouriscas edificadas neste contexto em território nacional foram desenhadas por arquitetos estrangeiros, ou encomendadas por estrangeiros,não se verificando em momento algum a busca pela individualidade.

Vejamos a mais emblemática obra neomourisca, em Sintra: o Palácio da Pena, que sintetiza em toda a sua glória diversos elementos, todos com uma nota *oriental*,

Fig. 6 – Palácio da Pena. 1959, Fot. Armando Serôdio. AML, N26503

Fig. 7 – Palácio da Pena. S.d., Fot. António Passaporte. AML, PAS000758

verificáveis na arquitetura manuelina quinhentista. Edificado para D. Fernando Saxe-Coburgo Gotha (1816-1885) (Neto, 2007, p. 387), o mais romântico dos reis portugueses. Homem dedicado às artes e ao mecenato, oriundo de uma ilustre família da Turíngia (Prússia), atual Alemanha), viria para Portugal por ocasião do seu casamento com a viúva rainha D. Maria II. Aqui decidiu recuperar o convento Jerónimo que coroava o topo da serra de Sintra, já em ruínas pela passagem do tempo, mas que deixava ainda alguns resquícios manuelinos, que o Rei Artista conservou em parte (Anacleto, 1997, p. 49, 50, 64, 68). Para a edificação do Palácio da Pena, o monarca elege o também alemão, barão von Eschwege (1767-1851), engenheiro de minas (Barreiros, 2009, p. 121). Sendo ambos de proveniência germânica, é notório o paralelismo entre o Palácio da Pena e o Palácio de Babelsberg (1833), em Potsdam, da autoria de Karl Friederich Schinkel (1781-1841), arquiteto de grande notoriedade e muito reconhecido pela corte da Prussia. Na sua génese, o desenho do palácio assume a reinterpretação de Babelsberg, desde a irregularidade dos corpos (que resulta de forma excecional na adaptação à topografia, à organização planimétrica ou à volumetria cilíndrica de alguns corpos (Neto, 2007, p. 389).

Apesar de na sua génese e na sua planificação, o Palácio da Pena corresponder a uma lógica neogótica germânica, a verdade é que se trata de uma obra de afável familiaridade, apenas equiparável a monumentos e edifícios cujo mote foi o orgulho nacionalista. Do que sabemos, D. Fernando não era um particular simpatizante do país que viera reinar[4]. Contudo, era um entusiasta das coisas portuguesas, um artista e um romântico. O *bricabraquismo*, assim como o seu interesse pela recuperação de edifícios históricos, levou-o a ganhar um enorme entusiasmo pela arquitetura nacional, e o que podemos encontrar na Pena, é não mais que um catálogo de elementos arquitetónicos nacionais, um conjunto de elementos, apontamentos e reproduções quase exatas de fragmentos da arquitetura portuguesa. Muitos consideram que o palácio deve a sua nota *orientalista* à viagem em que o barão Eschwege passou pela Andaluzia e pela Argélia (Rio-Carvalho, 1982, [s/p]), resultando daí a chamada amálgama de estilos que caracteriza o palácio. No entanto, o exercício de reconhecimento e correspondência entre as peças incorporadas no palácio e a obra que lhe serviu de inspiração é algo simples, já que os elementos mais marcantes e simbólicos são verificáveis na própria arquitetura quinhentista lisboeta. Veja-se a torre do Relógio, que mimetiza as formas da Torre de Belém, e a sua composição, pelo arranjo das guaritas, varandas e ameias decorativas (Anacleto, 1997, p. 73); ou a Porta Monumental que antecede a ponte levadiça, onde se identifica a mimetização das guaritas da Torre de Belém; já na moldura da porta, as bolas denunciam a inspiração nos cunhais do Palácio do Cunhal das Bolas (no Bairro Alto, Lisboa), assim como os relevos remetem para a Casa dos Bicos, também em Lisboa (Carneiro, 2009, p. 81).

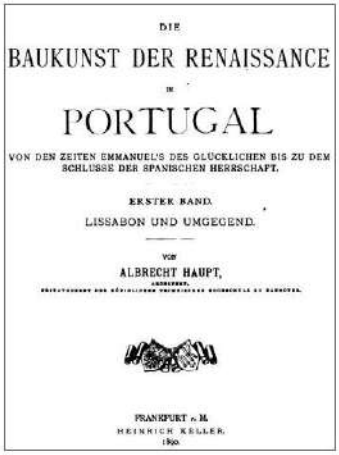
Fig.8 – Palácio da Pena. S.d., Foto António Passaporte. AML, PAS000927

Todos estes elementos combinados resultam numa composição de nota *oriental*, amouriscada, e devemos considerar que D. Fernando terá feito a seleção dos elementos decorativos do palácio de forma criteriosa, já que todos eles correspondem à época de D. Manuel, que já por si sugere as influências indianas.
Certamente, D. Fernando quis desenhar um palácio *português*, ou seja, *oriental*, mourisco, já que assim terá considerado o país.
O caso de D. Fernando introduz-nos ao de outro germânico que viajou até Portugal mais tarde (entre 1886-1888), com o intuito de estudar a nossa arquitetura. Falamos de Karl Albrecht Haupt (1852-1932), que realiza uma extraordinária compilação de desenhos e documentação dos monumentos nacionais na sua tese de Doutoramento *Die Baukunst der Renaissance in Portugal* (Congresso internacional de Sintra sobre o Romantismo, 1987, p. 308). onde aproxima, quase forçadamente, a arquitetura manuelina da arquitetura indiana, fazendo comparações entre detalhes da Torre de Belém, do Mosteiro da Batalha, do Paço Real de Sintra e elementos decorativos de templos indianos ou de edifícios sevilhanos. Dizendo:

Cabe aqui reflectir sobre a inevitável repercussão das influências do Oriente sobre os portugueses e a sua arte. […] pelo que é apenas natural que mais tarde se empenhassem vivamente em imitar nas construções portuguesas o aspecto esplendoroso desses edifícios do Oriente (Haupt, 1986, p, 16).

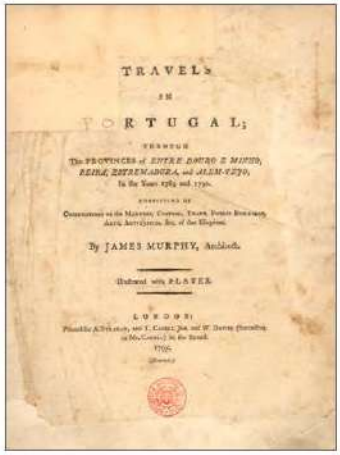
www

Fig. 9 – *Die Baukunst Der Renaissance in Portugal*. 1890, Albrecht Haupt.



www

Fig.10 - *Travels in Portugal. 1789/90, James Murphy*

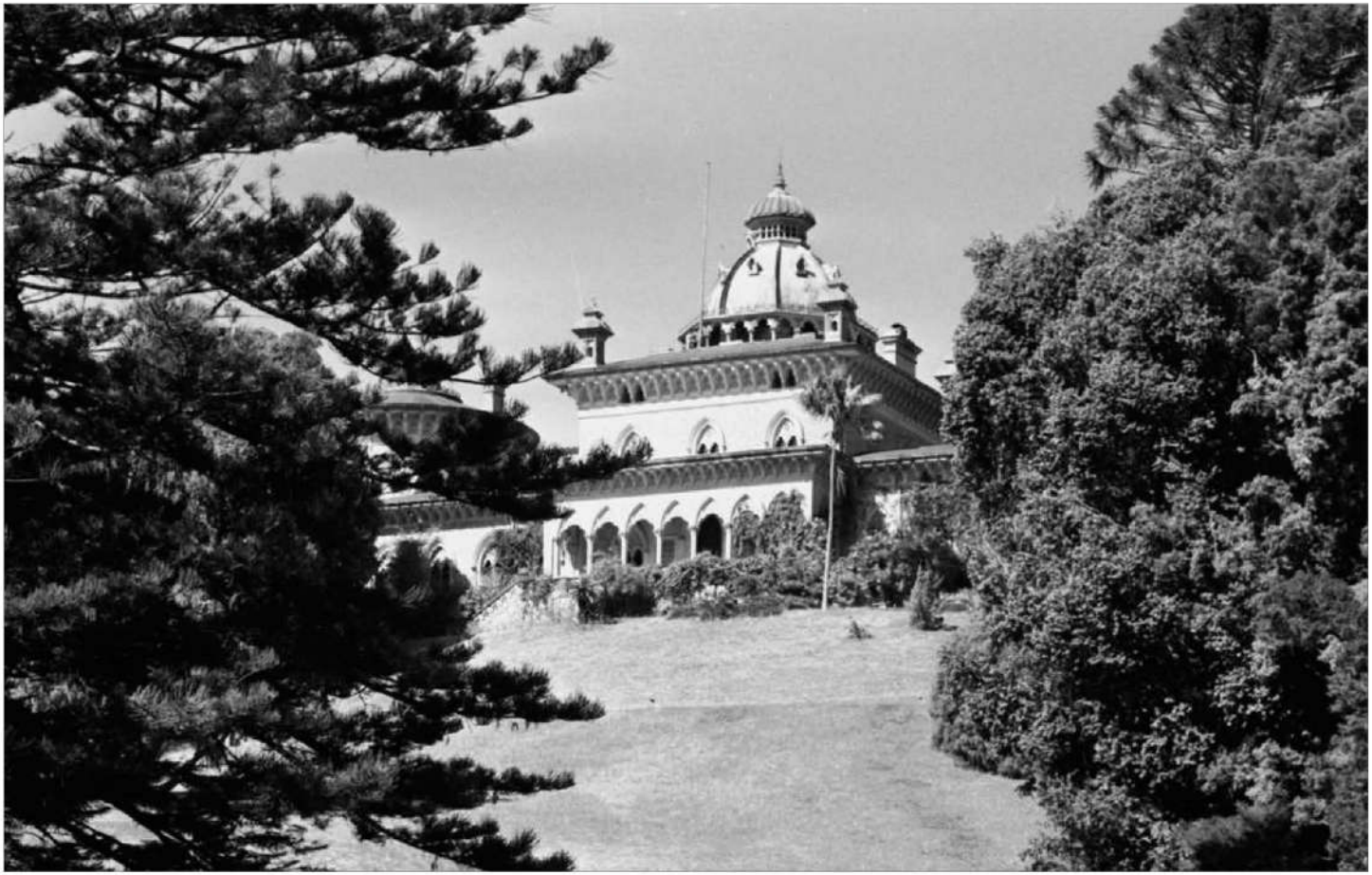


Como Haupt, outros viajantes europeus deixaram o seu testemunho acerca da arquitetura, ou mesmo do temperamento português. Veja-se o arquiteto irlandês James Murphy (1760-1814), que na sua obra *Travels in Portugal [...]*, resultado da sua primeira viagem ao nosso país (entre 1788 e 1790), refere-se à arquitetura do Mosteiro dos Jerónimos como *Norman Gothic, Arabian Styles* e *Arabesque ornaments*[5]; ou o alemão Gustavo Adolfo de Heeringen, que ao acompanhar o príncipe D. Fernando a Portugal descreve a Lisboa de 1836, onde as pessoas lhe pareceram *exóticas, selvagens, meio africanas* e se disse transportado para outro continente (Congresso Internacional de Sintra sobre o Romantismo, 1987, pp. 181-184).
Sintra deu lugar a duas outras obras neomouriscas de maior relevância - a Quinta do Relógio ou o famoso Pavilhão de Monserrate (muitas vezes equiparado ao Pavilhão de Brighton). Essencialmente, tratando-se Sintra de um local sempre associado ao misticismo, que alia a proximidade a Lisboa à possibilidade de fuga do bulício citadino, foi o local eleito por nobres e aristocratas para o repouso, para o ócio e lazer, sendo muitas vezes associada a *jogos e frivolidades* (Anacleto, 1997, p. 404).
Manuel Pinto da Fonseca, burguês endinheirado que havia feito a sua fortuna com o tráfico de escravos, em 1860 decide edificar na sua quinta de Sintra um pavilhão em estilo neomourisco, da autoria de António Tomás da Fonseca, arquiteto que chegara recentemente do estrangeiro (Anacleto, 1997, p. 106), onde terá certamente contactado com este tipo de arquitetura, já que, além da pintura de bandas horizontais policromáticas, dos arcos em ferradura, ameias e uma inscrição árabe da divisa dos Reis de Granada (onde se lê *Deus é o único vencedor* (Stoop, 1986, p. 306), o pavilhão é de constituição simples e simétrica; apenas a sua decoração lhe confere a nota *oriental*, possivelmente observada em edifícios do mesmo estilo pela europa.
Já o pavilhão de Monserrate, como o conhecemos, é antecedido de uma complexa e extensa história que remota ao século XII[6] e culmina na locação da propriedade ao inglês Gerard Devisme (1726-1797) em 1790, que reconstrói o palácio em estilo neogótico (Stoop, 1986, p. 283), não negando o seu gosto britânico. Apesar da sua roupagem neogótica, o edifício é, na sua génese planimétrica, inteiramente clássico[7], seja pela simetria dos corpos laterais, ou pelos alçados, mantendo até aos dias de hoje a sua organização espacial.

Mais tarde, em 1846, a propriedade é arrendada a Francis Cook, também britânico, que a recuperou de acordo com o projeto encomendado ao arquiteto londrino James T. Knowles Sénior (1806-1884) que, após uma visita a Sintra, regressa a Londres onde terá desenhado o palácio (Anacleto, 1997, p. 412), sugestivamente similar ao da autoria de John Nash, mas sem a mesma carga decorativa e sem a mesma imposição de cúpulas bulbosas ou evocações arquitetónicas dispersas. Monserrate tem inequívoca inspiração indiana, à semelhança de Brighton, não se encontrando a mesma vontade que na Pena de erigir um edifício de inspiração nacional. Em Monserrate, a intencionalidade, seja do arquiteto ou do proprietário, foi de criar um ambiente *oriental*, exótico, reforçado pelo imenso jardim que circunda a propriedade, ainda hoje repleto de vegetação diversa.

Fig.11 e 12 – Pavilhão de Monserrate. 1962
Fots. Luis Filipe de Aboim. AML, ABO000094 e AML, ABO000096

Fig.13 – Parque e Pavilhão de Monserrate. 1961,
Fot. Luis Filipe de Aboim. AML, ABO000028



Já em Lisboa, com o surgimento das grandes avenidas inspiradas nos *boulevards* de Paris e de uma nova conceção de cidade em que se valorizavam os parques, os pontos providos de vistas desafogadas e locais de convívio e passeio, deu-se início nesta época a uma empresa de novas construções (França, 2005, p. 53).

Em paralelo ao tão apreciado (e criticado) Passeio Público, também a Praça do Príncipe Real (assim batizada em 1859) era valorizada pelas elites. É aqui que em 1877 o negociante de tabaco José Ribeiro da Cunha decide edificar o seu palacete (imagem 2), com frente para a Praça. Para o efeito, chama o pouco conhecido arquiteto Henrique Carlos Afonso, que elege o estilo neomourisco para este projeto (Anacleto, 1997, p. 436). Apesar de no interior do palacete se encontrar um pátio (frequentemente associado à arquitetura islâmica), o que torna este edifício neomourisco é a sua decoração, fantasiosa e exuberante, que recorre à adição de arcos em ferradura, cúpulas bulbosas, ameias dentadas, rendilhados em ferro, pilastras e pináculos.

A Avenida da Liberdade - o grande *boulevard* de Lisboa - recebe também o projeto de um edifício neomourisco. A ambição cosmopolita fez com que muitos burgueses endinheirados adquirissem aqui propriedade mas, ao contrário do que se verificou em Paris, a inexistência de planificação de alçados e composição de rua levou a que fossem os proprietários a determinar a estética do edificado, o que resultou num *bisonho canal de casarões* (Almeida, 1992, p. 195) como lhe chamou Fialho de Almeida ao descrever a avenida e os seus edifícios; ou, conforme se lê no primeiro volume do "Guia de Portugal", *(...) em geral de mau gosto e de pouca nobreza arquitectónica. Quando não são banais, são frios ou pretensiosos, rasgando por vezes nas frontarias antipáticas portas e janelas em estilo árabe* (Proença, 1982, p. 50).

Fig. 15a – Palacete Ribeiro da Cunha. 1877. Praça do Príncipe Real. 2015. Fot. Joana Cabral Lemos

Fig. 15 – Palacete Ribeiro da Cunha. Ant. 1895, Fot. Francesco Rocchini. AML ROC000032

Fig.14 – Palacete Ribeiro da Cunha.
Processo 589/1º Rep/PG/ 1877, folhas 3. AML, obra 7346

Certamente que esta última referência se dirigia ao Palacete Conceição e Silva (Avenida da Liberdade, 226-228), propriedade de um abastado comercial de bolachas, que primeiramente encomenda o projeto de moradia a Domingos Parente da Silva (imagem 3). O arquiteto apresentou uma composição de alçado ao estilo *parisiense do segundo império*, o que desagradou ao proprietário, que em 1888 procurou o arquiteto francês Henri Lusseau para redesenhar o palacete, resultando a composição que hoje se encontra (Anacleto, 1997, p. 442).
O interessante da contraposição do projeto *parisiense segundo império* de Parente da Silva e do projeto neomourisco de Henri Lusseau é que, compositivamente, toda a estrutura da moradia se mantém.

O alçado apresenta a mesma métrica, a distribuição das pilastras, assim como os vãos e a sua organização. O que terá agradado a Conceição e Silva foi o tratamento neomourisco que foi dado ao desenho dos vãos e à decoração da fachada (e interiores) que, apesar de não ser tão exuberante e fantasioso como encontramos no palacete Ribeiro da Cunha, se destaca do conjunto da avenida através desta palimpséstica alteração de fachada.

Fig.16 – Projeto original. Processo 4493/1ªREP/PG/1888, p.5 .AML, obra 12362

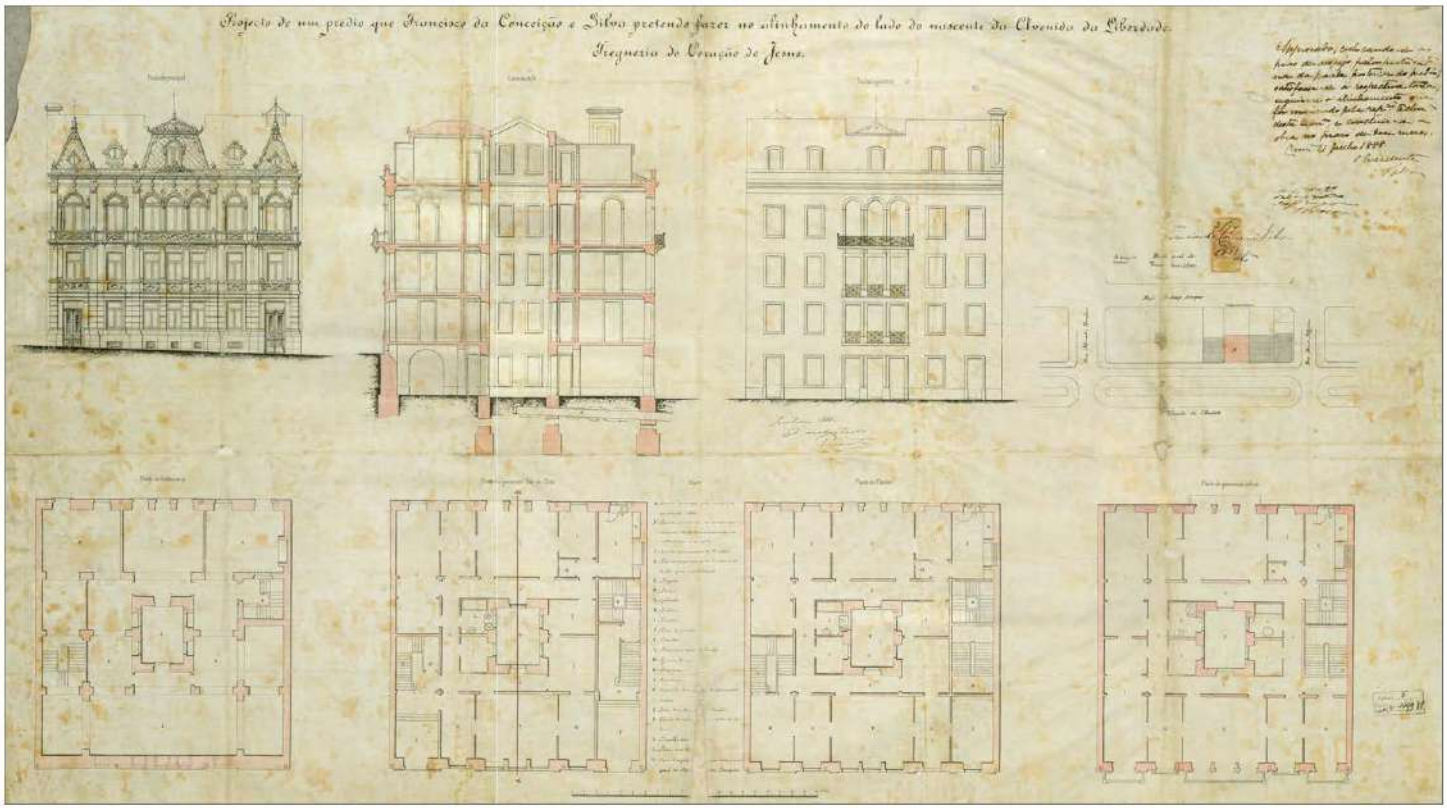


Fig.17 – Palacete Conceição e Silva.
1964, Fot. Artur João Goulart. AML, A46304

Fig. 17a – Palacete Conceição e Silva. 1888. Avenida da Liberdade.
2015, Fot. Joana Cabral Lemos

Em Lisboa, o gosto pelo estilo neomourisco fez a sua última aparição no final do século, com a Praça de Touros do Campo Pequeno.
A notoriedade da praça de touros que se havia construído na Carretera de Aragón, em Madrid, no ano de 1874, fez com que a Casa Pia, responsável pela edificação da praça de Lisboa, solicitasse as cópias do projeto elaborado pela dupla Emílio Rodriguez Ayuso (1845-1891) e Lorenzo Alvarez y Capra (1848-1901). O projeto de estilo neomudéjar era claro e sóbrio, exteriormente revestido em tijolo, os alçados ritmados por pilastras eram rasgados por arcos em ferradura, num conjunto que Chueca Goitia considerou ter *a mesma claridade que o Coliseu de Roma*. (Navascués Palacio & Quesada Martín, 1992, p. 80).

Os desenhos foram entregues a António José Dias da Silva (1842-1912), o arquiteto que se havia voluntariado para fazer o projeto da praça lisboeta (Franco, 2008, p. 19). Na verdade, Dias da Silva apenas adaptou o projeto espanhol, transformando uma obra neomudéjar num edifício neomourisco, pela adição de três torres ao desenho original da praça coroadas por ecléticas cúpulas bulbosas; também foram acrescentadas ameias dentadas e alguns elementos igualmente ecléticos.
A praça teve a sua corrida inaugural no ano de 1892 e ainda hoje conserva as suas características iniciais.
Devemos agora refletir acerca desta corrente arquitetónica e dos intentos com que surgiu. Vimos já que muitos foram os viajantes que na época se deslocaram a Portugal; o seu interesse pelo país distante e exótico era imenso, e

Fig.19 – Praça de Touros. 2013, Fot. Daniel Rodrigues. CML

Fig.18 – Praça de touros.
1 – c. 1940, Fot. Judah Benoliel. AML, JBN003661
2 – c. 1910, Fot. Paulo Guedes. AML, NUN000122
3 – entre 1950 /59, s.a.. AML, ACU000289
4 – post. 1892, Fot. José Chaves Cruz. AML, CRU000413

resultava (quase) sempre em epopeias literárias sobre o país, especialmente aliado ao romantismo oitocentista, e à necessidade incessantemente descritiva, entre o fantasioso e o dolorosamente realista, já que *A corrente nacionalista do Romantismo fez com que os autores da literatura de viagens tivessem o hábito de realçar os aspectos menos favoráveis dos povos visitados para facultar aos leitores em casa a agradável convicção da sua superioridade* (Congresso Internacional de Sintra sobre o Romantismo, 1987, p. 18), sendo precisamente o que se verifica, por exemplo, com o alemão Gustavo Adolfo de Heeringen (1800-1851) que escarnece a situação de Lisboa em 1836; passa por momentos em que exalta a beleza da cidade mas descreve-a como cinzenta e triste, repleta de cães abandonados, criminalidade e lixo; descreve os lisboetas como melancólicos na sua maioria e considera as classes mais baixas de uma falta de etiqueta impressionante pois fazem da rua a sua casa (Congresso Internacional de Sintra sobre o Romantismo, 1998, p. 18). Esta visão de Lisboa, como de alguma forma subdesenvolvida, acontece em diversos relatos, incluindo o do escocês James Ferrier, que já em 1787 escarnecia da administração pública e da aplicação da justiça em Portugal; ou o escritor Robert Southey, que visitou Portugal em inícios de oitocentos e frisou, à semelhança dos seus conterrâneos, a falta de higiene na cidade, os cães abandonados, assim como a inexistência de iluminação, entre outros assuntos depreciativos (Congresso Internacional de Sintra sobre o Romantismo, 1998, p. 48).

É importante salientar que em todos relatos da Lisboa de finais de setecentos até findar de oitocentos, a constante é a forma como a cidade (e o país) se encontram por desenvolver, face aos países origem dos viajantes; e é ainda mais importante salientar que, além de franceses e alemães, quem mais se debruçou em relatar as condições do Portugal da época foram os britânicos que, como vimos anteriormente, ao prestarem o apoio ao país, colonizaram-no de uma forma informal. Estes relatos depreciativos sobre Portugal podem apenas encontrar paralelo nos relatos que os colonos britânicos faziam dos países ditos *orientais*, como referimos acima, numa atitude de superioridade. Cremos que é seguro dizer que Portugal foi *orientalizado* pela Europa ocidental, julgavam-no *oriental*, não apenas por se tratar de um país distante, periférico, enigmático, mas também devido às suas relações com a Índia, já que desde os tempos de D. Manuel I que o país de alguma forma se apresentou exibindo os artefactos provindos de países distantes, numa atitude *orientalista*, que posteriormente se haveria de voltar contra si próprio ao ser orientalizado pela Europa ocidental. Não apenas pelos relatos dos viajantes, mas também pela forma como foi pictoricamente retratado o país, vimos que além da literatura orientalista, esta disciplina se expandiu por outros campos artísticos, nomeadamente a pintura, e no caso português, os viajantes retrataram não só a nossa arquitetura com esboços que ilustram as suas epopeias literárias, como retrataram também pessoas e ambientes. Veja-se James Murphy, que em finais de oitocentos representa duas mulheres (não despidas, como na pintura orientalista) sentadas no chão, sobre almofadas, numa atmosfera exótica.[8] Este assunto é importante do ponto de vista arquitetónico, se for tido em conta o surgimento da corrente neomourisca no país, de nota excêntrica e fantasiosa, acima de tudo trazida por arquitetos ou proprietários estrangeiros, ou numa aceitação da sua condição *oriental*, elaborada pelos próprios portugueses. Dever-se-á a esta incorreta interpretação do país que se não procedeu da mesma forma que no caso espanhol, com a reinvenção do estilo mudéjar de forma cuidada e estudada, e se aceitou a interpretação da nossa arquitetura vista a mais de mil quilómetros de distância, como sendo nossa, numa aceitação subordinada, da sua condição periférica, diferente e isolada.

Fig. 20 – *Interior View of a Portuguese Apartment*, Plate IV. *A General View of the State of Portugal*, James Murphy, 1798

www

Notas

1 Consultar - Câmara Municipal de Lisboa. 1998.
2 As obras de Jean Auguste Dominique Ingres, do Museu do Louvre: *Une Odalisque* (1814), *L'Odalisque à l'esclave* (1839) e *Le Bain Turc* (1863).
3 Obra de Eugène Delacroix, do Museu do Louvre: *La Mort de Sardanapale* (1827).
4 Dizendo ao seu irmão Augusto, em Outubro de 1847 que Portugal era *um país curioso em que na realidade nada é bom a não ser o solo e o clima (...)* in Congresso Internacional de Sintra sobre o Romantismo. 1987. p. 189-190.
5 Ibidem, p. 54, 55.
6 Ver*: Cintra, Collares e seus arredores*, 1888, p. 68-72; Costa, 1985; Azevedo, 1980, p. 73-74.
7 Acerca deste assunto ver: Varela Gomes, 2009, p. 60-61.
8 Ilustração da obra de que James Murphy é autor, *A General View of the State of Portugal*. (1798). Londres: T. Cadell Jun. and W. Davis.

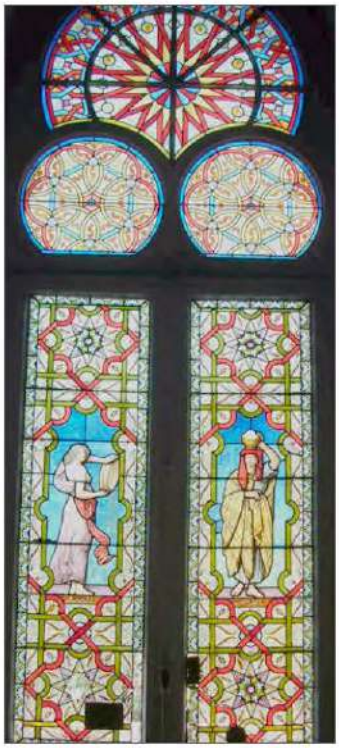
Fig. 21 – Palacete Conceição e Silva. 2002, Fot. Rita Megre

Bibliografia

Alves, A. (2009). *Ramalho Ortigão e o Culto dos Monumentos Nacionais no século XIX*. Lisboa:Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras.
Anacleto, R. (1997). *Arquitectura Neomedieval Portuguesa 1780-1924*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/ JNICT.
Azevedo, J. (1980). *Velharias de Sintra*. Vol. IV. Sintra: Publicações da Câmara Municipal de Sintra.
Barreiros, M. H. (2009). Da Expressão Romântica à Estética Naturalista. *Arte Portuguesa. Da Pré-História ao Século XX*. Porto: Fubu Editores.
Bergdoll, B. (2000). *European Architecture 1750-1890*. Oxford: Oxford University Press.
Bonifácio, M. (2005). *O século XIX português* (2ª ed.). Lisboa; Imprensa de Ciências Sociais.
Carneiro, J. (2009). *O imaginário Romântico da Pena*. Lisboa: Chave Ferreira.
Chueca Goitia, F. (1979). *Ecletismo. Historia de la Arquitectura Ocidental*. Vol. X. Madrid: Editorial Dossat Bolsillo.
Cintra, Collares e seus arredores. (1888). Lisboa: J. A. Rodrigues Fernandes.
Congresso Internacional de Sintra sobre o Romantismo. (1998). *Romantismo: Imagens de Portugal na Europa Romântica*. Actas. Sintra: Instituto de Sintra.
Costa, F. (1985). *História da Quinta e Palácio de Monserrate*. Sintra: Publicações da Câmara Municipal de Sintra.
Almeida, F. de (1992). *Os Gatos*. Vol. VI. Lisboa: Clássica Editora.
Davis, T. (1973). *John Nash. The Prince Regent's Architect* (2º ed.). Great Britain: David&Charles.
Dias, P. (1988). *A arquitectura Manuelina*. Porto: Livraria Civilização Editora.
Dias, P. (1994). Arquitectura Mudéjar Portuguesa: Tentativa de Sistematização. *Mare Liberum*, nº 8.
França, J. A. (2005). *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura* (5ª ed.). Lisboa: Livros Horizonte.
Franco, A. (2008). *Campo Pequeno: Crónica da Monumental de Lisboa*. Lisboa: Artemágica.
Gomes, P. V. (2009). *Expressões do Neoclássico. Arte portuguesa: Da Pré-História ao Século XX*. Vol. 14. Porto: Fubu Editores.
Haupt, A. (1986). *A Arquitectura do Renascimento em Portugal*. Lisboa: Editorial Presença.
Câmara Municipal de Lisboa. (1998). *Do Passeio à Avenida: Os originais do Arquivo Municipal de Lisboa.* Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
Navascués Palacio, P. & Quesada Martin, M. (1992). *El Siglo XIX. Bajo El Signo del Romanticismo*. Madrid: Silex.
Neto, M. J. B. (2007). Wilhelm Ludwig von Eschwege (1777-1855), um percurso cultural e artístico entre a Alemanha, o Brasil e Portugal. *Actas do VII Colóquio Luso Brasileiro de História de Arte*. Porto: Faculdade de Letras.

Patetta, L. (1991). *L'Architettura Dell'Ecletismo - fonti, teorie, modelli, 1750-1900*. Milano: CittáStudi.
Pereira, P. (1990). *A Obra Silvestre e a Esfera do Rei*. Coimbra: Instituto de História da Arte da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.
Porfírio, J. L. (2009). Da Expressão romântica à estética naturalista. *Arte Portuguesa: Da pré-história ao século XX* . Vol. 15. Porto: Fubu Editores.
Proença, R. (Coord.) (1982). Generalidades; Lisboa e Arredores. In *Guia de Portugal*. Vol. I. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. (Original publicado em 1924).
Rio-Carvalho, M. (1982). Castelo da Pena. in Lino, R, (Dir.) *Palácios portugueses.* 1982 (4ª ed.). Lisboa: União de Bancos Portugueses.
Rios, J. A. (1965). *El estilo mudéjar en arquitectura*. Paris: P. Guenou.
Said, E. (2004). *Orientalismo: Representações Ocidentais do Oriente*. Lisboa: Edições Cotovia.
Stoop, A. de (1986). *Quintas e Palácios nos Arredores de Lisboa*. Barcelos: Livraria Civilização.
Sutton, I. (2004). *História da Arquitectura no Ocidente: Desde a Grécia Antiga até ao Presente*. Lisboa: Editorial Verbo.

Fig. 22 a 27– Palacete Conceição e Silva, interiores. 2002, Fot. Rita Megre (fotos de trabalho)



O Cadastro Urbano e a importância da morfogénese da cidade de Lisboa na reconstrução de 1755

Marta Ildefonso

A cidade destruída

No dia 1 de Novembro de 1755 grande parte de Olisipo, de acordo com inúmeros relatos da época, ficou destruída por um violento sismo que terá tido uma magnitude elevada, considerando as atuais escalas sismológicas. Este fenómeno da natureza não veio só, a ele se aliaram um maremoto, derrocadas e o fogo.

A Lisboa medieval de ruas estreitas, tortuosas e incómodas, em conjunto com uma arquitetura desprovida de robustez, ficou parcialmente destruída, *"Dois terços das ruas ficaram inabitáveis, ou só três mil casas das vinte mil, após o incêndio. Das quarenta igrejas paroquiais, trinta e cinco desmoronaram-se, arderam, ou ficaram em ruínas, só onze conventos dos sessenta e cinco ficaram habitáveis…"* [1].

O abandono de parte da população para outras zonas menos atingidas e um número de mortos que poderá rondar os 15 mil, muito embora os números sejam algo controversos, agudizam ainda mais o estado de calamidade. A necessidade de reconstrução urgia, tentando travar o grau de destruição que se verificou.

Nas dissertações de Manoel da Maia sobre a reconstrução da cidade, foram considerados cinco modos de ação, que dependendo da escolha do *modus operandi*, considerando os prós e contras relacionados com as propostas apresentadas, enquadravam-se em diferentes intensidades de transformar a cidade destruída.

Foram variando os graus de intervenção pensados, existindo poucas divergências entre os níveis intermédios.

No primeiro modo, apenas se pretende reconstituir o que originalmente existia, *"…levantando os edifícios nas suas antigas alturas, e as ruas nas suas mesmas larguras."* [2], nos modos seguintes (2º e 3º) as variações eram pouco expressivas passando apenas pelo alargamento dos novos arruamentos e diminuindo a altura dos novos edifícios a erigir.

Apenas a partir do quarto modo se verifica um maior arrojo na solução prevista para o desenho da nova urbanidade, com a proposta de arrasamento de toda a cidade baixa.

Finalmente no quinto e último modo, não se valoriza a Lisboa arruinada, e propõe-se a construção de uma nova malha urbana desde Alcântara até Pedrouços que, com a "permissão" dos proprietários (oferecendo contrapartidas), se propõe o arrasamento puro e duro das pré existências, criando um novo plano de reconstrução onde os titulares de prédios vão poder construir, embora dentro dos parâmetros estabelecidos não só no plano proposto, como também ao nível da legislação aprovada para esse fim.

A solução encontrada para a cidade deixa desde logo antever a necessidade de organização de um cadastro capaz de dar resposta à nova reorganização espacial e administrativa que daqui resultou.

A Identificação da propriedade

Antes de iniciar a temática propriamente dita a que se refere este artigo, julgo que é de toda a pertinência um breve apontamento introdutório, relacionado com as questões do cadastro e do cadastro predial em Portugal.

A existência de elementos relativos ao cadastro, entendido como registo organizado de inventariação de um determinado bem, perde-se no tempo, existindo referências a tipologias de cadastro em antigas civilizações. Tal como aconteceu em Lisboa, foram instituídos cadastros que tiveram origem na influência direta da natureza nas propriedades imobiliárias, como é o caso de um cadastro no antigo Egipto que delimitava os prédios afetados pelas cheias sazonais do rio Nilo, sendo importante a identificação das estremas dos mesmos. Vários povos foram pioneiros na criação deste tipo de registos, como aconteceu na Pérsia no séc. V a.C. e na Grécia, no séc. IV a.C., onde este assentava num cariz puramente fiscal.

As questões relacionadas com cadastro em Portugal ultrapassam claramente a época aqui retratada, já que em 1165 surgem os primeiros registos visando o património da coroa. Estes registos eram recolhidos através das designadas Inquirições, por oficiais públicos e pessoas de confiança do

rei, sendo os elementos recolhidos guardados em Tombos, muito embora apenas no século XIX começasse a ganhar a forma do sistema que chegou até aos nossos dias.
No panorama nacional atual, o cadastro caracteriza-se pela existência do cadastro predial que assume duas vertentes: o cadastro fiscal que visa a formalização do conhecimento relativo a uma determinada propriedade sobre a qual incidem os impostos vigentes, sendo este regido pela Autoridade Tributária (AT); e o cadastro jurídico que tem como principal objetivo o registo legal de um determinado prédio, enquanto instrumento de definição dos direitos e deveres de cada titular, e como entidade competente para o efeito temos o Instituto de Registos e Notariado (IRN).
Mas então formalmente como se define cadastro predial, e quais as suas pretensões?
Ao abrigo dos diplomas atuantes em Portugal, o cadastro predial define-se como um *"…conjunto de dados que caracterizam e identificam os prédios existentes em território nacional."* (Art.º 1 do Decreto-Lei N.º 172/95, de 18 de Julho), e posteriormente nos números 1 e 2 do Artigo 4º do Decreto-Lei N.º 224/2007, de 31 de Maio (alterado pelo DL n.º 65/2011 de 16 de Maio**)** em que o cadastro é caracterizado como *"…um registo administrativo, metódico e actualizado, de aplicação multifuncional, no qual se procede à caracterização e identificação dos prédios existentes em território nacional."* sendo *"…igualmente objecto de cadastro predial os baldios, e as áreas urbanas de génese ilegal (AUGI)."*
Outro aspeto assaz importante prende-se com o conceito da palavra prédio, dentro do contexto que estamos a abordar.
A unidade base do cadastro é o prédio, que representa, formalmente,"… *uma parte delimitada de solo juridicamente autónoma, abrangendo as águas, plantações, edifícios, e construções de qualquer natureza nela existentes ou assentes com carácter de permanência, e, bem assim, cada fracção autónoma no regime de propriedade horizontal***."** (alínea b do Artigo 1º do Decreto-Lei N.º 172/95, de 18 de Julho).
Estes elementos, que aqui se apresentam de uma forma muito simplificada, são instrumentos que permitem registar todo o conhecimento existente relativamente a um prédio, passando pela identificação do seu titular, os direitos que vigoram sobre a propriedade que se pretende transmitir e ainda o conhecimento dos ónus que se encontram consagrados e que de alguma forma podem condicionar a futura utilização do mesmo, sendo a concordância da descrição formal do prédio com a sua realidade física um objetivo primordial.
A existência desta informação devidamente estruturada, assegura de forma inequívoca e objetiva as transações imobiliárias efetuadas em território nacional.
O cadastro urbano (cuja diferença mais expressiva em relação ao cadastro predial, se situa no que respeita à perceção dos reais usos do solo) apresenta-se aqui como um conceito que informalmente, se traduz num importante contributo para o processo de regularização patrimonial. Entenda-se este cadastro como uma forma de categorizar os reais usos do solo, estando as categorias intrinsecamente ligadas à estrutura fundiária e formal, sendo imprescindível para o seu entendimento a interligação com pré-existências urbanas e a assertividade da delimitação geométrica dos espaços, dando assim continuidade formal à natural evolução da malha urbana. Um dos seus principais objetivos prende-se com a relação entre o real uso do solo e a sua situação jurídica e formal, a necessidade de criar uma comunicação direta e assertiva entre duas realidades que embora inseparáveis, nem sempre são comunicantes.

A importância dos proprietários

Nas várias obras lidas, e que se dedicam também à temática da reconstrução de Lisboa pós terramoto, é evidente o grau de importância de que se reveste a correta identificação dos proprietários pré-pombalinos, e o rigor das regras construtivas a aplicar na reedificação do espaço.
José Augusto França, no seu livro "*A Reconstrução de Lisboa e a Arquitectura Pombalina*", é claro quanto a esta temática, demonstrando que este foi um dos pontos considerados a quando da implementação do plano definido para a construção da cidade nova.
Através dos diplomas aprovados especificamente para este fim, são consagrados os direitos e deveres dos proprietários identificados cujas propriedades possuem capacidade edificativa, sendo assim determinado que cada proprietário receberia *"…uma área de terreno igual à perdida, mas geometricamente configurada…"*[3], uma compensação financeira pelos espaços ocupados pelos novos arruamentos, e possuíam ainda um prazo máximo de cinco anos para edificar. Caso tal não ocorresse, o prédio revertia para o poder público, recebendo o titular uma indemnização, sendo novamente colocado numa espécie de bolsa de imobiliário, e podendo ser novamente adquirido por potenciais

construtores, tendo mesmo sido realizadas hastas públicas. Foram também criados incentivos de cariz financeiro através da concessão de empréstimos e isenções diversas, com o intuito de fomentar uma rápida edificabilidade. Nestes documentos torna-se evidente a importância de um rigoroso levantamento da estrutura urbana pré-existente e a correta identificação dos seus titulares, porque, contrariamente ao que o Marquês de Pombal instituiu de imediato (1755) e tendo reiterado posteriormente (1757), o alastramento de construções abarracadas pela cidade (embora com licenças de municipalidade obtidas) era uma evidência que rivalizava com as regras instituídas, e desincentivava a construção pelos preponentes proprietários. Para além de um levantamento topográfico assertivo e rigoroso, outros elementos constituíam também precioso contributo neste processo de criação do cadastro pré-pombalino, como por exemplo, a identificação dos proprietários de cariz estritamente comercial era mais um forte indicador que implicitamente ajudara, já que a estrutura urbana existente assentava na categorização dos arruamentos de acordo com o grau de incidência dos diversos ofícios que ali laboravam. Assim, os arruamentos assumiam nomes como dos Albardeiros, dos Carpinteiros ou da Coutelaria. Como podemos ver no texto da historiadora Delminda Rijo, "*A Baixa de Lisboa: Permanências e transformações de um roteiro (1700-1762")*, a composição social e económica de alguns arruamentos da cidade permite - nos perceber de uma forma indireta como a malha urbana se organizava.

"Do lado mais à direita do Rossio, confundindo-se com a antiga rua de Mestre Gonçalo, existia uma casa com jogo de bolas, um armazém de vinho onde também se vendia comida e uma oficina de impressor onde trabalhavam três compositores, quatro impressores e quatro companheiros de imprensa, podendo tratar-se da oficina do impressor Miguel Manescal. Entre unidades habitacionais, existiam ainda várias oficinas de arrieiro, carpinteiro, correeiro, espingardeiro, cerieiro, ferrador. Neste espaço existia ainda uma casa de sortes com três caixeiros, cinco lojas de bebidas, um celeiro de trigo e um açougue, com o respetivo pessoal, ajudantes, cortador e cobrador." [4]

Muito embora este quadro de autor desconhecido cristalize temporalmente um momento do quotidiano da Lisboa renascentista, e para além das atividades sociais e comerciais típicas da sociedade de então, é também possível percecionar o património edificado, onde cada unidade construída representa aparentemente isso mesmo, a propriedade individualizada. Outro aspeto relevante prende-se com o jogo que existe entre o público e o privado, a existência de três realidades distintas, o espaço público, o espaço privado e uma área intermédia (as arcadas) onde teremos direitos privados com a utilização pública.

Fig. 1 – Tela que representa Lisboa Renascentista[5]
(Rua Nova dos Mercadores) de autor desconhecido. 1570 a 1620. Pormenor.

O reposicionamento da propriedade pré-pombalina

Ao contrário do que diz Ítalo Calvino na obra *As Cidades Invisíveis*, que

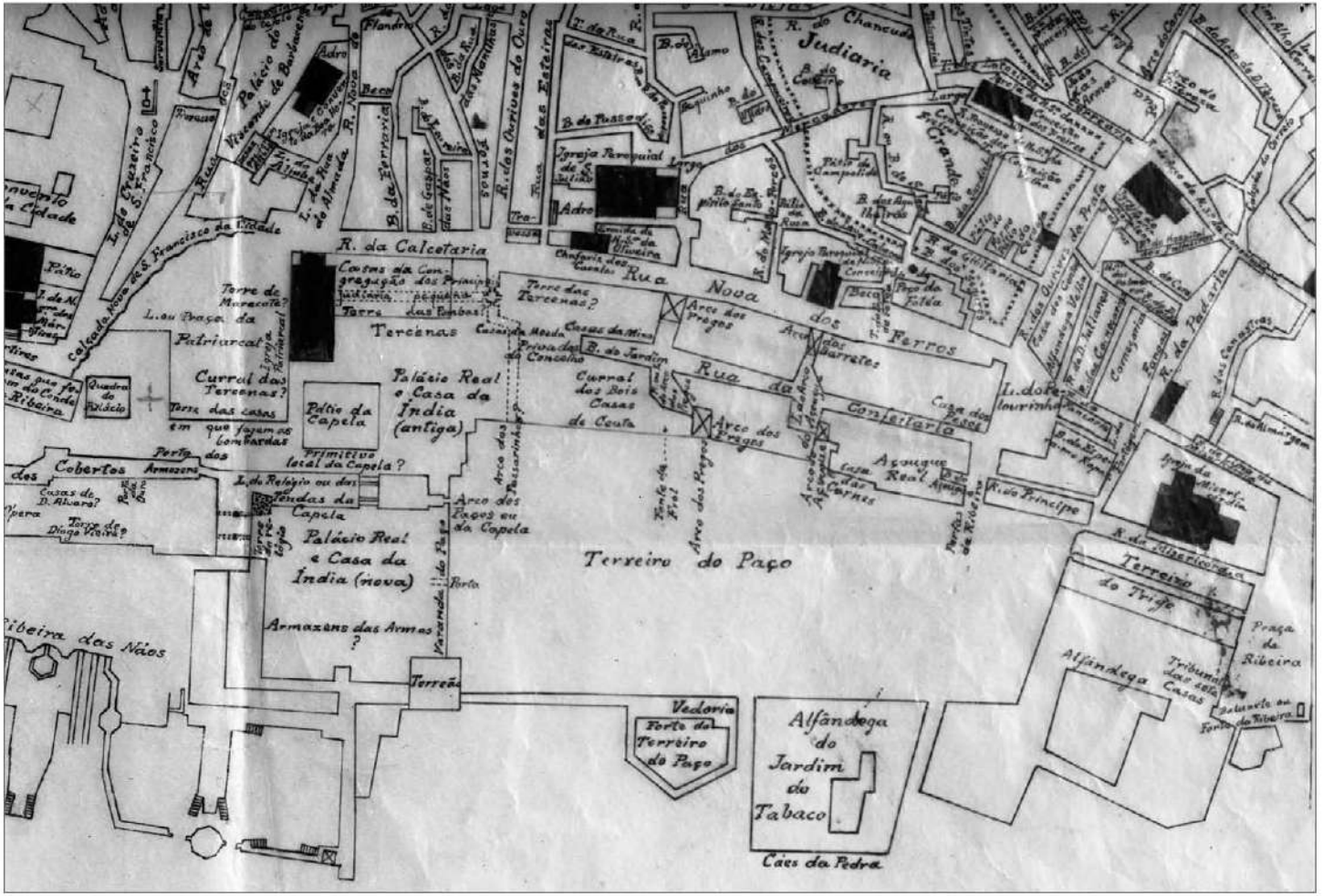
"…por vezes sucedem-se cidades diferentes sobre o mesmo chão e sob o mesmo nome, nascem e morrem sem se ter conhecido, incomunicáveis entre si. Às vezes até os nomes dos habitantes permanecem iguais, e o sotaque das vozes, e até mesmo o delineamento dos rostos, mas os deuses que habitam debaixo dos nomes e sobre os locais partiram sem dizer nada a ninguém e no seu lugar aninharam-se deuses estranhos. É inútil interrogarmo-nos se estes são melhores ou piores do que os antigos, dado que não existe entre eles nenhuma relação." [6]

Os procedimentos ligados ao ordenamento do território não podem estar alheados do profundo conhecimento da estrutura fundiária do solo onde vão operar.
A importância deste conhecimento é relevante para o desenvolvimento de qualquer ação a executar.
A construção da cidade resulta inevitavelmente de uma série de acontecimentos que vão ficando temporalmente plasmados, e de fatores ligados à ação humana que em conjunto com elementos presentes no meio físico, são capazes de produzir alterações da estrutura formal (matricial e registal), possíveis de cadastrar.
A divergência entre a função inicial de uma propriedade e o seu reposicionamento, ao abrigo da evolução social e económica que sobre a mesma ocorreu, pode produzir mutações dominiais, sendo esta constante dinâmica entre público e privado geradora de resistências diversas que põem muitas vezes a descoberto fragilidades legais que o reconhecimento da propriedade como um bem capaz de produzir riqueza veio expor.
Da dicotomia entre público e privado, a consciencialização das mentalidades setecentistas para a importância da delimitação geométrica dos espaços traduziu-se, direta e indiretamente, em benefícios e obrigações para os atores do desenvolvimento urbano a operar, nomeadamente na forma como as suas ações produziram alterações da morfogénese da cidade.
"*A diversidade morfológica urbana resulta da natureza diversa das entidades colectivas e dos indivíduos que a gerem, e que se vão substituindo permanentemente*."[7] é assim importante demonstrar como esta substituição permanente de atores que vivenciam o mesmo espaço se traduz na alteração da estrutura formal (jurídica), como esta se conjuga com a estrutura morfológica pré-existente, e de que forma este resultado é vertido na evolução da malha urbana subsequente.
Mas não só de entidades coletivas e singulares resulta a alteração da estrutura formal de um determinado local.
Quando nos debruçamos sobre o acontecimento ocorrido em Lisboa em meados do século XVIII, o que entendemos como uma catástrofe natural constitui o elemento de ruptura capaz de produzir alterações definitivas no que respeita a grande parte das estruturas urbanas pré-existentes e à sua consequente alteração em termos de usos/domínios, gerando uma incapacidade permanente de transportar informação para a geração seguinte (em termos urbanísticos).
Rapidamente, ou pela necessidade de impor alguma organização ao caos que se instalou, a consciencialização da estrutura governativa da época, na figura do Marquês de Pombal, para estas questões, levou à criação de legislação específica que criou um sistema que permitisse com celeridade a recolha e o processamento da informação que ainda se encontrava disponível, mas que dadas as circunstâncias se perderia irremediavelmente.
Em "*Manuel da Maya e os engenheiros militares portugueses no terremoto de 1755*" de Christovam Ayres, a preocupação em utilizar o cadastro urbano como instrumento de rigor e equidade é descrita com detalhe. Através de Decreto datado de 29 de Dezembro de 1755 surgem as bases de um cadastro urbano que, embora tendo sido criado especificamente naquele momento peculiar, tinha como objetivo primeiro conseguir, através de um levantamento exaustivo de elementos físicos, recolher informação relativa ao uso do solo nomeadamente a caracterização de itens como implantação, área, usos, confinantes e proprietários.
Para o efeito, foi ordenado aos "*Ministros*"[8], que ficaram mandatados para inspecionar cada bairro da cidade, que, "…*sem perda de tempo*,…"[8]cada um deles iria fazer "…*uma exata descripção do respectivo bairro*…"[8], da caracterização da largura e do comprimento de cada rua, praça, beco e edifícios públicos, identificavam "*...cada uma das propriedades particulares*…"[8] existentes, e era ainda efetuada a medição de frentes, fundos, identificavam-se quintais e paredes confinantes a um ou mais proprietários.
O mapeamento da informação recolhida ficou a cargo do arquiteto Eugénio dos Santos, que elaborou uma planta.

"Nesta planta se conservaram as praças e largos quasi com as mesmas dimensoens que dantes tinhão, alargando-se, e endireitando-se as ruas que eram nimiamente estreitas e tortuosas: e nestas se assignou, quanto possível foi, o chão de cada proprietário…por maneira que me não consta que alguém perdesse o seu terreno. A inspecção taxou o preço de cada palmo de frontaria, conforme a situação das ruas, para que não podendo o próprio dono do chão edificar, podesse qualquer outro edificador comprallo á Inspecção, a qual entregava o dinheiro da compra ao dono do chão." [9]

A criação de um cadastro urbano ultrapassou em muito a necessidade de reconstruir a nova cidade. Numa primeira abordagem este destinava-se a identificar e manter a estrutura fundiária existente antes de 1 de Novembro de 1755, através do levantamento das propriedades *ad perpetuam rei memoriam* (para memória futura), mas muito rapidamente este foi o ponto de partida para a criação de mecanismos para tentar conter ímpetos construtivos resultantes da situação anómala que se verificava estabelecendo procedimentos que foram claramente relevantes na legislação urbanística atual. Como concluiu Cláudio Monteiro no catálogo da exposição "1758 Lisboa: O Plano da Baixa Hoje", *"A legislação urbanística pombalina é, sem qualquer margem de dúvidas, fundadora do nosso moderno Direito do Urbanismo."* [10]

Fig. 2 - Fragmento da planta de Lisboa, anterior ao Terramoto de 1755. Espólio Vieira da Silva.



Alteração Dominial

Tradicionalmente a malha urbana é estudada, de entre outros aspetos, relativamente à relação entre a alternância de espaço vazio versus edificado, e este exemplo da Baixa Pombalina não será exceção, mas esta dicotomia poderá ser também enquadrada neste jogo jurídico/formal entre público e privado. Com um pequeno exemplo relativo à Praça do Rossio (atual Praça D. Pedro IV) podemos observar como se deu o reposicionamento das titularidades. Para um melhor entendimento da imagem e dos elementos presente na figura número 3, é necessário entender os procedimentos que deram origem a esta informação.

A elaboração desta informação assenta (nesta primeira fase da investigação) na análise de cartografia histórica (Tinoco 1650 e Carlos Mardel 1756) e no cruzamento de duas categorias que foram consideradas, na vectorização dos elementos correspondentes às massas edificadas das diversas épocas, bem como a mesma informação relativamente aos vazios urbanos correspondentes maioritariamente a arruamentos. Esta é uma primeira abordagem no sentido de apreender como se deu a alteração dos usos do solo e, principalmente, da estrutura dominial com o reposicionamento das novas titularidades propostas. O entendimento da forma urbana e da sua evolução são um legado precioso, ultrapassando claramente os conceitos tradicionalmente ligados ao ordenamento do território. O cadastro é representativo desta situação, a informação que este sintetiza terá de ser, como já foi no passado, um elemento fundamental a considerar na governança da cidade na sua pluralidade.

Fig. 3 – Praça do Rossio – Reposicionamento de Titularidades\Direitos. FONTE: Adaptado das Plantas Topográficas de Tinoco 1650 e Carlos Mardel 1756. CML.

Notas

1 França, José-Augusto. A Reconstrução de Lisboa e a Arquitectura Pombalina. Pp 9 e 10

2 Ayres, Christovam. Manuel da Maya e os engenheiros militares portugueses no Terramoto

3 IN: Rijo, Delminda. A Baixa de Lisboa: Permanências e **4** IN: RIJO, Delminda. A Baixa de Lisboa: Permanências e transformações de um roteiro (100-1762)

5 Esta obra é composta por duas telas de autor desconhecido, terá sido da autora de um cidadão de nacionalidade holandesa. Foi descoberta numa mansão inglesa, mais propriamente em Oxfordshire, estando a sua datação compreendida entre 1570 e 1620, representa uma cena do quotidiano de Lisboa renascentista (Rua Nova dos Mercadores). Esta tela deu origem a um livro intitulado "The global city. On the streets of the renaisance Lisbon" (A cidade global – Nas ruas de Lisboa renascentista), escrito pelas historiadoras Annemarie Jordan Gschwend e Kate Lowe.

6 IN: CALVINO, Ítalo. As Cidades Invisíveis. Pp 33 e 34.

7 IN: Coelho, Carlos Dias, "Espaço Público Cidade e Equidade, CIDADE. PATRIMÓNIO E SEDIMENTAÇÃO, I ENANPARQ (I Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitectura e Urbanismo).

8 IN: Ayres, Christovam. Manuel da Maya e os engenheiros militares portugueses no Terramoto de 1755. Pp 20 e 21.

9 IN: Ayres, Christovam. Manuel da Maya e os engenheiros militares portugueses no Terramoto de 1755. Pp 25.

10 IN: Moita, Ana Paula et al. 1758 Lisboa O Plano da Baixa Hoje. Catálogo da Exposição. Pp 123.

Bibliografia

Ayres, C. (1910). Manuel da Maya e os engenheiros militares portugueses no Terramoto de 1755. Lisboa: Imprensa Nacional.

Bordalo, A. C. (2012). Cadastro Predial em Urbanismo: Que modelo?. Lisboa: Edições Colibri.

Calvino, Í. (2003). As Cidades Invisíveis. Lisboa: Editorial Teorema.

Coelho, C. D. (2010)."Espaço Público Cidade e Equidade, CIDADE. PATRIMÓNIO E SEDIMENTAÇÃO, I ENANPARQ (I Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo), Rio de Janeiro 29 de novembro a 03 de dezembro de 2010, acedido em 25 de Março de 2016, em http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/199/199-712-1-SP.pdf.

França, J.-A. (1989). A Reconstrução de Lisboa e a Arquitectura Pombalina. Lisboa: Biblioteca Breve/ Instituto da Cultura e Língua Portuguesa.

Gama, H. D. (2005). Baixa Pombalina: a luz obscura do Iluminismo. Lisboa: Editorial Caminho.

Câmara Municipal de Lisboa. (1992). Reconstrução Pombalina: Catálogo Temático 1755 – 1777. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa.

Marchand, F. G. D. (2002). Cadastro Predial Multifuncional. Beja: Gráfica amdbeja.

Moita, A. P. *et.al*. (2008). 1758 Lisboa O Plano da Baixa Hoje. Catálogo da Exposição. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

Rijo, D. (2014). A Baixa de Lisboa: Permanências e transformações de um roteiro (1700-1762). (texto policopiado)

Silva, A. V. da. (1987). As Muralhas da Ribeira de Lisboa. Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa.

Diplomas Legais

Collecção das Leys, Decretos, e Alvarás, que compreende o feliz reinado del rey fidelíssimo D. José o I. Nosso Senhor: Desde o anno de 1761 até o de 1769 TOMO II. (1776).Lisboa: Na Offc.de António Rodrigues Galhardo, Impressor da Real Meza Censoria, e do Eminentissimo Cardeal Patriarca. Acedido em 10 de Abril de 2016 em https://archive.org/details/collecadasle00port.

Collecção das Leys, Decretos, e Alvarás, que compreende o feliz reinado del rey fidelíssimo D. José o I. Nosso Senhor: Desde o anno de 1750 até o de 1760, e a Pragmatica do Senhor Rei D. João o V do anno de 1749 TOMO I. (1776).Lisboa: Na Officina de António Rodrigues Galhardo, Impressor da Serenissima Casa do Infantaddo. Acedido em 10 de Abril de 2016 em https://archive.org/details/collecadasle00port.

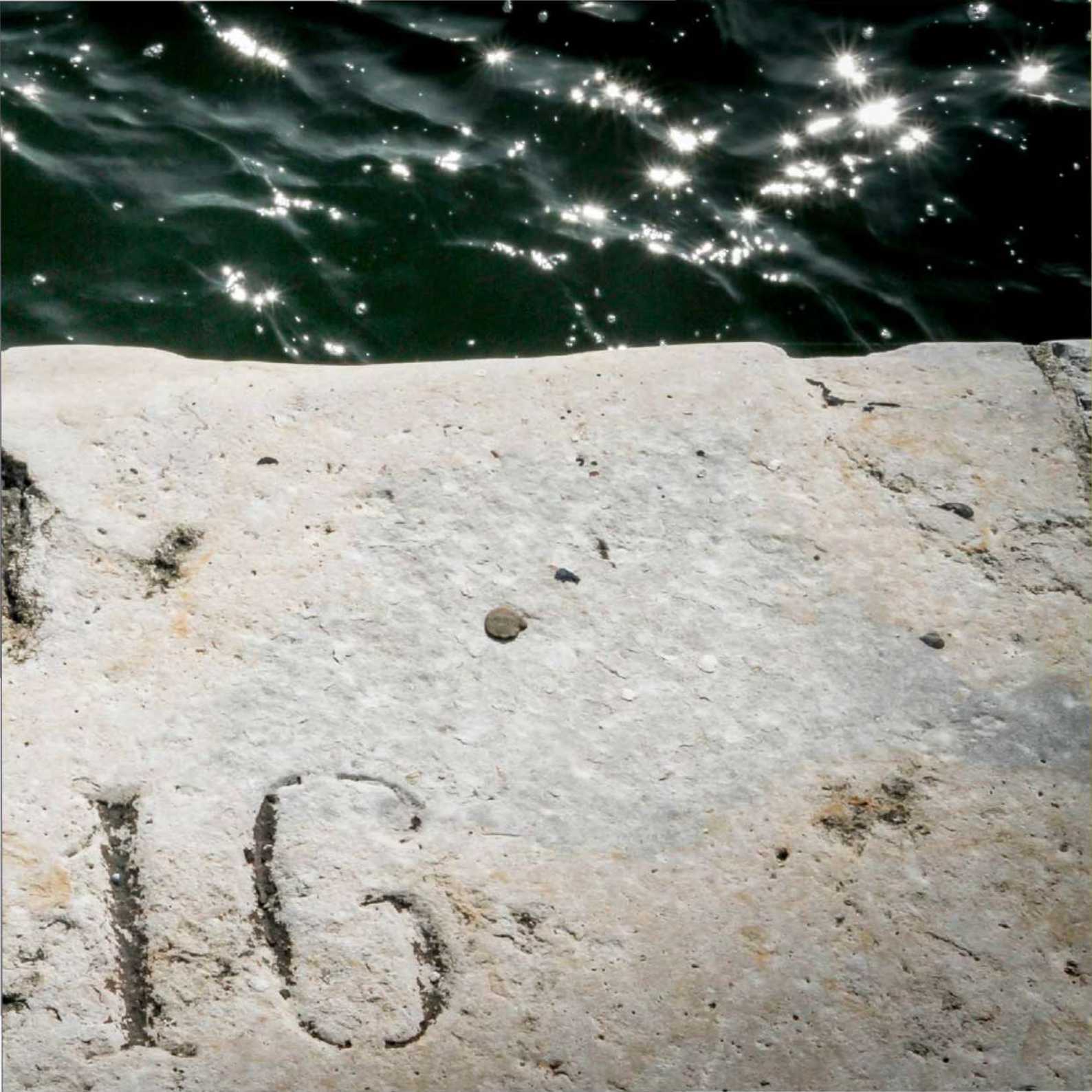
Collecção das Leys, Decretos, e Alvarás, que compreende o feliz reinado del rey fidelíssimo D. José o I. Nosso Senhor: Desde o anno de 1750 até o de 1760, e a Pragmatica do Senhor Rei D. João o V do anno de 1749 TOMO III. (1790). Lisboa: Na Officina de António Rodrigues Galhardo, Impressor do Eminentissimo Cardeal Patriarca. Acedido em 10 de Abril de 2016 em https://archive.org/details/collecadasle00port.

Decreto-Lei N.º 172/95, de 18 de Julho, Aprova o Regulamento do Cadastro Predial.

Decreto-Lei N.º 224/2007, de 31 de Maio – Aprova o regime experimental da execução, exploração e acesso à informação cadastral, visando a criação do Sistema Nacional de Exploração e Gestão de Informação Cadastral (SINERGIC), alterado pelo DL N.º 65/2011 de 16 de Maio.

Decreto-Lei N.º 65/2011, de 16 de Maio – O presente Decreto-Lei define o regime de execução do cadastro predial a realizar em zonas de intervenção florestal (ZIF), constituídas nos termos do Decreto-Lei N.º 127/2005, de 5 de Agosto, alterado pelos Decretos – Lei N.º15/2009, de 14 de Janeiro, e 2/2011, de 6 de Janeiro, e procede à primeira alteração ao Decreto -Lei N.º 224/2007, de 31 de Maio.

Decreto-Lei N.º 80/2015, de 14 de Maio – Aprova a revisão do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, aprovado pelo Decreto-Lei N.º 380/99, de 22 de Setembro.


16

Polo cultural Gaivotas
Boavista

Mafalda Sebastião

TCHANAM

Uma, melancolicamente, vazia Escola das Gaivotas. Um edifício municipal anteriormente cheio de crianças que, durante parte do século XX, aí frequentaram a escola primária, estava há demasiado tempo desabitado.
Situado num eixo fundamental da cidade – Cais do Sodré / Santos – constituía, tal inércia, uma verdadeira perda de oportunidade.
Em 2010 surgiu a ideia: uma proposta, apresentada pelo atual Dir. M. de Cultura, Dr. Manuel Veiga (à data, Assessor da Senhora Vereadora da Cultura), de aí se criar um espaço de acolhimento e apoio à atividade cultural e artística, para cujo desenvolvimento este edifício apresentava características ímpares, nomeadamente várias entradas independentes e espaços amplos, e uma localização privilegiada.
Para além da disponibilização de espaços próprios para criação de projetos artísticos, idealizou-se, ainda, a constituição de um posto de informação e apoio técnico aos agentes culturais, promovendo a sua profissionalização e competitividade.

Começava assim a desenvolver-se o projeto e a respetiva preparação logística, cuja instalação arrancou com a execução da empreitada de recuperação do edifício da antiga Escola primária das Gaivotas.
Enquanto decorria a empreitada outro equipamento próximo, tanto geográfica como ontologicamente, foi também recuperado para apoio à criação artística: as Residências da Boavista.
Neste edifício de habitação situado na Rua da Boavista, 46 e reabilitado pela Câmara, as frações foram atribuídas por concurso, pelo prazo de dois anos, a várias estruturas de criação da cidade como a **Máquina Agradável (**área da dança). Findo este prazo cumpria definir novo rumo para este equipamento. Localizado a menos de 200 metros da Escola das Gaivotas, começou a evidenciar-se uma ligação natural a este novo projeto de criação artística.
E assim, nasceu o Polo Cultural Gaivotas | Boavista, serviço municipal integrado na Divisão de Ação Cultural, da Direção Municipal de Cultura e que agrega estes dois equipamentos: a Escola das Gaivotas e as Residências da Boavista.

www (site do Polo Cultural Gaivotas)

Fig. 1 – Palácio Alarcão, Escola Primaria Elementar nº2, sexo masculino. Foto Salvador de Almeida Fernandes, c.1952. AML, SAL000013

ONE, DOWN!
TWO, DOWN!
THREE… AND COUNTING…

Com a missão mais concreta de ser um centro de proximidade funcional e um espaço-identidade de trabalho oferecido pela Câmara Municipal de Lisboa aos agentes culturais na cidade, o Polo Cultural Gaivotas | Boavista tem para si a visão de dotar a cidade e o país de um setor cultural mais criador de Cultura, mais capaz, desenvolvido e sustentável. Também a missão é um caminho. E no Polo, embora todos os caminhos vão dar ao mesmo ponto de chegada - uma melhor e mais intensa criação artística, o percurso faz-se em quatro rotas:

Residências da Boavista: núcleo onde os artistas não residentes em Lisboa encontram, a custo acessível, alojamento para períodos de trabalho na cidade;

Escola das Gaivotas: núcleo onde os artistas encontram espaços de trabalho, salas de criação, ensaio, formação e escritórios, nos quais podem experimentar, criar, repetir;

Pátio (das Gaivotas): espaço onde, entre julho e setembro, os artistas podem apresentar atividades culturais inseridas na programação de verão do Polo, intitulada *Lusco-Fusco*;

Loja Lisboa-Cultura: ainda por inaugurar, será um espaço inovador, único na cidade - um ponto de informação e atendimento especializado, de receção de solicitações e de oferta de respostas específicas para o setor, dando um apoio que se concentrará na capacitação e qualificação dos agentes e do seu trabalho, com instrumentos de informação e formação.

E eis que é verdade! O projeto é mesmo implementado com a inauguração do **Polo Cultural Gaivotas | Boavista** a 8 de janeiro de 2016.
Mas porque podemos dizer: One, down! Two, down! Three… and counting…? Porque a implementação do projeto foi pensada em três grandes fases:

Abertura da Escola e das Residências: feito! – O Polo foi inaugurado com estes espaços prontos para funcionar em pleno;
Início de programação do pátio: feito! – Entre julho e setembro de 2016 teve lugar a primeira edição do programa "Lusco-Fusco";

E agora estamos em **contagem decrescente para a instalação da Loja Lisboa Cultura** - Gabinete de apoio ao agente cultural que se prevê inaugurar no início de 2017.

Em suma, operacionalizado através da sua sede na Escola das Gaivotas, o Polo Cultural Gaivotas | Boavista oferece à cidade um território para os agentes culturais, que estes identificam como seu, no qual encontram pessoas, espaço e tempo para criar, crescer e de onde poderão, por sua vez, oferecer à cidade o que de melhor produzem.
De facto, desde o dia 8 de janeiro de 2016 que o Polo passou a acolher, quotidianamente, artistas em plena criação e crescimento.

Fig. 2 – Pátio das Gaivotas. Foto José Vicente, 2016.
© CML | DMC | DPC | José Vicente 2016.

ONE DOWN!

No dia em que foi inaugurado o Polo Cultural Gaivotas | Boavista abriu as suas portas, começando por oferecer uma valência fundamental para o setor cultural: **ESPAÇO**. Espaço para acolher arte, artistas e produção artística. Na **Escola das Gaivotas** (Rua das Gaivotas, n.º 8), o Polo disponibiliza um centro de criação cultural dedicado às artes performativas[1]. Constituído por salas de ensaio para música, teatro, dança e performance, devidamente equipadas, a Escola está agora cheia de notas tocadas e cantadas, movimento, palavra, cor, forma e emoção, veiculadas pelos artistas desta cidade.

Uma sala de formação, preparada especialmente para o efeito, recebe também criação. Criação de conhecimento, discutido, sistematizado, apurado, relacionado com a arte e com a cultura.

Nesta sala decorrem ações de formação, conferências e reuniões de trabalho que permitam o desenvolvimento da sabedoria sobre a Arte e a Cultura. Aulas, seminários, sessões de formação ou workshops, são algumas das atividades que aí já se desenvolveram.

No segundo andar da Escola, num conjunto de salas de escritório, o Polo alberga sedes de entidades de produção cultural, selecionadas no âmbito do Regulamento de Atribuição de Apoios do Município de Lisboa[2].

Na modalidade de apoio não financeiro de cedência de espaço[3], cinco entidades selecionadas de acordo com os critérios definidos naquele regulamento aí instalaram as suas sedes administrativas. E sendo a Escola das Gaivotas um equipamento pensado essencialmente para servir as artes performativas, as entidades selecionadas

Fig. 3 a 6 – Salas de Ensaio. Foto José Vicente, 2016.
© CML | DMC | DPC | José Vicente 2016.

não poderiam deixar de refletir este critério.
Assim, duas estruturas de teatro - o **Teatro do Elétrico** e o **Teatro Griot -** uma estrutura de investigação científica sobre performance - a **Baldio**, uma estrutura de música - a **Filho Único**, e uma estrutura de dança - a **P.OR.K.,** são os ocupantes/residentes permanentes do Polo Cultural Gaivotas | Boavista.
Estas cinco estruturas foram selecionadas essencialmente por se encontrarem já em fase de consolidação ou *scale-up*; pelo seu curriculum demonstravam alguma sustentabilidade mas não tinham ainda tido oportunidade de se estabelecer, de fixar uma sede, e por isso este passo era essencial para atingirem uma escala maior. Mas sobre estas estruturas mais abaixo se descrevem,detalhadamente, as respetivas identidades.
É certo que no edifício (embora não formalmente integrados no Polo) encontramos duas outras estruturas residentes, às quais, na sequência de apresentação de candidatura conjunta para o efeito, foram atribuídos os nºs 2 e 6 da Rua das Gaivotas. Em sede de concurso público, a parceria inicialmente apelidada de DNA (District New Art) e constituída pelo **Teatro Praga** e pel'**Os Filhos do Lumière** (estrutura ligada ao cinema) apresentou o projeto melhor classificado e obteve assim o direito ao arrendamento daqueles espaços.
Apresentados os residentes, vamos agora dedicar-nos a expor o que acontece dentro daquele local que continua, na verdade, a ser um local de aprendizagem e criação de conhecimento, porquanto a criação e o consumo da Arte e da Cultura equivalem a crescimento.

Quanto ao que se passa na Escola…
É verdade que a Cultura padece, por vezes, de falta de espaços. Não obstante existirem muitos locais de apresentação cultural na cidade, quer em teatros e salas de espetáculos convencionais, quer em espaços não convencionais, a intensa – e ainda bem – programação que estes locais apresentam não permite que os mesmos sejam ocupados, logo desde o início do processo de criação, por todo e cada projeto que aí se vá apresentar.

Fig. 7 – *Os Filhos do Lumiére*. Foto José Vicente, 2016. © CML | DMC | DPC | José Vicente 2016.

Fig. 8 – *Escola das Gaivotas, cacifos*. Foto José Vicente, 2016. © CML | DMC | DPC | José Vicente 2016.

Na maior parte dos casos, os projetos só entram em palco ou no seu local de apresentação, no máximo, duas a três semanas antes do primeiro dia de espetáculo; não raras vezes com muito menos antecedência, de dias apenas... Ora os processos de criação performática são, por regra, bem mais longos. Faltava, por isso, em Lisboa, um espaço de trabalho para as artes performativas que pudesse albergar a primeira fase de criação de um projeto, designadamente: ensaios de leitura e primeiras marcações de cena em teatro, marcação coreográfica inicial, em dança, análise, discussão e tratamento de informação e até de formação, carência essa que a Escola das Gaivotas veio ajudar a diminuir.
Desde que abriram, as antigas salas de aula, agora salas de trabalho da Escola das Gaivotas, têm recebido, com enormes intensidade e frequência, um leque variadíssimo de tipologias de trabalho.
Assim, quanto a atividades convencionais de ensaio de música, dança e teatro, referimos, a título de exemplo, projetos como Tiago Cadete, da EIRA, com o projeto infanto-juvenil *PANGEIA;* Filipa Francisco, pela Materiais Diversos, com o projeto *Espiões*; *A Constituição*, de Mickaël de Oliveira, com produção executiva da Stage One (Sala Estúdio do TNDMII, entre os dias 21 de abril e 8 de maio); *Zululuzu*, do Teatro Praga, com estreia internacional em Istambul, Turquia (19 e 20 de maio de 2016) e apresentações em Portugal entre setembro (Lisboa - São Luiz Teatro Municipal) e outubro (Porto - Teatro Municipal Rivoli); *Ensaio para o Fim*, monólogo de Eduardo Frazão, com apresentação no Teatro da Comuna (16 a 26 de junho); *Pasta e Basta*, um mambo italiano, por Giacomo Scalisi – reposição do espetáculo de teatro culinário, com nova dramaturgia, no São Luiz Teatro Municipal; *Giosefine,* espetáculo de teatro e música com Mísia e encenação de Guillermo Heras, que se apresentou em agosto no Teatro Regio de Buenos Aires (Argentina).
Outros trabalhos performativos se fazem na Escola, como o ensaio de peças musicais, de dança ou de teatro para o ingresso no ensino artístico (por exemplo, uma jovem clarinetista que prestará provas na Escola Superior de Música de Lisboa ou uma jovem estudante universitária que gravou, na sala de teatro, uma performance com dez voluntários para o trabalho final do seminário *Espaços Performativos*, do Mestrado em Artes Cénicas da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FCSH-UNL).
Contudo, dentro do quadro da respetiva missão, a Escola recebe também outras atividades paralelas e periféricas à criação, mas igualmente necessárias e complementares à produção cultural, nomeadamente de experimentação pré projeto, de trabalho de manutenção de aptidão artística, de apoio à produção ou de formação.
No que respeita a estas atividades periféricas, destacamos, na área da formação de artistas profissionais e emergentes do setor, o *4º Seminário Nómada em Estudos de Performance*, organizado pela **Baldio**, com a participação de cerca de 30 inscritos; uma conferência organizada no âmbito do *Alkantara Festival*, pela estrutura francesa La **Belle Ouvrage**, numa plataforma de encontro entre agentes culturais franceses, gestores, diretores de espaços de espetáculos e companhias artísticas, para explorar e conhecer outras práticas culturais; ou a Oficina de Ritmos Somáticos, por Gautam Agarwal (Associação de Ritmos Somáticos), trabalho técnico e científico ligado às artes performativas, destinado a profissionais que desejem ter uma aprendizagem a partir do ritmo, e que parte de uma investigação desenvolvida com a Fundação Champalimaud.
Foram também acolhidos outros projetos, complementares à criação, que importa referir;´: no apoio à produção executiva propriamente dita, a realização de castings para cinema (exº. *Lobotomy Box Productions*, José Pires); como apoio à produção de um filme: "Amor Amor", de Jorge Cramez, cedência de uma sala durante um dia, para que os atores e figurantes pudessem trocar de roupa e preparar-se para as gravações que decorreram num espaço próximo - o "Incógnito"; ou ainda disponibilização de espaços para gravações de videoclipes, como solicitado pela *Circuito Explosivo* - Núcleo de Expressão Artística, Associação Cultural ou para gravações de voz-off de uma longa-metragem (pela *Jumpcut,* produtora cinematográfica).
Por último, por solicitação prévia ao Polo fazem-se visitas guiadas à Escola, como aconteceu no âmbito do evento intitulado Triângulo[4] – organizado no território de iniciativa e com o envolvimento de residentes e comerciantes do bairro - e que se realizou de hora a hora (entre as 10h30 e as 17h30) e que recebeu cerca de 31 pessoas.
Através das **Residências da Boavista,** o Polo disponibiliza um conjunto de quatro apartamentos, nos quais se recebem artistas nacionais e estrangeiros que se encontrem Lisboa em processo de criação artística.

Neste contexto, desde a inauguração do Polo foram alojados 65 artistas e 11 investigadores, mais de 50% dos quais estrangeiros, oriundos de diferentes geografias, como Estados Unidos da América, Brasil, Coreia do Sul, Moçambique, Hungria, Bélgica ou Colômbia. Destes destacamos os artistas János Brückner, no âmbito do Intercâmbio Lisboa-Budapeste (Acordo de Germinação entre as cidades de Lisboa e Budapeste), e Eurídice Getúlio Kala, no âmbito do Intercâmbio Lisboa-Moçambique (Protocolo celebrado com o Instituto Camões / Centro Cultural Português em Maputo).

Fig. 9 a 14 – Residências da Boavista. Foto José Vicente, 2016. © CML | DMC | DPC | José Vicente 2016.

TWO DOWN!

Uma das fases que se previa arrancar apenas no verão de 2016 era a da programação no Pátio da Escola das Gaivotas. E assim aconteceu!

Esta programação foi pensada em duas vertentes: a de programação própria do Polo; e a de acolhimento de programação de território.

No que respeita à primeira vertente, o Polo convidou as estruturas residentes no edifício a apresentarem-se, de julho a setembro, no espaço do pátio da Escola das Gaivotas.

No âmbito desta programação própria apercebemo-nos, então, de que o verão passearia por Lisboa e passaria também pelo pátio do Polo Cultural Gaivotas | Boavista.

Para o desfrutar convidámos todos a entrar, sentar-se e a assistir, no lusco-fusco dos dias, à projeção de filmes, música, performances, micro exposições e conversas tardias, que contaram com a curadoria das entidades residentes que aceitaram o desafio - **Água no Bico**, **Baldio**, **Filho Único**, **Os Filhos de Lumière** e **Teatro Griot**.

Efetivamente, na sua grande maioria, as estruturas residentes convidadas apresentaram sugestões que deram origem à programação do ***Lusco-Fusco*** e que incluiu atividades como música, cinema, performance, conversas e exposições, de fim de tarde e início de noite para que se garanta e mantenha o conforto e o descanso noturno dos que abrem a janela para nós.

De julho a setembro de 2016, as curadorias das estruturas residentes no edifício e participantes resultaram, nomeadamente:

pelo **Baldio** *www* *www*
numa Feira Pororoca[5], no ciclo *Tomar Posição* e no lançamento de uma revista sobre performance (inseridos no Curso Experimental em Estudos de Performance);

pela **Filho Único** *www*
em dois DJ sets;

pel'**Os Filhos de Lumière** *www*
numa rubrica quinzenal de cinema no pátio, intitulada *No País do Cinema*;

pelo **Teatro Griot** *www*
na exibição do documentário *Tempestades - Ensaio de*

um Ensaio, da autoria de Uli Decker, sobre a criação do seu espetáculo *Tempestade - Composição da dramática a partir de Shakespeare*, com encenação de Bruno Bravo;

E até a nossa cafetaria - o **Água no Bico** *www* programou dois concertos de trompete e DJ e concertos de música flamenca; também sugeriu a apresentação de sessões de cinema sobre cozinha, sob o chapéu *Sabor a filmes* e ainda micro-exposições nas vitrines da entrada da wc exterior descrita como *Ceci n'est pas un WC*.

No que respeita à segunda vertente, desde muito cedo percebemos que a nossa porta aberta e que as caraterísticas do bairro em que nos inserimos fazem do fator território um dado que muito se tem imposto no nosso dia-a-dia; e que são mecanismos de intervenção a este nível que nos têm vindo a atribuir uma verdadeira identidade territorial, pelo que seria uma aposta a adensar, explorar e enraizar. Neste âmbito de acolhimento de agentes do território, recebemos, por exemplo, o MANPOWER'16 Festival, tendo feito a nossa primeira atividade no pátio com a apresentação da performance da artista turca Deniz Unal[6]; e o *Critical Cities*, organizado pelo Plano Lisboa[7], que decorrerá nos meses de setembro e outubro de 2016.

www *www*

THREE… AND COUNTING…

O que falta fazer? Muito! Mesmo!
A **Loja Lisboa Cultura**, uma intenção antiga do atual Pelouro da Cultura, será um gabinete de atendimento e apoio aos agentes culturais na cidade.
Capacitando e qualificando os agentes culturais e o seu trabalho através da formação e da informação especializadas, a cidade e o País poderão ter um setor mais capaz e mais criador de Cultura, mais desenvolvido e sustentável.
O método a adotar passará, grosso modo, pela prestação de informação, mas também de formação a profissionais e emergentes no que respeita a temas periféricos, mas essenciais ao funcionamento do setor cultural, tais como questões de fiscalidade, de segurança social, propriedade intelectual, mas também questões relativas à circulação transfronteiriça, ou mesmo oportunidades de financiamento de projetos culturais.
Os meios a utilizar para a prestação de informação serão diretos e indiretos.
De forma direta, presencial e não presencial, a Loja prestará atendimento pessoal, por mail, por chat, em sessões de esclarecimento ou de audição do próprio setor que nos transmitirá a suas dificuldades, de modo a podermos auxiliar. Na prestação de formação, a Loja pretende realizar, com uma programação anual, um conjunto de sessões de formação direcionada, incluindo workshops e seminários, que se repetem trimestral ou quadrimestralmente, para que os agentes culturais em constante circulação, não só para o estrangeiro mas no País, possam ter várias oportunidades de assistir a estas sessões.
De forma indireta, através da criação de materiais específicos de informação compilada, como vídeos tutoriais ou folhetos informativos (em suporte físico e suporte digital).
Em suma, a futura **Loja Lisboa Cultura** deverá ser um ponto de receção de solicitações e de oferta de respostas específicas para um melhor e mais seguro funcionamento do setor, que terá como principal valor a oferecer a informação, encontrando o seu ponto de apoio na relação com os agentes.
Com data de abertura prevista para 2017, a **Loja Lisboa Cultura** deverá localizar-se no edifício da Escola das Gaivotas, com acesso direto pela Rua da Boavista, n.º 184, aproveitando assim a dinâmica e a referência que o Polo já adquiriu como ponto de encontro de tantos agentes culturais da cidade, o que tem conduzido a uma presença quotidiana de artistas neste território.
Como já foi anteriormente referido, este modelo, inserido na génese da missão do Polo Cultural Gaivotas | Boavista, poderá vir a ser replicado noutras zonas da cidade, noutros polos culturais que se venham a instalar, o que permitiria dotar estes espaços de um maior dinamismo.

OLÁ, VIZINHO!

Como não estamos sozinhos, nem fazemos nada do que descrevemos sem a preciosa ajuda dos restantes habitantes do edifício, vamos agora dá-los a conhecer melhor!
Ao subir a rua, na primeira porta à direita (n.º 2 da Rua das Gaivotas) está instalada a Associação **Os Filhos de Lumière.** Criada no ano 2000 por um grupo de cineastas, tem como objetivo a sensibilização ao cinema, através do contacto com obras cinematográficas e com cineastas em atividade.

www

Desde a sua formação, a associação tem procurado desenvolver novas metodologias, em colaboração com os seus parceiros no projeto internacional - "O Mundo à Nossa Volta: Cinema, cem anos de juventude" - no qual participa desde 2006 e que atualmente integra 13 países.Este projeto visa dar a descobrir e a conhecer o cinema através da experiência prática e do gesto de criação, realizando oficinas de cinema para crianças e jovens (no meio escolar), e oficinas para adultos (nomeadamente professores e animadores culturais), de sensibilização à linguagem e à matéria cinematográfica.

www www

Atualmente é responsável pela implementação e dinamização de dois projetos de cooperação europeia e educação para o cinema - *Moving Cinema* (desde 2014) e *CinEd* (desde 2015), que constroem e disponibilizam recursos pedagógicos únicos no país, através de plataformas digitais criadas com esse objetivo. No âmbito do projeto *Moving Cinema* surgiu um grupo de jovens programadores - o Cineclube das Gaivotas - que se encontra todas as semanas na Rua das Gaivotas para ver filmes em conjunto, e que programa e dinamiza sessões públicas na Cinemateca Portuguesa. Os Filhos de Lumière organiza ainda o ciclo *No País do Cinema*, onde apresenta filmes de realizadores nacionais e internacionais, dirigidos à comunidade, no espaço Rua das Gaivotas, 6 e no Pátio da Escola das Gaivotas (aqui no âmbito da programação do ***Lusco-Fusco***).

Subindo mais um pouco chegamos ao n.º 6, onde se encontra o **espaço Rua das Gaivotas 6**. Espaço de criação e apresentação essencialmente performativa mas marcadamente pluridisciplinar, tem gestão da Praga, Associação Cultural e foi inaugurado a 6 de outubro de 2015. Com a direção artística da companhia **Teatro Praga** [André e. Teodósio, Cláudia Jardim, José Maria Vieira Mendes, Pedro Zegre Penim] esta é uma casa que o Teatro Praga partilha como, aliás, afirma;

"O raio de ação do **Teatro Praga** sempre ultrapassou as fronteiras do teatro. Nunca nos vimos apenas como produtores de espetáculos, mas acima de tudo como uma constelação de pessoas que olham para o mundo. A ocupação da Rua das Gaivotas 6 obedece a uma continuidade de um projeto que começou há 20 anos atrás e que em mutações sucessivas foi escapando às definições. Hoje estamos aqui. Aqui não é o Teatro Praga, é um edifício, a antiga Escola das Gaivotas, que se abre a um bairro e a uma cidade e que se pretende que seja um lugar para apresentações, circulação, residências e leituras.
A Rua das Gaivotas 6 é o espaço onde se pode inventar a liberdade e onde se perde tempo a olhar para si próprio sem se sujeitar a uma normalização. Aqui acolhemos espetáculos de artes performativas, artes visuais, conferências, literatura, cinema e workshops".
Estes dois espaços foram disponibilizados no âmbito de um concurso para atribuição do direito ao arrendamento por cinco anos (renovável por igual período), para desenvolvimento de um projeto cultural. O concurso, da iniciativa da Direção Municipal de Cultura, da Câmara Municipal de Lisboa decorreu em 2012, tendo saído vencedor o DNA (District New Art), constituído pelo consórcio **Teatro Praga | Os Filhos do Lumière**
Estes são os nossos vizinhos de baixo.
Mas na Escola temos mais companhia. Esta ainda mais próxima, na medida em que com estes partilhamos a casa, são bem mais do que vizinhos.
No segundo andar, onde se situava a residência do diretor da escola primária (diz-se), os seus aposentos e salas são agora as sedes administrativas de cinco estruturas ligadas

Fig. 15 a 17 – Teatro Praga. Foto José Vicente, 2016. © CML | DMC | DPC | José Vicente 2016.

às artes performativas - duas companhias de teatro, uma estrutura de dança, uma estrutura de música e ainda um coletivo de estudo científico sobre performance:
O **Teatro GRIOT** é uma companhia de atores que se dedica à exploração de temáticas relevantes para a construção e problematização da emergente identidade afro-europeia contemporânea e do seu reflexo no discurso e na estética teatrais.
A identidade e as dinâmicas inter-identitárias, entre o africano e o europeu, e o território de intersecção entre ambos, são um dos eixos de desenvolvimento das atividades da companhia, o que se reflete na programação, na escolha dos textos, dos encenadores e dos atores. A Memória e o Esquecimento, a Transgressão, a Língua, os Espaços Intersticiais e o Outro são conceitos estruturantes da companhia.

www

A outra estrutura de teatro, o **Teatro do Eléctrico** foi criada em 2008 por jovens profissionais do espetáculo recém-formados (Teatro e Música), com o intuito de exploração artística na área do Teatro, a partir de novas dramaturgias, arriscando a utilização da palavra para um universo mais pessoal e singular.

www

O Teatro do Eléctrico é uma associação cultural sem fins lucrativos, que começa a manifestar-se enquanto estrutura em 2006, aquando do convite de Jaime Salazar Sampaio e da Sociedade Portuguesa de Autores para a criação de um espetáculo a ser apresentado na sua sede, *Delírio non-desvario* de Ricardo Neves-Neves, com encenação de Ana Lázaro. Apresentou novas dramaturgias de Ricardo Neves-Neves, Ana Lázaro, Patrícia Andrade e Rita Cruz, bem como obras de Copi, Spiro Scimone, Martin Crimp, Jean-Jacques Rousseau e Wolfgang Amadeus Mozart.
Estabelece parcerias para a publicação de peças: *A Porta Fechou-se e a Casa Era Pequena* (Companhia das Ilhas) | *Mary Poppins, a mulher que salvou o mundo e outras peças* (Artistas Unidos/Cotovia).
Na área da dança contemporânea, a **P.OR.K** é uma estrutura de criação e difusão, cofundada pela coreógrafa Marlene Monteiro Freitas e pela produtora Andreia Carneiro. Baseada no trabalho sólido de toda a sua equipa, é uma estrutura com uma internacionalização notável, com uma qualidade reconhecida pelos pares e que se autofinancia através dos seus projetos.

www www

A sua coreógrafa e cofundadora é reconhecida pela inovação nos seus trabalhos artísticos, o que faz com que a estrutura tenha conseguido criar amplas e diversas parcerias a nível europeu.
Dedicada à música, a **Filho Único - Associação Cultural** tem por objeto primordial a apresentação, divulgação, produção, mostra e integração de manifestações na área da música, que trabalhem a partir de critérios construtivos de produção artística, que visem o desenvolvimento da arte e contenham em si um cariz de busca e de progressão estética.

www

A associação desenvolve todas as atividades que se relacionem com o seu objeto, produzindo não só eventos na área em que está sediada, mas procurando também uma colaboração contínua e integrada com outros agentes culturais públicos e privados nacionais que tenham objetivos comuns, de forma a facilitar o acesso às músicas que se empenha em divulgar de uma forma descentralizada e regular.
A **Baldio | estudos de performance** define-se como um espaço discursivo onde se ensaia uma abordagem interdisciplinar, teórico-prática (encarando a arte como forma de criar mundo) e politicamente comprometida, a que se dá o nome de Estudos de Performance (*Performance Studies*).

www

Os Estudos de Performance são um campo interdisciplinar de pesquisa que cruza as humanidades, as ciências sociais e a arte. Encontram-se entre o teatro e a antropologia, os estudos de folclore e a sociologia, a história, a semiótica e a teoria crítica, os estudos de género e a psicanálise, a teoria da cultura popular e dos media, os estudos culturais, pós-coloniais e o pós-estruturalismo, os eventos performativos e o performativo dos eventos.
P or último, não podemos esquecer a estrutura que explora a cafetaria. Chamamos-lhe estrutura, como aos restantes habitantes, porque o **Água no Bico** é um estabelecimento do Chef Nuno Carrusca, também artista plástico, que promove uma cozinha inclusiva, isto é, que segue as regras de várias dietas (paleo, vegetariana, vegan e crudívora) para que todos possam vir ao jantar… sem esquecer o espaço de criação cultural onde se encontra.

Na cafetaria também há criação artística… nomeadamente culinária, tendo já sido possível assistir a um *jantar de sensibilidade performativa*.

www

UMA NÃO CONCLUSÃO

Não vamos fazer uma conclusão para uma realidade que agora se iniciou.
Esperamos sim que o desenvolvimento do Polo Cultural Gaivotas | Boavista se desenrole como até agora: crescendo todos os dias e servindo o setor cultural, capacitando-o e qualificando-o, fazendo das suas pessoas, das suas estruturas e dos seus resultados, melhores. Assim teremos uma cidade melhor, um país melhor, uma vida melhor!

Notas

1 Em bom rigor a Câmara já possui vários núcleos de ateliers, bem como galerias (*v.g.* complexo dos Coruchéus), i. e., espaços dedicados à criação e exibição das Artes Visuais e Plásticas, tendo, assim, decidido que este novo equipamento – Escola das Gaivotas – seria dedicado essencialmente às artes performativas.

2 http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/SERVICOS/legisla%C3%A7%C3%A3o/Regulamento_Atribuicao_Apoios_Municipio_Lisboa_BM_771_27.pdf

3 Este apoio consiste na aplicação de uma renda abaixo do valor de mercado.

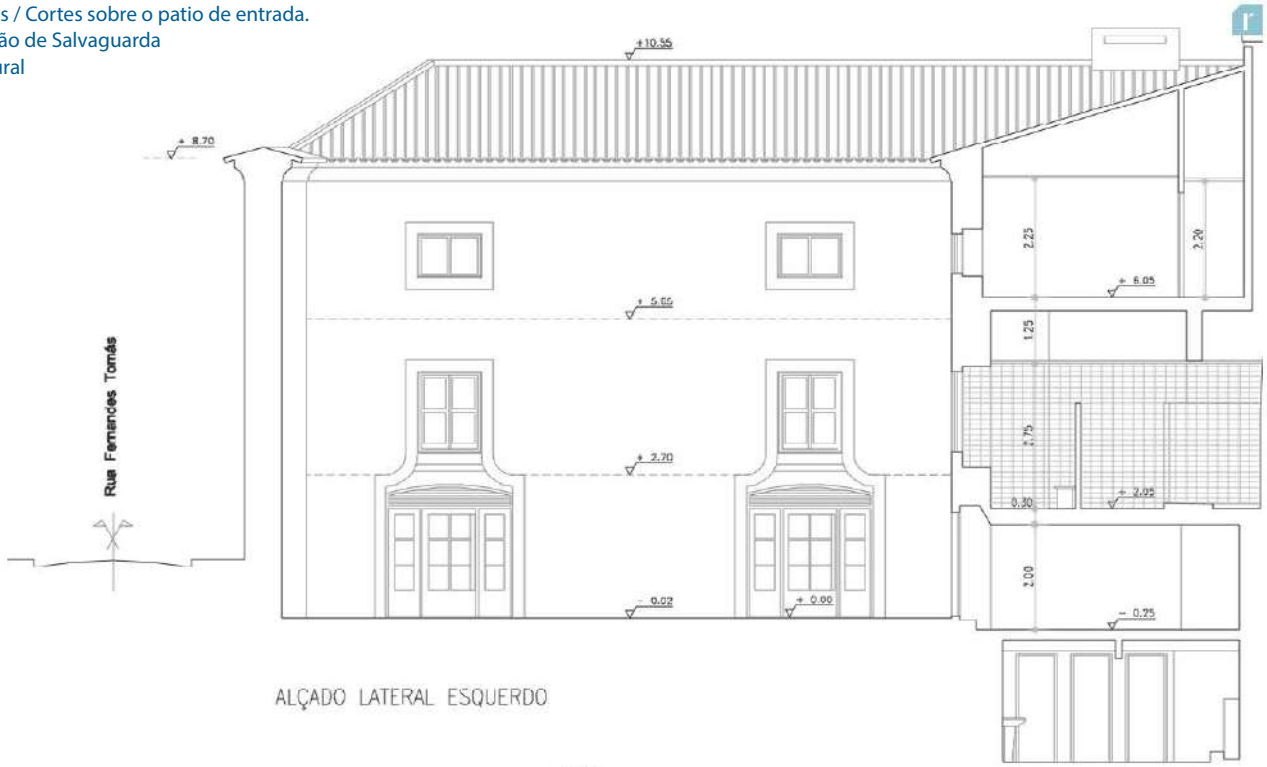
4 Triângulo é a forma que o bairro que pertence a São Bento, a Santos e ao Bairro Alto, tem. É um bairro sem nome que se chama Triângulo. É de todos e não é de ninguém. É um sítio especial que atravessa o Combro, passa os Poiais, sobe o Poço, e acaba em São Bento. É um bairro sem princípio - e muito longe do fim. O Triângulo é um bairro histórico de Lisboa onde se reúnem pessoas, comerciantes, gente antiga e residentes recentes. Aqui vive-se em harmonia e fazem-se coisas. E então criou-se uma união de pessoas, gentes, e comunidades (que fazem coisas) para fazer chegar Triângulo aos residentes, aos estrangeiros, aos curiosos!? http://www.triangulolisboa.com/

5 Pororoca é uma feira-exposição-passageira-intermitente que acontece no âmbito da renomada feira de antiguidades da Praça XV, no Rio de Janeiro, uma vez por mês. Impulsionados por um vitalizante devir-camelô e desejo de estar ao ar livre na cidade, explorando/propondo outros circuitos de exposição e circulação, um grupo de artistas e editores independentes propôs a organização do evento de modo colaborativo para que suas produções, das publicações de artista ao pão artesanal, pudessem chegar ao público sem intermediários ou entraves formais. A feira relâmpago tem um núcleo permanente que agrega também, conforme a flutuação dos afetos e a flutuação dos desejos, artistas visitantes e performances.

6 O MANPOWER Festival Internacional de Artes é um festival na Rua Poço dos Negros (próxima do Polo Cultural Gaivotas | Boavista), que apresenta por uma única noite uma grande diversidade de arte, música e performance. O nome da rua, Poço dos Negros, é uma recordação pungente da escravatura, que contrasta com o seu charme intemporal e multicultural. Atualmente, um novo espírito criativo funde-se com o comércio tradicional, criando ligações entre arte, arquitetura, design e teatro.

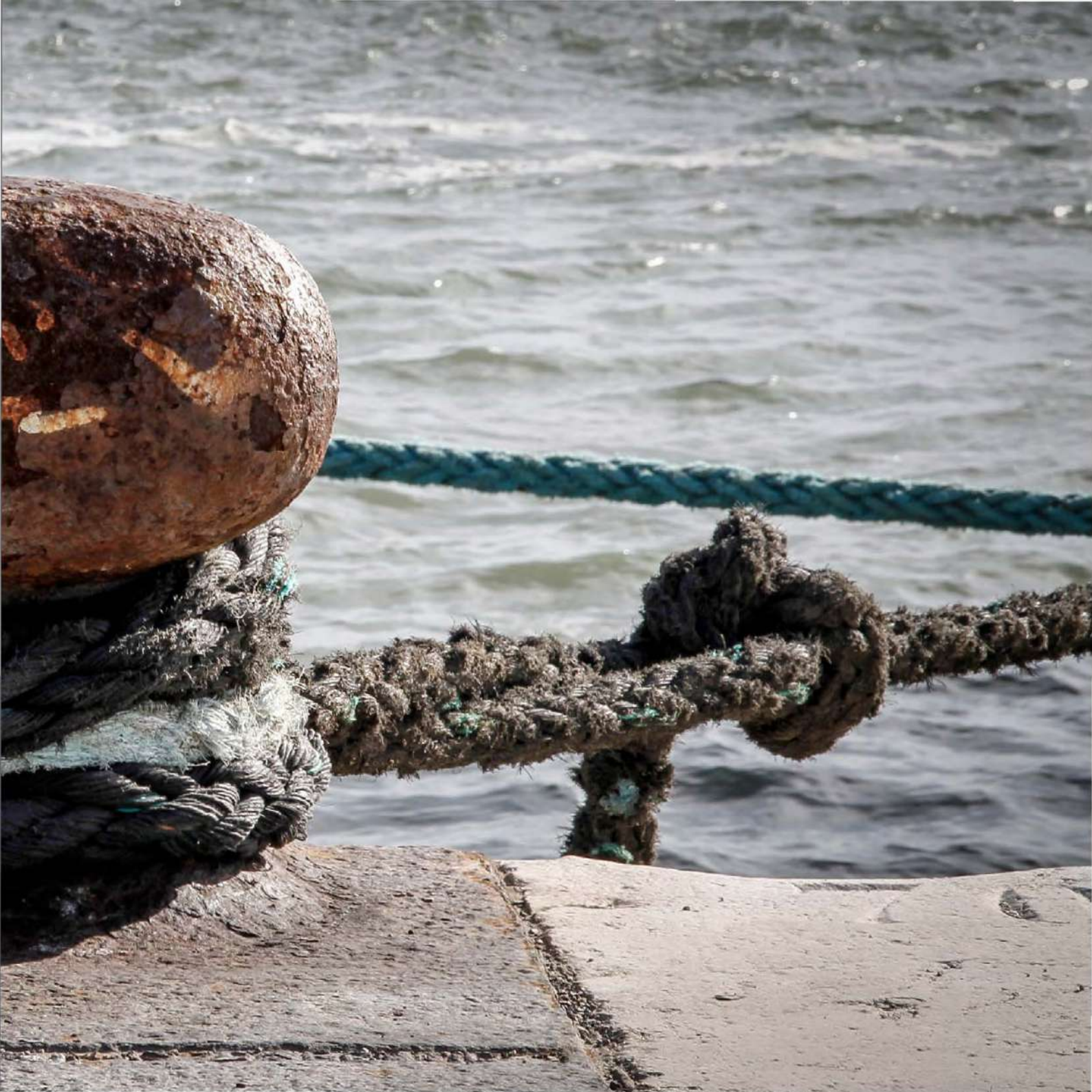
7 *Critical Cities* é um programa alargado de Arte Contemporânea que propõe pensar a produção artística na sua relação com a cidade, criando diálogos com os fatores sociais, históricos e arquitetónicos que a constituem.

Fig. 18 e 19 - Alçados / Cortes sobre o patio de entrada.
© CML | DMC | Divisão de Salvaguarda
do Patrimônio Cultural



ALÇADO LATERAL ESQUERDO

ALÇADO PRINCIPAL



rossio
estudos de Lisboa