

VI – CONSTRUIR A CIDADE: O TEJO



A torre de João Bretão na muralha fernandina de Lisboa

Fernando Alberto Gomes Pedrosa

Introdução

Na muralha fernandina de Lisboa havia em Cata-que-farás, zona do atual Cais do Sodré, uma torre de João Bretão. Numa concessão de praia que o rei D. Manuel I fez a Vasco Eanes Corte Real, em 1501, a torre que foi de João Bretão, sobre a porta de Cata-que-farás, era um dos limites da concessão: “oito braças de craveira (17,6 m) de largo na praia (de largura) ao longo do muro da cidade em que bate o mar, que está ante a porta de cataquefarás e a torre que está adiante da casa de Lopo Mendes; as quais oito braças se começarão desde a torre que foi de João Bretão, que é sobre a dita porta (...)”¹. Na opinião de Augusto Vieira da Silva, a porta a que chamavam de Cata-que-farás, e mais tarde Porta ou Postigo do Corpo Santo, ou Arco dos Cobertos, ficava no extremo ocidental da muralha fernandina paralela à margem do Tejo, e em sentido perpendicular a ela, e remontava à construção da muralha no reinado de D. Fernando. A porta era defendida por uma torre, a que foi de João Bretão, e por ela se fazia a comunicação da rua, mais tarde chamada do Arco dos Cobertos, com a praia e a marinha ocidental da cidade.

A torre estava no extremo ocidental da muralha, junto ao Tejo e perto das tercenas. Era a zona mais sensível da defesa marítima de Lisboa, onde chegaria primeiro uma armada agressora que entrasse pela foz do Tejo para atacar a cidade. Este João Bretão não está identificado, mas a documentação conhecida aponta, sem grande margem de erro, no sentido de Yann (João) Coatanlem, um dos mais famosos corsários da segunda metade do séc. XV, considerado o “rei do mar” pelos historiadores da Bretanha. Numa época em que a guerra no mar se faz principalmente através de corsários, João Bretão atacou a navegação portuguesa e foi contratado pelo rei D. João II.

1 - O corso na segunda metade do século XV

A distinção entre pirata e corsário é simples em teoria mas difícil ou quase impossível em termos práticos. O pirata é o ladrão do mar: atua por conta própria sem invocar qualquer justificação nem estar dependente de qualquer autoridade. O corsário tem o seu estatuto legalizado por uma carta de corso ou de marca, e atua em nome e por conta do rei, mas as agressões por ele praticadas também configuram muitas vezes o conceito jurídico de pirataria.

O corsário pode atacar em duas situações distintas: em guerra, contra todos os navios da nação inimiga; em paz, também contra todos os navios de determinada nação, invocando o direito de represália, que permite ao agredido ressarcir-se em qualquer navio da nacionalidade do agressor. Isto é, se um navio mercante português causar danos a um francês, o rei de França pode passar uma carta de marca contra os navios portugueses. E se, invocando essa carta de marca, algum francês atacar um português, o rei de Portugal pode responder com uma contramarca, que autoriza o lesado a ressarcir-se em qualquer navio francês. Estão

¹ SILVA, Augusto Vieira da - *As muralhas da ribeira de Lisboa*, 3ª. ed. Lisboa: Câmara Municipal, 1987, vol. II, p. 88, 97 (doravante, *Muralhas II*).

assim legalizadas as hostilidades entre marinheiros de duas nações amigas, cada uma das quais persuadida de que o direito lhe assiste. “Todos os marinheiros e todos os mercadores, à revelia dos seus soberanos, praticam uma pirataria descarada que nenhuma medida governamental pode restringir. Ingleses, Normandos, Espanhóis, Bretões, pilham-se indistintamente”².

Muitas vezes o corsário atua por conta própria à revelia das instruções dadas pelo rei. Um pretexto para os roubos consiste no direito de visita, pelo qual pode fiscalizar qualquer navio amigo ou neutro para impedir que transporte mercadoria inimiga, o que dá origem a excessos desmedidos e às subseqüentes represálias. E, como a guerra contra os mouros é permanente e “santa”, pode visitar qualquer navio mercante cristão que se aproxime do Norte de África. Outras vezes é o rei que, fazendo guerra sem a declarar, manda piratear navios de nações amigas. Em suma, no mar vigora a “lei da selva”³.

O corso foi um “instrumento básico da política externa portuguesa”⁴. Desde o início, a sobrevivência económica do reino dependeu da capacidade de assegurar trocas comerciais por via marítima. A “guerra declarada” é um fenómeno raro, extraordinário. Mas a “guerrilha” está inscrita no quotidiano, através do corso, forma de violência institucionalizada que permite aos estados exercerem pressão e atacarem os navios mercantes antagonistas, numa estratégia de longo prazo, de desgaste, atrição, mais eficaz do que a “guerra declarada”. Todos praticavam o corso. Os portugueses também, contra muçulmanos e cristãos de várias nacionalidades, na costa de Portugal, no Mediterrâneo, no Norte de África. Passava pela costa portuguesa quase toda a rede comercial dessa época. O volume das mercadorias transportadas por via marítima entre o Mediterrâneo e o Norte da Europa seria cerca de 40 vezes superior ao volume das que seguiam por terra. Toda a navegação tinha dois pontos de passagem obrigatória: o cabo Finisterra e o cabo de São Vicente. Ninguém dobrava o cabo de São Vicente sem a anuência do rei de Portugal.

Só havia o Velho Mundo. O Novo Mundo aparecerá mais tarde com os descobrimentos da América do Norte e do Brasil. Era também conhecida, vagamente, a existência de outras regiões longínquas a Oriente, como a China e a Índia. O Velho Mundo (a Terra) tinha um mar no meio, o “Medio Terreno” (Mediterrâneo), e a cidade de Ceuta era, como diz Zurara, quase uma chave desse mar: “Como a Cidade de Cepta seja casy huma chave do mar Medio Terreno, quaesquer Navios que se armavão contra os infieis vinham alli fazer devisa” . Isto é, Ceuta passou a ser uma base avançada do corso português. Nesta época áurea da expansão marítima, de intensa luta pelo domínio dos mares, os reis de Portugal não só incentivaram os seus corsários mas também contrataram alguns corsários estrangeiros.

2 - João Bretão

Na década de 1480, o rei D. João II contratou o mais famoso corsário estrangeiro dessa época: Yann (João) Koatanlem, dito João Bretão, considerado o “rei do mar” pelos historiadores da Bretanha.

Terá nascido em 1455, nas imediações de Morlaix, em 1475, com 20 anos, estava ao serviço do rei de França, e equipou depois uma armada de cinco navios, com dupla tripulação (marinheiros e homens de armas), associado a ricos mercadores bretões. Atacou de preferência navios ingleses e espanhóis. Em fevereiro de 1484, na costa da Bretanha, uma caravela de Juan de Ibarra que vinha carregada de Inglaterra. No mês seguinte roubou da nau Santiago, propriedade de Juan de Arbolancha, num porto de Inglaterra, mercadorias avaliadas em 18 mil coroas; por ironia do destino, Juan de Arbolancha era um dos principais mercadores-piratas da Biscaia⁵. Outros navios espanhóis apresados foram os de Pedro de Salamanca, Priego de Castro,

² TOUCHARD, Henri - *Le commerce maritime Breton à la fin du Moyen Âge*, Annales Littéraires de l'Université de Nantes, Fascicule 1. Paris: Les Belles Lettres, 1967, p. 187.

³ ALBUQUERQUE, Ruy de - *As represálias, estudo de história do direito português (sécs. XV-XVI)*. Lisboa: 1972, 2 vol. Dissertação de doutoramento em Ciências Histórico-Jurídicas na Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa; FERREIRA, Ana Maria - *O essencial sobre o corso e a pirataria*. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1985.

⁴ BARATA, Filipe Themudo - *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1998, p. 303.

⁵ ZURARA, Gomes Eanes de - *Crónica do Conde D. Pedro de Menezes*, Coleção de Livros Inéditos de História Portuguesa, tomo II. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1792, p. 360.

⁶ CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé - *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaia (1475-1492)*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1983, p. 203-204.

Pedro de Valladolid e Fernando de Carrion⁷. Ainda em 1484, não estando a Bretanha em guerra com a Inglaterra, pilhou e incendiou a cidade de Bristol, e nesse mesmo ano foi contratado pelo rei de Portugal.

Mas já antes prestara serviços ao rei de Portugal, recebendo, em troca, muitas “honras e mercês”, como a rainha D. Leonor indica numa carta que lhe enviou. Veio em setembro de 1484 para a barra de Lisboa, onde apresou uma nau portuguesa e outra inglesa, e fez encalhar na baía de Cascais mais quatro navios ingleses que se preparava para roubar. Estando o rei D. João II na comarca da Beira, a submeter as fortalezas de Sabugal e Penamacor, então na posse de D. Catarina, mulher de Pero de Albuquerque, e a tratar outros assuntos⁸, a rainha enviou quatro cartas quase simultâneas (23, 25 e 28 de setembro e 1 de outubro) à Câmara de Lisboa, mandando arrestar navios para o combater.

Na carta de 23 de setembro, a rainha diz:

- Sabe, por informação do conde de Monsanto, que João Bretão já roubara “dentro das marcas dos mares destes Regnos” duas naus que vinham com mercadorias para o porto de Lisboa, uma inglesa e outra portuguesa, e estava agora em Cascais para roubar outras.
- O conde de Monsanto já escrevera ao corsário: “que nom filhasse” os navios que vinham para Lisboa “E gardase os dictos portos aos amiguos destes Regnos”, e ainda “outras cousas que lhe parecia que compria por seruiço del Rey meu Sennhor e nosso e beem desa cidade”.
- João Bretão também já respondera ao conde de Monsanto: “que elle nom emtemdia de fazer cousa que fosse desseruiço do dicto Sennhor E que se lhe algum bem deus deesse ho auia de vijr desbaratar” em Lisboa.
- A rainha remeteu então à Câmara de Lisboa uma carta dirigida ao corsário, na qual lhe faz saber o “desprazer” que tem, e o rei terá quando souber, “que holhe ha muyta merçee e homra que lhe o ho dicto Sennhor teem facta E a confiança que delle teem (...)”, e lhe pede para sair “das marcas e parajeens dos maarees de Nossos Regnos”.
- A rainha dá ordem à Câmara de Lisboa para, de acordo com o conde de Monsanto, arrestar 3 ou 4 navios dos maiores e mais veleiros e tê-los prontos para armar contra o corsário, se ele não abandonar as águas portuguesas⁹.

O conde de Monsanto era D. João de Castro, que numa carta régia de 25.6.1472 foi nomeado fronteiro mor de Lisboa e de seus termos. Uma das obrigações do fronteiro mor consistia em defender a cidade e os mercadores, nacionais e estrangeiros, que estivessem na capital contra as incursões dos corsários, podendo armar e mandar armar “en maneira que vir que he necessário sem nollo fazer saber”¹⁰. Noutra carta régia de 1.7.1485 é dito alcaide mor e fronteiro da cidade de Lisboa. Nesta carta, enviada à Câmara de Lisboa, o rei D. João II manda actuar contra um corsário Flamengo que apresara em Cascais um navio bretão e outro inglês:

(...) O comde de Monsanto alcaide mór e fronteiro dessa çidade nos escrepveo ora huuma carta per a quall nos noteficou huum navyo de Flamengos que dy saira tomou a Cascães per duas vezes huum navio de Bretanha e outro d [e] Imgraterra sobre o qual lhe requerestes na primeira tomadia que fez, que se fosse (...) sobre o qual requerimento elle ora asy tomara a dicta não d [e] Imgraterra (...) contynuou seu proposito errado em nosso deserviço (...) conhocidamente deveres loguo fazer

⁷ TOUCHARD, Henri - *op. cit.*, p. 292.

⁸ OLIVEIRA, Eduardo Freire de - *Elementos para a história do município de Lisboa*. Lisboa: Typographia Universal, 1882, 1ª parte, tomo I, p. 348, 351.

⁹ OLIVEIRA, Eduardo Freire de - *Elementos (...)*, tomo I, p. 350-352 (Arquivo Municipal de Lisboa, Livro 2º de D. João II, f. 28); *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Livros de Reis*. Lisboa: Câmara Municipal, 1959, vol. III, p. 199; MARQUES, João Martins da Silva - *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, supl. vol. I e vol. III. Lisboa: Instituto para a Alta Cultura, 1944, 1971, vol. III, p. 278-279 (doravante, DP I, DP supl. I e DP III).

¹⁰ MARQUES, José - *Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Média*. Braga: Fundação Calouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1994, p. 357, 360. As competências do fronteiro mor de Lisboa foram estabelecidas por D. Afonso V na carta de 28.3.1461 que nomeia para esse cargo o conde de Monsanto, D. Álvaro de Castro, pai de D. João de Castro (MARTINS, Miguel Gomes - *Documentos de D. Afonso V, infante D. Pedro e do príncipe D. João*. Catálogo [em linha]. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, 2011, p. 15 [Consult. 12.8.2014]. Disponível na internet: http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/fotos/editor2/d_afonsov.pdf. A carta está no Arquivo Municipal de Lisboa - *Livro dos Pregos*, doc. 1).

e trabalhar com muita diligemçia (...) e vos mandamos que ho façães com trigança (...) ¹¹ (com rapidez).

Este corsário flamengo, que partira do porto de Lisboa, também estaria ao serviço do rei de Portugal, porque de outro modo não se entenderia a frase “contynuou seu propósito errado em nosso deserviço”.

Na carta de 23.9.1484, a rainha pede a João Bretão para sair “das marcas e parajeens dos maarees de Nossos Regnno”. O primeiro esboço de “mar territorial” na legislação portuguesa está numa cláusula dos capítulos adicionais ao tratado de paz luso-castelhano de 30.4.1423, assinados em 20.9.1427. Os navios portugueses não poderão tomar nem saquear os navios de nações suas inimigas que estiverem nos portos, baías, enseadas e ancoradouros de Castela, nem no mar até uma légua de distância dos mencionados lugares. As mesmas restrições são aplicáveis aos navios castelhanos em águas portuguesas¹². Os “mares dos nossos reinos” seriam assim delimitados por uma faixa com uma légua de largura a partir da costa.

O conde de Monsanto, fronteiro mor de Lisboa, na carta que escreveu a João Bretão, pede-lhe para não roubar (“nom filhasse”) os navios que vinham para Lisboa, “E gardase os dictos portos aos amigos destes Regnos”. Esta última frase sugere que uma das missões do corsário ao serviço do rei de Portugal consistia em participar na defesa da costa, isto é, permitir o acesso aos navios amigos e atacar os inimigos.

João Bretão, na resposta ao conde de Monsanto, afirma que se “lhe algum bem deus deesse ho auia de vijnr desbaratar” em Lisboa. Desbaratar é sinónimo de vender. Isto é, viria vender em Lisboa o produto dos saques. Nesta época todos os tratados e convenções firmados por diferentes países contêm as condições impostas para que a guerra de corso seja legítima, entre as quais a obrigatoriedade de as presas serem submetidas ao juízo de um tribunal especial. Só no caso de serem consideradas “boas presas” poderiam ser vendidas. Mas os ataques de João Bretão configurariam quase sempre o conceito de pirataria, pelo que lhe convinha vender rapidamente a mercadoria num porto estrangeiro, sem passar pelo tribunal, para evitar o acesso da justiça do país lesado e dificultar a possível recuperação. Parece que a sua afirmação deve ser assim interpretada, sendo de relevar o à vontade com que é escrita numa carta ao fronteiro mor de Lisboa. Outros corsários faziam o mesmo, como o inglês Harry Pay, que em 1404 apresou o navio prussiano Marie de Dantzic e o levou para Lisboa onde vendeu parte da mercadoria. O navio foi depois libertado, mas em 1406 voltou a ser apresado por ingleses nas imediações de Belém¹³.

Já antes João Bretão prestara serviços ao rei de Portugal, que tinha muita confiança nele e lhe dera muita “mercê e honra”, como a rainha D. Leonor indica na carta que lhe escreveu: “holhe ha muyta merçee e homra que lhe o ho dicto Sennhor teem fecta E a comfiança que delle teem”.

A carta que a rainha dirigiu ao corsário não terá seguido o seu destino e ficou no arquivo da Câmara¹⁴. É também de 23.9.1484:

Joham bretam - Nos A Rainha vos enviamos muyto saudar. Nos somos certificada como vos pilhastes alguus nauyos das berlenguas pera ca, que vinham com mercadarias pera a nosa cidade de lixboa, e que asy faziees fundamento dagardar em cascaes (...) E pera nos somos certa da boõa vomtade, que vos teemdes pera seruiço delRey meu Senhor e nosso, E a muyta homrra e merçee que jaa delle Recebestes, e sabemos que asy he sua vomtade pera sempre vollo fazer (...) E pera ao dito Senhor e a nos fazerdes seruiço, vos vaades fora das marcas dos mares dos lugares dos ditos Regnos (...) E ainda allem do que dito he, nos fallamos pera pallaura a gonçalo de matos, caualeiro do dito *Senhor*, que da nosa parte vos dissese acerca desto outras alguuas coussas do seruiço do dito *Senhor*, nosso e vosso proueito (...).

¹¹ *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa*, Livros de Reis, vol. III, p. 219; SERRÃO, Joaquim Veríssimo - *Itinerários de El-Rei D. João II (1481-1495)*. Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1993, p. 186.

¹² DP supl. I, p. 112.

¹³ ABRAHAM-THISSE, Simone - Les relations hispano-hanséates au bas Moyen Âge. En *la España Medieval*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, N° 14 (1991), p. 131-162, p. 135.

¹⁴ OLIVEIRA, Eduardo Freire de - *Elementos (...)*, tomo I, p. 350-351; *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa*, Livros de Reis, vol. III, p. 200.

Isto é:

- O corsário havia apresado, entre as Berlengas e Lisboa, alguns navios carregados de mercadorias e aguardava ao largo de Cascais outros navios que vinham para o porto de Lisboa.
- Já estivera ao serviço do rei de Portugal recebendo, em troca, muitas “honras e mercês”.
- O rei tencionava contratá-lo de novo.
- Por esse motivo a rainha solicita-lhe que abandone as águas portuguesas.

A rainha insiste na carta de 25 de setembro: João Bretão fizera encalhar em Cascais dois navios ingleses carregados de panos e pretendia roubá-los. Na de 29 de setembro “maravilha-se muito” de não lhe ter sido transmitida a resposta da carta que escrevera a João Bretão, e sabe que ele levou navios apresados e estará agora nas Berlengas. Na de 1 de outubro aprova o procedimento da Câmara para com o corsário e, se ele voltar, arme de novo contra ele¹⁵.

O local ideal para os corsários aguardarem as potenciais vítimas era ao largo de Lisboa, por onde iriam passar os navios mercantes que entravam ou saíam no maior porto comercial português. Mas, quando surpreendidos por um temporal, não tinham locais de abrigo apropriados; apenas, em parte, as Berlengas. A sua presença assídua é referida na carta régia de 12.11.1609 que elevou Peniche a vila: os navios “ali se acolhiam, perseguidos dos corsários e ladrões, de que era mais frequentada aquela costa, principalmente naquela paragem, por estar perto das Berlengas, onde os ditos corsários tinham o seu acolhimento ordinário”¹⁶.

Eram frequentes os encalhes de navios mercantes perseguidos por corsários. Os capitães ou mestres, para evitarem o cativo, se não conseguiam salvar o navio faziam “botatierra”¹⁷, nome que os espanhóis davam à manobra de encalhar na praia para salvar a mercadoria e os tripulantes, que poderiam fugir a pé, a nado ou na embarcação de bordo. Era uma manobra arriscada. Em 1591 o mestre dum navio de Viana, vindo da Catalunha com mercadorias, foi atacado por mouros no Algarve e atirou o navio contra os penedos da praia, na Raposeira, morrendo ele e todos os tripulantes¹⁸.

A troca de correspondência com o corsário era fácil porque ele permanecia normalmente ancorado permitindo a aproximação de embarcações pequenas, do tipo barca ou batel. Afastá-lo já era mais difícil devido à ineficácia da artilharia naval nesta época. Se não o fizesse voluntariamente restaria o recurso à abordagem e à luta corpo a corpo.

Sobre a estadia de João Bretão em Portugal pouco se sabe. Uma fonte indica que veio para Lisboa com os seus navios e marinheiros em dezembro de 1484¹⁹, data aceitável, atendendo a que nos fins de setembro estaria com navios apresados ao largo das Berlengas. Num processo judicial que tramitou na Bretanha em 1539, alguns declararam que veio para Lisboa porque o rei de Portugal o convidou a ficar ao seu serviço na luta contra os “bárbaros” (mouros), foi almirante da armada portuguesa, recebeu do rei um castelo e um palácio em Lisboa, entre outros bens, e também uma pensão por serviços excepcionais²⁰. Terá morrido em Lisboa, no seu palácio, em data incerta, mas umas fontes indicam o ano de 1492²¹.

¹⁵ OLIVEIRA, Eduardo Freire de - *Elementos (...)*, tomo I, p. 351-352; *Documentos do arquivo histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Livros de Reis*, vol. III, p. 201-204, 205; DP III, p. 280-281.

¹⁶ SILVA, José Justino de Andrade e - *Colecção cronológica da legislação portuguesa, 1603-1612*. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1854, p. 281.

¹⁷ ASPIAZU, José Antonio - *Historias de corsarios vascos. Entre el comercio y la piratería*. Donostia: Ttartalo Estudios, 2004, p. 30-32.

¹⁸ MOREIRA, Manuel António Fernandes - *Os mercadores de Viana e o comércio de açúcar brasileiro no século XVII*. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1990, p. 74.

¹⁹ BOISROUVRAY, Jacquolot du - Un corsaire & un armateur bretons au XVe siècle. Jehan & Nicolas de Coetanlem, *Mémoires de l'Académie des sciences, lettres et arts d'Arras*. Arras: Ser. 2, T. 39 (1908), p. 252-269, p. 263; LE MEN - Jean de Coetanlem, amiral du Portugal, et Nicolas de Coetanlem, armateur de la Cordelière, *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*. Quimper: T. VIII (1880-1881), p. 143-174, p. 145.

²⁰ OMNES, Robert - Yann Koatanlem, amiral du Portugal et son neveu Nicolas, in Université de Haute Bretagne, Université de Bretagne Occidentale, Université de Nantes, *La Bretagne, le Portugal, le Brésil: échanges et rapports, actes du cinquantenaire de la création en Bretagne de l'enseignement du Portugais*, Paris: Presses du Palais-Royal, 1973, p. 79-89, p. 81-82; LUZEL, F - Les Coetanlem, *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*. Quimper: T. XIII (1886), p. 251-300, p. 259; DUPUY, Antoine - Les Coataulem: un corsaire breton au XV siècle. Construction de la caraque La Cordelière, *Bulletin de la société académique de Brest*, 2^a série. Brest: T. V (1877-78), p. 39-57, p. 48, 50.

²¹ CHARTIER-LE FLOCH, Erwan - *Les Coatanlem, une dynastie maritime* [Em linha] [Consult. 16.8.2014]. Disponível na Internet: <http://www.ablogjeanfloch.com/archive/2013-12/>.

Participou certamente nas hostilidades contra os mouros do Norte de África. O corso contra cristãos estava agora mais atenuado depois da guerra marítima de 1475-1479, entre os reinos de Portugal e Castela, que atingiu cumes de grande violência. Nela o príncipe D. João (futuro rei D. João II) empregou os seus corsários, contratou corsários estrangeiros e concedeu incentivos a todos (marinheiros, pescadores e outros) os que quisessem armar navios ou caravelas, e “além disso lhes faremos quaisquer favores que pudermos”²². Chegaram a ser vendidos prisioneiros cristãos, o que não era costume: um corsário basco foi apreso por 5 caravelas de Lisboa que levaram o navio para a cidade e venderam 16 marinheiros²³. O vocábulo “almirante” era polissêmico, aplicável, por extensão semântica, a um “grande homem de mar”, ou até, em alguns países, a qualquer comandante de grupo de navios mercantes armados em guerra. João Bretão recebeu, de facto, em 4.5.1487, o padroado de 30.000 réis de tença²⁴. Quanto ao castelo que o rei lhe deu, será a torre na muralha fernandina de Lisboa; é natural, em especial numa língua estrangeira, a confusão entre as palavras “castelo” e “torre”. A data da morte, 1492, também é aceitável; foi, com certeza, antes de 1501, quando se menciona a “torre que foi de João Bretão”²⁵.

A correspondência trocada entre a rainha, as autoridades de Lisboa e João Bretão presta informações importantes sobre as atribuições das câmaras municipais na guerra de corso.

3 - Atribuições das câmaras municipais na guerra de corso

Um assunto que está muito mal estudado é o relativo ao âmbito de competências do almirante (do reino). Sabe-se que em França e na Inglaterra era muito vasto, como diz Fernando Oliveira²⁶:

(...) o Almirante em França, Flandres, Inglaterra e outras partes governa e manda inteiramente nas cousas do mar como príncipe dele, também na justiça como nas armas. Ele provê os juizes e alcaides do mar, escrivães e outros oficiais, também das alfândegas, os quais em nome do Almirante julgam e executam a justiça necessária entre os marinheiros e entre os mercadores que tratam pelo mar (...).

Seria também assim em Portugal, segundo alguns autores: “É o Almirante Capitão General do mar, com mero e misto império, imediato ao Rei, sem recurso ou apelação a outra pessoa. Toca-lhe repartir as presas marítimas e a quinta parte delas, dar ordens aos portos e presidir em todas as coisas da navegação, como Príncipe dela (...)”²⁷.

Estas afirmações não têm qualquer fundamento: o âmbito de competências do almirante em Portugal é muito mais reduzido. Vamos limitar a nossa análise à matéria que interessa aqui, a guerra de corso. Em França, uma ordenança de 1373 estabelece a seguinte jurisdição do almirante: punição dos corsários que fizerem más presas ou cometerem excessos; inquirição sobre a presa e exame dos prisioneiros chegados a terra; restituição das presas aos donos ou aliados; a venda e repartição da presa são feitas perante o almirante; os lugar-tenentes do almirante julgam as presas em primeira instância; etc²⁸. Em Castela, o rei confirmou ao *almirante mayor*, em 1405, alguns direitos e privilégios, como o de dar cartas de represália; uma carta régia de 1399 determina que o almirante possa ouvir e livrar pleitos criminais e civis contra corsários e outras pessoas do mar²⁹. Em Portugal, as atribuições do almirante neste domínio são quase nulas. O rei delega preferencialmente nas suas justiças e nas câmaras municipais.

²² DP III, p. 176. Sobre esta guerra, PEDROSA, Fernando Gomes - *Corsários e piratas na costa portuguesa. Séculos XII a XIX (1139-1830)*, policopiado, 470 f. A4. Lisboa: Academia de Marinha, 1995, p. 129-134.

²³ TORRE, Antonio de la y SUAREZ FERNÁNDEZ, Luis - *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*. Valladolid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Patronato Menéndez Pelayo, vol. I, 1958, p. 171; ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz - *El comercio vasco-portugués a fines de la Edad Media, Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, vol. II. Porto: Centro de História da Universidade do Porto, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1987, p. 781-803, p. 792.

²⁴ Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), Chancelaria Régia - D. João II, *Livro 20*, f. 20.

²⁵ Sobre o mesmo assunto, TOUCHARD, Henri - *op. cit.*, p. 292, 326, 359, 360, 368, 372.

²⁶ *A Arte da Guerra do Mar*. Lisboa: Ministério da Marinha, 1969, Coleção Documentos, nº 1, p. 29.

²⁷ SAMPAIO, António de Vilasboas e - *Nobiliarchia Portuguesa. Tratado da nobreza hereditária e política (...)*, Lisboa: na Officina de Francisco Villela, 1676, p. 123-124; DUARTE, Luís Miguel, *A marinha de guerra portuguesa*. In MATTOSO, José (coord.) - *Nova História Militar de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2003, vol. I, p. 301.

²⁸ PARDESSUS, Jean-Marie - *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*. Paris: Impr. Royale, 1837, tome IV, p. 224, 303; PAVIOT, Jacques - *La politique navale des ducs de Bourgogne: 1384-1482*. Lille: Presses Universitaires de Lille, 1995, p. 24. Jean-Marie Pardessus coloca a dúvida sobre a data desta ordenança: 1373 ou 1400.

²⁹ *Obras de D. Martin Fernandez de Navarrete*, edição e estudo preliminar de SECO SERRANO, Carlos. Madrid: Ediciones Atlas, 1954, tomo I, p. 263, 264, 272.

Em 1484 o rei D. João II celebrou um tratado com o imperador da Alemanha. Os dois comprometeram-se a dar ordem aos concelhos e oficiais dos portos de mar para não deixarem sair quaisquer “capitães nem gente de guerra de qualquer estado e condição que sejam, que vão de armada sobre mar”, sem deles tomarem suficiente fiança, sob pena de os oficiais dos portos serem obrigados a pagar os danos que eles causarem aos súbditos do outro príncipe e aos seus aliados. “E que se algum dos ditos príncipes trouxer alguns navios de guerra sobre mar”, nesse caso os concelhos e oficiais “não haverão senão o conhecimento ou mandato do senhor”, e se tais navios e gentes de guerra fizerem algum dano ao outro príncipe e seus aliados, “logo o dito príncipe que tiver enviado os ditos navios será teúdo de fazer a reparação e de punir e corrigir os delinquentes que tiverem feito o dito dano”³⁰. Isto é, o tratado prevê três situações distintas:

1ª) Os navios mercantes não depositam fiança; vão armados “mercantilmente”, só para se defenderem.

2ª) Se o rei tiver “navios de guerra sobre o mar”, estes também não depositam fiança; o rei é responsável pelos danos que causarem.

3ª) Só depositam fiança os navios que “vão de armada sobre mar”, isto é, os corsários, armados por particulares, que levam “gente de guerra” e vão preparados para investir e abordar os contrários.

Fiança é o valor em numerário que os corsários devem depositar antes da largada para indemnizar os danos que causarem a navios amigos ou neutros. Neste tratado são “os concelhos e oficiais dos portos de mar” que recebem a fiança e autorizam a saída dos corsários, “sob pena de os oficiais dos portos serem obrigados a pagar os danos”.

Normas semelhantes já vigoravam com outros países. Em data posterior a novembro de 1399 (? data incerta), o embaixador de D. João I apresentou ao rei de Inglaterra uma proposta para acabar com as presas marítimas que causavam grandes danos a ambas as partes. Da proposta fazia parte a seguinte cláusula:

Que se proibisse aos seus vassallos de navegarem armados em guerra, e só levando as armas indispensáveis para sua segurança, e isto reclamava em consequência dos muitos danos causados às naves, navios e súbditos de el-Rei de Portugal seu amo. Que se houvessem alguns prejuízos, fossem estes indemnizados pelos balios e gentes da cidade em que o armamento tivesse sido feito. Que el-Rei de Portugal mandaria promulgar um decreto para igual efeito conforme as leis do seu reino (...) ³¹.

Também aqui são os “balios e gentes da cidade”, isto é, “os concelhos e oficiais dos portos de mar”, obrigados a indemnizar os danos causados por navios que, sem autorização, tivessem deixado sair do porto.

O rei, para incentivar o corso, pode emprestar navios e armas e acionar dois mecanismos: 1º) não exigir a fiança; 2º) doar aos corsários o “quinto” das presas, aumentando assim o valor do saque. O “quinto” (real) dos despojos de guerra era uma instituição muçulmana que foi adotada pelos cristãos. Por exemplo, o rei doou aos infantes D. Pedro e D. Henrique o quinto das presas que os seus corsários fizessem, em 1433 e 1439³², e a D. Afonso, conde de Barcelos, “o quinto do q. percalçarem seus Navios d’Armada”, em 1433³³. Nos capítulos adicionais de 20.9.1427 ao tratado de paz luso-castelhano de 30.4.1423, ficou estabelecido que a fiança atingiria um valor significativo, 50 coroas de ouro por cada homem que participar na armada³⁴. Mas logo a seguir, em 7.5.1428, um alvará do infante D. Duarte comunica à câmara de Lisboa que Álvaro Fernandes Palenço e Álvaro de Cadaval vão agora de armada contra os mouros, e ordena-lhe que desembarce a fusta que eles aí têm e os deixe partir, pois os liberta da pena contida no tratado de paz com Castela³⁵.

Uma carta régia de 6.12.1470, dirigida ao corregedor, vereadores e procurador da cidade de Lisboa, obriga-os a exigirem fiança aos armadores (corsários) que pretenderem sair do porto. Se não exigirem fiança a algum

³⁰ FERNANDES, Manuela M. Matos - Alguns aspectos das relações externas de D. João II, in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, vol. I. Porto: Universidade do Porto / Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimientos Portugueses, 1989, p. 333-358, p. 350.

³¹ DP supl. I, p. 445.

³² DP I, p. 274, 398, e DP supl. I, p. 511.

³³ PESTANA, Manuel Inácio - *A reforma setecentista do Cartório da Casa de Bragança*. Lisboa: Fundação da Casa de Bragança, 1985, p. 323.

³⁴ DP supl. I, p. 111; ALBUQUERQUE, Ruy de - *As represálias, estudo de história do direito português (sécs. XV-XVI)*, vol. I, p. 519.

³⁵ DP supl. I, p. 114.

armador, e ele causar danos, estes serão ressarcidos pelos bens do corregedor, vereadores e procurador que tiverem o “Regimento da dita Cidade”. O rei manda que esta carta se assente no livro da Câmara³⁶.

Outra carta régia, de data incerta, talvez 10.9.1474, dirigida a todos os corregedores, vereadores, juizes e justiças das cidades, vilas e lugares dos portos de mar, indica as condições necessárias para que um particular seja autorizado a armar em corso: tem de depositar fiança junto dos oficiais da cidade, vila ou lugar onde quiser armar, comprometendo-se a não ir causar dano aos aliados do rei e do reino, e, com a respectiva certidão, obter licença do rei; o rei passará um alvará; se algum navio sair do porto sem entregar a fiança, os tripulantes e os proprietários perderão todos os seus bens; os oficiais do porto que o deixarem sair sem lhe exigir a fiança, responderão com os seus haveres pela reparação dos danos e prejuízos que ele causar aos aliados e amigos; o rei manda registrar a carta nas câmaras de todos os portos de mar³⁷.

Em todos estes casos não é atribuída qualquer competência ao almirante: o rei trata diretamente com as suas justiças e as câmaras municipais. E o mesmo sucedia com o julgamento das presas.

Nas Cortes de 1446, alegou o concelho de Tavira que o maior agravo causado ao comércio provinha de navios armados em Portugal, que, em vez de irem contra os mouros, como deviam, andavam pela costa do Algarve e de Castela aguardando os bretões e galegos, e chegavam a saquear os portos castelhanos. A resposta do regente D. Pedro é elucidativa: não podendo proibir que se armem navios contra os mouros, determina aos capitães desses navios não façam tais coisas; se, porém, reincidirem, o corregedor “proueja de justiça”; e se mesmo assim tornarem a fazer “os ditos malles”, então “requeiram aos juizes (...) que os prendam se os poderem auer ha maa e façam delles comprimento do direito e de justiça segundo acharem que he Razom”³⁸. O regente D. Pedro não quer punir os seus corsários: o corregedor e os juizes dos portos de mar que os prendam, se puderem.

O rei, num regimento que deu a Duarte Pacheco Pereira, em 10.5.1509, manda-o capturar um corsário estrangeiro que andarà ao largo do Cabo Finisterra e trazê-lo a Lisboa para o entregar às “nossas justiças”³⁹. Noutro regimento, de 28.5.1511, também a Duarte Pacheco Pereira, determina: no Algarve andam dois “navios d armada” de Franceses, que junto a Albufeira tomaram um barco castelhano; se os conseguirem tomar, leve-os a Lagos, entregando os navios e a carga ao almoxarife da vila, e os capitães, mestres e toda a companhia aos “Juizes da dicta villa que os tenham pressos e a todo boom Recado pera se delles fazer comprijmento de direito”⁴⁰. No mesmo regimento: e fazendo algumas presas de mouros, os vá entregar a Nuno Ribeiro, feitor que está em Castela, e ele venderá todas as coisas das ditas presas, o melhor que puder, e arrecadará o nosso quinto e a nossa metade⁴¹.

Esta última ordem, para que Nuno Ribeiro, feitor na Andaluzia (Castela), venda as presas o melhor que puder, revela que o rei não exige o julgamento das presas. Não era assim noutras zonas do sul de Espanha. Em Valência, várias vezes entre 1423 e 1449, corsários portugueses foram autorizados a vender “moros de Berbéria” que o Baile de Valência considerou capturados de “boa guerra”, depois de os interrogar, para saber se a captura fora conforme a lei, fazendo-os jurar sobre a “Alquibla de Mahomat”⁴².

Uma das atribuições da Câmara de Lisboa no âmbito da guerra de corso consistia em apoiar os corsários, nacionais e estrangeiros, baseados no seu porto. Um deles, na época em que João Bretão estava em Lisboa, foi o biscainho Joham de Ila Raura. O rei, numa carta de 13.3.1488, mandou desarmar a nau que esse corsário armara no Restelo:

(...) sobre hua naao que em restelo armara hum Joham de Ila Raura bizcajnho cosayro E porquamto a dicta cidade se entendja e entende daJudar quando caso venha se armarem outras naaos per

³⁶ DP III, p. 87.

³⁷ DP III, p. 155.

³⁸ DP I, p. 450-452; IRIA, Alberto - *O Algarve nas Cortes Medievais Portuguesas do Século XV (Subsídios para a sua história)*, 1404-1449. Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1990, p. 161-163.

³⁹ CARVALHO, Andreia Martins de, e PINTO, Pedro - Da caça de Mondragón à guarda do Estreito de Gibraltar (1508-1513): os guardiões da memória de Duarte Pacheco Pereira e a economia da mercê nos séculos XVI-XVII, *Anais de História de Além-mar*. Lisboa: Centro de História de Além-mar, N° 13 (2012), p. 221-332, p. 298.

⁴⁰ *Idem, ibidem*, p. 309.

⁴¹ *Idem, ibidem*, p. 310.

⁴² BARATA, Filipe Themudo - *op. cit.*, p. 128-129.

alguus outros casairos (...) sobresto do dicto Joam de la Rauria escpreuemos ao dicto contador moor que logo o faça desarmar⁴³.

A Câmara apoiava os que quisessem armar naus para andarem a corso, mas neste caso o rei manda desarmar, talvez porque havia então um litígio com os biscainhos: em 1487 e 1488 saíram armadas portuguesas contra eles⁴⁴.

4 - A ermida da Senhora da Graça

A torre que foi de João Bretão, documentada em 1501, “sobre a porta de Cata-que-farás”, estava no extremo ocidental da muralha fernandina, junto ao Tejo e perto das tercenas, onde na Idade Média se guardavam os navios de guerra (as galés). A torre era um dos limites da praia que o rei D. Manuel I doou, também em 1501, a Vasco Eanes Corte Real, e na qual este construiu um palácio, mais tarde chamado dos Corte Reais⁴⁵. Ainda nesse ano de 1501 o rei doou uma “quantidade de praia e nosso salgado de Cataquefarás” a Henrique Figueiredo e seu filho; do texto da doação, Augusto Vieira da Silva depreende que havia uma torre chamada das Galés, possivelmente a mesma torre de João Bretão.

Junto à porta de Cata-que-farás e à torre de João Bretão os pescadores tinham uma ermida e um hospital dedicados a Nossa Senhora da Graça. O hospital é assim mencionado num documento de 1464:

um pedaço de chão à porta de cata que farás que é entre o muro e o hospital que é edificado pelos pescadores da freguesia dos Mártires, o qual chão parte de uma parte com o dito muro e da outra com o dito hospital e entesta na barroca da cidade e da outra com o caminho próprio que vai da porta para o dito logo de cata que farás⁴⁶.

O rei D. Manuel I doou a Diogo Fernandes e sua mulher um chão que “princiava em direitura da esquina da casa do hospital dos irmãos de N.^a Senhora da Graça”⁴⁷. A ermida, segundo Agostinho de Santa Maria⁴⁸ e António Carvalho da Costa⁴⁹, foi sede de freguesia (igreja paroquial) até 1412.

Não se sabe a antiguidade da ermida, mas a devoção à Senhora da Graça deve ser posterior a 1362. Neste ano, a 14 de agosto, os pescadores de Cascais terão encontrado nas redes uma imagem a que deram o nome de Senhora da Graça e levaram-na para o mosteiro dos Eremitas de Santo Agostinho em Lisboa. A devoção irradiou com tal intensidade que deu nome ao mosteiro (passou a chamar-se da Graça), aos frades (Gracianos), ao sítio (Bairro da Graça) e a muitos templos da Ordem em todo o país⁵⁰. No mosteiro estabeleceu-se uma confraria da Senhora da Graça onde pontificavam os pescadores e os navegantes.

Em 1707, diz Agostinho de Santa Maria⁵¹ que a ermida é administrada pelos pescadores do alto do bairro da Pampulha, mas antes, nos séculos XV e XVI, eram os pescadores de Cata-que-farás, expressão que designava todos os da parte ocidental da cidade. Alguns documentos, ao pretenderem mencionar todos os pescadores de Lisboa, indicam os de Alfama e os de Cata-que-farás. Em 3.10.1513, um contrato sobre a sisa do pescado foi assinado pelo procurador dos feitos do rei e por “Diogo Fernandes, mareante, escrivão da confraria dos pescadores do alto” da cidade de Lisboa e procurador dos sobreditos “pescadores do alto, assim de Cataquefarás como de Alfama”⁵². No dia 8.8.1566 foi assinado um contrato entre a Câmara de

⁴³ RODRIGUES, Maria Teresa Campos (leitura paleográfica e transcrição) - Livro das posturas antigas. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1974, p. 167.

⁴⁴ FREIRE, Anselmo Braamcamp - Expedições e armadas nos anos de 1488 e 1489. Lisboa: Livraria Ferin, 1915.

⁴⁵ Muralhas II, p. 93, 97.

⁴⁶ CASTILHO, Júlio de - *A Ribeira de Lisboa*, 4ª ed.. Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal, 1981, vol. IV, p. 227.

⁴⁷ OLIVEIRA, Eduardo Freire de - *Elementos* (...), tomo XIV, p. 246.

⁴⁸ MARIA, Agostinho de Santa - *Santuário Mariano, e história das imagens milagrosas de Nossa Senhora* (...). Lisboa: Na oficina de António Pedrozo Galvão, 1707, vol. I, p. 346.

⁴⁹ *Corografia portugueza e descripçam topografica do famoso Reyno de Portugal* (...). Lisboa: Na Oficina Real Deslandesiana, 1712, tomo III, p. 489.

⁵⁰ MARIA, Agostinho de Santa - *Santuário Mariano* (...), vol. I, p. 70-71, 88; AZEVEDO, Carlos A. Moreira - *Ordem dos Eremitas de Santo Agostinho em Portugal (1256-1834)*. Edição da Coleção de memórias de Fr. Domingos Vieira, OESA. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, Centro de Estudos de História Religiosa, 2011, p. 10, 167.

⁵¹ MARIA, Agostinho de Santa - *Santuário Mariano* (...), vol. I, p. 346.

⁵² Arquivo Histórico da Casa de Bragança (AHCB) - Contratos, MS. 1 / NG. 1, *Contrato n.º 47*, f. 185-192. É mencionado de modo muito sucinto e incompreensível por PESTANA, Manuel Inácio - *op. cit.*, p. 46.

Lisboa, os procuradores da confraria do Espírito Santo dos pescadores do alto, de Alfama, e os procuradores da confraria dos pescadores do alto, “de Nossa Senhora da Graça de Cata-que-farás”⁵³.

A ermida e a confraria da Senhora da Graça adotaram depois a invocação do Corpo Santo, passando a chamar-se da Senhora da Graça e Corpo Santo, e assim se mantiveram até desaparecerem no séc. XVIII⁵⁴. Deram nome ao sítio, o atual largo do Corpo Santo. A expressão “Corpo Santo” só foi integrada no nome da ermida e da confraria em meados do séc. XVI. Ainda não aparece na doação que o rei D. Manuel I fez a Diogo Fernandes e sua mulher: um chão que “princiava em direitura da esquina da casa do hospital dos irmãos de N.ª Senhora da Graça”⁵⁵. Nem no foral manuelino de Lisboa (1510), que indica várias isenções ao pagamento da dízima do pescado, e acrescenta: «Nem se pagará dízima do pescado que trouberem pera Sancto spirito ou pera Sancta Maria da Graça, como se atee ora costumou»⁵⁶. Isto é, só contempla duas confrarias de pescadores, a do Espírito Santo, de Alfama (Sancto spirito), e a da Senhora da Graça, de Cata-que-farás (Sancta Maria da Graça). Só mais tarde, ainda no século XVI, aparece a designação Corpo Santo em várias obras⁵⁷.

O Corpo Santo foi a principal devoção marinheira em Portugal entre os séculos XV e XVIII. Trata-se de Frei Pedro Gonçalves, dominicano espanhol que nasceu entre 1180 e 1190, viveu nos conventos de Compostela, Amarante e Tui, morreu à volta de 1246 e está sepultado em Tui, perto do rio Minho. Em data desconhecida acrescentou-se ao nome, o de Telmo, passando a ser conhecido por S. Pedro Gonçalves Telmo, Santelmo ou Corpo Santo. A devoção irradiou por influência dos pescadores galegos, estando documentado um hospital do Corpo Santo em Setúbal, no ano de 1415⁵⁸, outro hospital do Corpo Santo em Lagos, no ano de 1439⁵⁹, e depois hospitais ou confrarias noutras zonas do país. Em Lisboa, a expressão “Corpo Santo” foi acrescentada ao nome da ermida e confraria da Senhora da Graça em meados do século XVI.

Conclusão

A torre de João Bretão, na muralha fernandina de Lisboa, era a primeira estrutura defensiva que uma armada inimiga encontraria quando viesse atacar a cidade. Este João Bretão não está identificado, mas as fontes conhecidas não deixam margem para grandes dúvidas: é Yann Coatanlem, dito João Bretão, corsário que entre outras façanhas pilhou e incendiou a cidade de Bristol. Atacou a navegação portuguesa, foi contratado pelo rei D. João II e permaneceu baseado no porto de Lisboa desde fins de 1484 até à sua morte, talvez em 1492.

Num processo que tramitou na Bretanha em 1539, alguns declararam que foi almirante da armada portuguesa e recebeu do rei de Portugal alguns bens, entre os quais um castelo e um palácio em Lisboa, e também uma pensão por serviços excepcionais. Quanto à pensão, um documento português confirma que um João Bretão recebeu, em 1487, o padroado de 30.000 réis de tença. O castelo será a torre na muralha fernandina; é natural, em especial para um estrangeiro, a confusão entre as palavras portuguesas “castelo” e “torre”.

Nesta época, e contrariamente ao que se diz, o âmbito de competências do almirante na guerra de corso era muito reduzido. O rei delegava preferencialmente nas suas justiças e nas câmaras municipais.

A Câmara de Lisboa apoiava os corsários, nacionais e estrangeiros, baseados no seu porto. Eram os “oficiais da cidade” que autorizavam a saída deles, depois de receberem a fiança, e respondiam com os seus haveres pela reparação dos danos causados por algum que não a tivesse depositado. Os “oficiais da cidade”, segundo uma carta régia de 6.12.1470, eram o corregedor, os vereadores e o procurador.

⁵³ OLIVEIRA, Eduardo Freire de - *Elementos (...)*, tomo XVII, p. 316.

⁵⁴ OLIVEIRA, Eduardo Freire de - *Elementos (...)*, tomo XI, p. 363, e tomo XII, p. 120 e ss.

⁵⁵ OLIVEIRA, Eduardo Freire de - *Elementos (...)*, tomo XIV, p. 246.

⁵⁶ DIAS, Luís Fernando de Carvalho - *Forais manuelinos do reino de Portugal e do Algarve conforme o exemplar do Arquivo Nacional da Torre do Tombo de Lisboa*. Lisboa: edição do autor, 1961-65, 5 vol., vol. 5, p. 3.

⁵⁷ Como na de OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues de - *Lisboa em 1551*. Sumário. Lisboa: Livros Horizonte, 1987, p. 56.

⁵⁸ FONSECA, Jorge - *Setúbal. O porto e a comunidade fluvial e marítima (1550-1650)*. Lisboa: Edições Colibri, 2012, p. 122.

⁵⁹ PAIVA, José Pedro (coord.) - *Portugaliae Monumenta Misericordiarum, Antes da fundação das Misericórdias*. Lisboa: União das Misericórdias Portuguesas, 2003, vol. 2, p. 158.

Os tratados e convenções firmados por diferentes países impunham o julgamento das presas num tribunal especial; só as consideradas “boas presas” poderiam ser vendidas. Mas o rei de Portugal era neste domínio muito permissivo, admitindo que alguns corsários, como João Bretão, pudessem vender as presas sem passarem por qualquer tribunal.

Os pescadores tinham uma ermida, um hospital e uma confraria dedicados a Nossa Senhora da Graça junto à porta de Cata-que-farás e à torre de João Bretão. A ermida e a confraria adotaram depois, em meados do século XVI, a invocação do Corpo Santo, passando a chamar-se da Senhora da Graça e Corpo Santo. O Corpo Santo foi a principal devoção marinheira em Portugal entre os séculos XV e XVIII, difundiu-se por influência dos pescadores galegos, e está documentado pela primeira vez em Setúbal (Hospital do Corpo Santo, 1415) e depois em Lagos (Hospital do Corpo Santo, 1439). Em Lisboa deu nome ao sítio, o atual largo do Corpo Santo.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES MANUSCRITAS

Arquivo Municipal de Lisboa

Livro 2º de D. João II.

Livro 1º de D. João V do Senado ocidental.

Livro 7º de D. João V do Senado ocidental.

Livro 19º de D. João V.

Livro 17º de D. José.

Livro dos Pregos.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Chancelaria Régia - D. João II, *Livro 20.*

Arquivo Histórico da Casa de Bragança

Contratos, *MS. 1 / NG. 1.*

FONTES IMPRESSAS E ESTUDOS

ABRAHAM-THISSE, Simone - Les relations hispano-hanséates au bas Moyen Âge. *En la España Medieval*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, N° 14 (1991), p. 131-162.

ALBUQUERQUE, Ruy de - *As represálias, estudo de história do direito português (sécs. XV-XVI)*. Lisboa: 1972, 2 vol. Dissertação de doutoramento em Ciências Histórico-Jurídicas na Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz - El comercio vasco-portugues a fines de la Edad Media, *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*. Porto: Centro de História da Universidade do Porto, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1987, p. 781-803. vol. II.

AZEVEDO, Carlos A. Moreira - *Ordem dos Eremitas de Santo Agostinho em Portugal (1256-1834)*. Edição da Coleção de memórias de Fr. Domingos Vieira, OESA. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, Centro de Estudos de História Religiosa, 2011.

ASPIAZU, José Antonio - *Historias de corsarios vascos*. Entre el comercio y la piratería. Donostia: Ttartalo Estudios, 2004.

BARATA, Filipe Themudo - *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1998.

- BOISROUVRAY, Jacquilot du - Un corsaire & un armateur bretons au XVe siècle. Jehan & Nicolas de Coetanlem, *Mémoires de l'Académie des sciences, lettres et arts d'Arras*. Arras: Ser. 2, T. 39 (1908), p. 252-269.
- CARVALHO, Andreia Martins de, e PINTO, Pedro - Da caça de Mondragón à guarda do Estreito de Gibraltar (1508-1513): os guardiões da memória de Duarte Pacheco Pereira e a economia da mercê nos séculos XVI-XVII. *Anais de História de Além-mar*. Lisboa: Centro de História de Além-mar, Nº 13 (2012), p. 221-332.
- CASTILHO, Júlio de - *A Ribeira de Lisboa*, 4ª ed.. Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal, 1981. vol. IV.
- CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé - *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaia (1475-1492)*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1983.
- COSTA, António Carvalho da - *Corografia portugueza e descripçam topografica do famoso Reyno de Portugal (...)*. Lisboa: Na Oficina Real Deslandesiana, 1712. tomo III.
- DIAS, Luís Fernando de Carvalho - *Forais manuelinos do reino de Portugal e do Algarve conforme o exemplar do Arquivo Nacional da Torre do Tombo de Lisboa*. Lisboa: edição do autor, 1961-65, 5 vol.
- Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa*, Livros de Reis. Lisboa: Câmara Municipal, 1959. vol. III.
- DUARTE, Luís Miguel, A marinha de guerra portuguesa, in Mattoso, José (coord.) - *Nova História Militar de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2003. vol. I.
- DUPUY, Antoine - Les Coataulem: un corsaire breton au XV siècle. Construction de la caraque La Cordelière, *Bulletin de la société académique de Brest*, 2ª série. Brest: T. V (1877-78), p. 39-57.
- FERNANDES, Manuela M. Matos - Alguns aspectos das relações externas de D. João II, in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*. Porto: Universidade do Porto / Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, 1989, p. 333-358. vol. I.
- FERREIRA, Ana Maria - *O essencial sobre o corso e a pirataria*. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1985.
- FONSECA, Jorge - *Setúbal. O porto e a comunidade fluvial e marítima (1550-1650)*. Lisboa: Edições Colibri, 2012.
- FREIRE, Anselmo Braamcamp - *Expedições e armadas nos anos de 1488 e 1489*. Lisboa: Livraria Ferin, 1915.
- IRIA, Alberto - *O Algarve nas Cortes Medievais Portuguesas do Século XV (Subsídios para a sua história), 1404-1449*. Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1990.
- LE MEN - Jean de Coetanlem, amiral du Portugal, et Nicolas de Coetanlem, armateur de la Cordelière, *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*. Quimper: T. VIII (1880-1881), p. 143-174.
- LUZEL, F - Les Koetanlem. *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*. Quimper: T. XIII (1886), p. 251-300.
- MARIA, Agostinho de Santa - *Santuário Mariano, e história das imagens milagrosas de Nossa Senhora (...)*. Lisboa: Na oficina de António Pedrozo Galvão, 1707. vol. I.
- MARQUES, João Martins da Silva - *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, supl. vol. I e vol. III. Lisboa: Instituto para a Alta Cultura, 1944, 1971.
- MARQUES, José - *Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Média*. Braga: Fundação Calouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1994.
- MOREIRA, Manuel António Fernandes - *Os mercadores de Viana e o comércio de açúcar brasileiro no século XVII*. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1990.
- Obras de D. Martin Fernandez de Navarrete*, edição e estudo preliminar de SECO SERRANO, Carlos. Madrid: Ediciones Atlas, 1954. tomo I.
- OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues de - *Lisboa em 1551. Sumário*. Lisboa: Livros Horizonte, 1987.
- OLIVEIRA, Eduardo Freire de - *Elementos para a história do município de Lisboa*, 1ª Parte. Lisboa: Typographia Universal, 1882-1911. tomos I, XI, XII, XIV, XVI e XVII.
- OLIVEIRA, Fernando - *A Arte da Guerra do Mar*. Lisboa: Ministério da Marinha, 1969, Coleção Documentos, nº 1.

- OMNES, Robert - Yann Koatanlem, amiral du Portugal et son neveu Nicolas, in Université de Haute Bretagne, Université de Bretagne Occidentale, Université de Nantes, *La Bretagne, le Portugal, le Brésil: échanges et rapports, actes du cinquantenaire de la création en Bretagne de l'enseignement du Portugais*. Paris: Presses du Palais-Royal, 1973, p. 79-89.
- PAIVA, José Pedro (coord.) - *Portugaliae Monumenta Misericordiarum*, Antes da fundação das Misericórdias. Lisboa: União das Misericórdias Portuguesas, 2003. vol. 2.
- PARDESSUS, Jean-Marie - *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*. Paris: Impr. Royale, 1837. tome IV.
- PAVIOT, Jacques - *La politique navale des ducs de Bourgogne: 1384-1482*. Lille: Presses Universitaires de Lille, 1995.
- PEDROSA, Fernando Gomes - *Corsários e piratas na costa portuguesa. Séculos XII a XIX (1139-1830)*, policopiado, 470 f. A4. Lisboa: Academia de Marinha, 1995.
- PESTANA, Manuel Inácio - *A reforma setecentista do Cartório da Casa de Bragança*. Lisboa: Fundação da Casa de Bragança, 1985.
- RODRIGUES, Maria Teresa Campos (leitura paleográfica e transcrição) - *Livro das posturas antigas*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1974.
- SAMPAIO, António de Vilasboas e - *Nobiliarchia Portugueza. Tratado da nobreza hereditária e política (...)*. Lisboa: na Oficina de Francisco Villela, 1676.
- Santuário Mariano, e história das imagens milagrosas de Nossa Senhora (...)*. Lisboa: Na oficina de António Pedrozo Galvão, 1707, vol. 1.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo - *Itinerários de El-Rei D. João II (1481-1495)*. Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1993.
- SILVA, Augusto Vieira da - *As muralhas da ribeira de Lisboa*, 3ª. ed.. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1987. vol. II.
- SILVA, José Justino de Andrade e - *Colecção cronológica da legislação portuguesa, 1603-1612*. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1854.
- TORRE, Antonio de la, y SUAREZ FERNÁNDEZ, Luis - *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*. Valladolid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Patronato Menéndez Pelayo, 1958. vol. I.
- TOUCHARD, Henri - *Le commerce maritime Breton à la fin du Moyen Âge*, Annales Littéraires de l'Université de Nantes, Fascicule 1. Paris: Les Belles Lettres, 1967.
- ZURARA, Gomes Eanes de - *Crónica do Conde D. Pedro de Menezes*, Colecção de Livros Inéditos de História Portuguesa. Lisboa: Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1792. tomo II.

DOCUMENTOS ELETRÓNICOS

- CHARTIER-LE FLOCH, Erwan - *Les Coatanlem, une dynastie maritime* [Em linha] [Consult. 16.8.2014]. Disponível na Internet: <http://www.ablogjeanfloch.com/archive/2013-12/>.
- MARTINS, Miguel Gomes - *Documentos de D. Afonso V, infante D. Pedro e do príncipe D. João*. Catálogo [em linha]. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, 2011 [Consult. 12.8.2014]. Disponível na internet: http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/fotos/editor2/d_afonsov.pdf.



O "Marco dos Navios" e a caracterização do Bloqueio Continental em Lisboa (1806-1812)*

António Alves Caetano

1 - Napoleão e o Bloqueio Continental

A derrota em Trafalgar implicou o abandono do plano napoleónico de invasão da Grã-Bretanha. Para a vencer Bonaparte concebeu o Bloqueio Continental, com o propósito de asfixiar a economia do inimigo, ancorada no comércio marítimo. Assim, em Novembro de 1806, mal conquistara Berlim, dali mesmo o Imperador francês proclamou o fecho de todos os portos do continente aos navios britânicos.

A periferia de Portugal face à hegemonia napoleónica nas vizinhanças da França, bem como os seus compromissos com o Aliado britânico, permitiram ao príncipe regente D. João ir protelando a adopção da medida imposta pelo Imperador.

Em meados de 1807, derrotado Alexandre da Rússia por Napoleão na batalha de Friedland, o mapa da Europa era uma mancha, imensa, de Estados que estavam a respeitar o Bloqueio Continental. Porém, evidenciava a fachada atlântica de Portugal, onde não estava a ser aceite.

É natural, portanto, que a situação da Casa de Bragança tenha sido objecto do acordo secreto de Tilsit, entre Bonaparte e o Imperador russo, no início de Julho de 1807. O propósito napoleónico estendia-se a toda a Península Ibérica, à Dinamarca e Suécia. As Casas reais de Espanha e Portugal seriam depostas e um príncipe de sangue Bonaparte iria aí reinar. Portugal, Dinamarca e Suécia tinham de fechar os portos aos navios britânicos e declarar guerra a esta Coroa. Há indícios, proporcionados pela espionagem, de que Napoleão tenha proposto a Alexandre, nas reuniões que tiveram no final de Junho, preparatórias do tratado, uma liga marítima contra a Grã-Bretanha, em que participariam as principais armadas europeias continentais, incluindo as frotas da Dinamarca e Portugal¹. Há indícios, também, de já estar tomada a decisão britânica do ataque a Copenhague e do apresamento da esquadra dinamarquesa antes de receber esta informação da sua espionagem². Mas, a análise das decisões tomadas por Napoleão e Alexandre da Rússia em Tilsit, que só foram conhecidas pelo governo britânico depois de 20 de Julho de 1807, confirmou a importância, para a Grã-Bretanha, de se assenhorear da frota dinamarquesa, roubando-a, assim, à nova aliança franco-russa. Em Setembro de 1807 Copenhague foi bombardeada e os britânicos apoderaram-se de 16 navios-de-linha, 9 fragatas, 14 corvetas e brigues, além de 31 navios menores³.

As notícias tardavam a propagar-se no início do século XIX. O Ministro Britânico dos Negócios Estrangeiros, Canning, estivera na doce ignorância do revés russo na batalha de Friedland, durante a segunda metade

* Por decisão do autor, o texto não segue o novo Acordo Ortográfico.

¹ MUNCH-PETERSEN, Thomas – *Defying Napoleon, How Britain Bombarded Copenhagen and Seized the Danish Fleet in 1807*. Stroud: Sutton Publishing, 2007, p. 126.

² *Idem*, p. 96 e seguintes.

³ *Idem*, p. 215.

de Junho de 1807; demorara quase outra quinzena a ter noção das estipulações secretas de Tilsit; como conhecera o suplício da longa espera por notícias da vitória em Copenhague, como assevera Thomas Munch-Petersen em várias passagens do livro citado. Também a falta de notícias do governo britânico, em Novembro de 1807, pôs em risco a esquadra portuguesa surta no Tejo⁴. A frota britânica, que saiu de Plymouth em 11 de Novembro sob o comando do almirante Sir Sidney Smith, trazia ordens para, se fosse necessário, proceder como se fizera com a Dinamarca, atacando Lisboa – onde se supunha já estarem tropas napoleónicas – e apresando a esquadra lusitana⁵. A sua missão primeira, de acordo com a convenção secreta anglo-portuguesa de 22 de Outubro de 1807, era apoiar a retirada da Corte portuguesa para o Brasil. O que veio a acontecer, apesar de, na longa espera nas proximidades da embocadura do Tejo, ter havido navios que se prepararam para o combate com os portugueses, conforme consta de diários de bordo.

Como a Dinamarca, Portugal possuía uma marinha de guerra com navios de linha e fragatas que interessava, a qualquer dos beligerantes, ter a seu lado. Por isso, o general Junot fora incumbido de a apresiar logo que chegasse a Lisboa. Porém, os navios importantes, militares e mercantes, tinham partido para o Brasil – pouco antes da entrada de Junot em Lisboa – a levar a Família Real e o aparelho administrativo do Reino, comboiados por parte da esquadra britânica. A outra parte desta ficara a garantir o Bloqueio naval a Lisboa, para impedir o abastecimento por mar das tropas francesas e a saída da esquadra russa que, acidentalmente, se recolhera ao Tejo antes da chegada dos navios britânicos. Assim, assistiu-se ao insólito de o Bloqueio, no porto de Lisboa, ser efectuado por navios...britânicos⁶.

2 - Importância do Tráfego Marítimo para a Economia Portuguesa

No final do século XVIII, como no início do seguinte, as relações comerciais do Reino de Portugal com o exterior eram as próprias de um Império pouco estruturado. O Estado era mercantil e colonial, ou seja, as suas principais receitas provinham da actividade comercial e, nesta, predominavam as originadas nos Domínios. Apesar da acção dinamizadora do Marquês de Pombal, não frutificara uma política de fomento económico interno.

Este tipo de economia tinha de ser fortemente afectado pela guerra peninsular e as suas componentes, como o Bloqueio Continental. A vida económica centrava-se nas alfândegas, nos monopólios coloniais régios e nos rendimentos de outra natureza provenientes do ultramar. Nas receitas aduaneiras, parte substancial era originada no comércio com os Domínios. Aos proveitos originados nas pautas acrescia a receita dos géneros coloniais reexportados, em especial do Brasil, mas também da Ásia, estes destinados, maioritariamente, ao mercado brasileiro⁷. Há muito que a economia se baseava no intercâmbio comercial com as Nações e os Domínios. Foram os portugueses que «abriram novos mundos ao mundo», sendo natural existirem em Portugal fortes indícios daquilo que hoje se designa por “globalização”: «Lisboa foi, na Europa, o entreposto geral das mercadorias da Ásia»⁸.

Pelo porto de Lisboa passavam muitos navios a descarregar mercadorias ou a levá-las para distantes paragens. O mesmo se verificava nos cais do Porto e Gaia, embora com menor intensidade. Também com menor frequência, navios de longo curso eram registados, a entrar ou sair, em portos como Setúbal, Faro, Figueira (da Foz), Viana (do Castelo), Vila do Conde, Aveiro ou Portimão. Assim, o comércio externo era muito importante para caracterizar a economia portuguesa nos alvares do século XIX.

⁴ Em 1807 a esquadra lusitana tinha 13 navios de linha, 8 fragatas e 18 navios mais pequenos (NEWITT, Maly; ROBSON, Martin - *Lord Beresford e a Intervenção Britânica em Portugal, 1807-1820*. Lisboa: ICS, 2004, p. 25).

⁵ *Idem*, p. 30 e seguintes.

⁶ ALVES-CAETANO, António – «Os Socorros Pecuniários» Britânicos destinados ao Exército Português (1809-1814), *Subsídios para a História da Guerra de Libertação Nacional*. Lisboa: Lusitânia; Companhia de Seguros, 2013, p. 7-9.

⁷ ALVES-CAETANO, António – O Comércio da Ásia e as Invasões Francesas (encontros e desencontros com o Brasil: 1803-1821). *Revista de História Económica e Social*. Lisboa: Âncora Editora. 2.ª Série Nº 2 (2.º Semestre 2001), p. 35-74.

⁸ BALBI, Adrien – *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve*. Edição em Fac-simile. Tomo I. Lisboa; Coimbra: IN/Casa da Moeda; Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, 2004, p. 413.

Os mercados das possessões ultramarinas eram importantes, nomeadamente o do Brasil, para o escoamento de produtos portugueses e para de lá se receberem mercadorias necessárias ao consumo das populações, à laboração das manufacturas e à reexportação.

Quanto ao estrangeiro, daí se importava o que a nossa agricultura não podia produzir nas quantidades necessárias ao abastecimento público ou à laboração fabril, bem como produtos industriais e o que o luxo não permitia dispensar. Para lá seguiam géneros com aceitação internacional, como vinho do Porto, sal, algumas frutas frescas e outras secas, além dos produtos dos nossos Domínios que o Pacto Colonial permitia serem apenas transaccionados através de navios da nossa bandeira a partir dos nossos portos.

Na roda do ano, a importação de alimentos do estrangeiro era de vulto porque, mesmo em relação ao que poderia ser aqui produzido, sempre havia insuficiência de quantidades, em especial pelo grande volume de população da capital. Tem de se ter presente que, no início do século XIX, Lisboa era uma metrópole. Lisboa seria a sétima cidade da Europa, ao nível de Moscovo, com 260 mil habitantes. Com quase um milhão e trezentos mil habitantes, Londres era a maior metrópole, seguida à distância por Paris (714.000) e Constantinopla (600.000). Depois, à frente de Lisboa só havia Nápoles, S. Petersburgo e Viena. Cidades como Berlim ou Madrid não chegavam a 200 mil habitantes e Roma, Milão ou Barcelona estavam abaixo de 150 mil⁹.

Não pode surpreender, portanto, o enorme volume de importação de cereais e farinhas, que se agudizava em épocas de crise como as decorrentes de maus anos agrícolas ou da escassez determinada pelos tempos de guerra. Antes de o território português ser invadido por tropas francesas, no final de 1807, o nosso comércio externo movimentava uma média anual próxima de sessenta mil contos de réis, quando se estima que o Produto Interno Bruto rondaria os duzentos e cinquenta mil contos¹⁰.

3 - “Marco dos Navios” e a História Económica do Porto de Lisboa

Em 1962 o Prof. Borges de Macedo publicou o seu estudo sobre o Sistema Continental aplicado a Portugal, com base, quanto ao movimento naval, no que se registara na barra do rio Douro, entre 1806 e 1812¹¹. O conhecimento da eficácia do Bloqueio decretado por Napoleão necessita da informação estatística referente ao porto de Lisboa, pelo qual se processava a maioria do movimento de importações e exportações nacionais¹².

Embora nas duas edições do livro haja referência ao interesse em dispor de informações quantitativas sobre o movimento marítimo da capital, o Mestre não teve condições de trabalhar e divulgar esses valores¹³. A avaliar por algumas das referências feitas no texto do livro quando são inseridas as notas de rodapé alusivas ao estudo sobre o porto de Lisboa, é de supor, quanto ao tráfego de embarcações, que Borges de Macedo se basearia em dados colhidos no espólio desse movimento marítimo existente no “Arquivo Central da Marinha”, que também consultei. O carácter pouco sistemático dessa informação deve tê-lo desencorajado de elaborar monografia substancial sobre a matéria, já que os dados disponíveis não abarcam todos os anos do período das Invasões Francesas, nem as informações coligidas respeitam qualquer metodologia como a que se nos depara – felizmente – na consulta das “Balanças de Comércio”, escrupulosamente elaboradas, em especial depois de 1796, sob a direcção de Mauricio Jozé Teixeira de Moraes, que foi Superintendente Geral dos Contrabandos e Contador Geral.

⁹ *Idem*. Tomo II, p. 258-272.

¹⁰ ALVES-CAETANO, António – A Guerra Peninsular e a Economia Portuguesa. In *A Guerra Peninsular: Perspectivas Multidisciplinares, Actas do Congresso Internacional e Interdisciplinar Evocativo da Guerra Peninsular*. Vol. II. Lisboa: Caleidoscópio, 2008, p. 569-571. A estimativa do PIB está em VALÉRIO, Nuno – Portuguese Economic Performance 1250-2000. In *Annals of the 13th International Congress of Economic History*. Buenos Aires: IEHA, 2002.

¹¹ MACEDO, Jorge Borges de – *O Bloqueio Continental – Economia e Guerra Peninsular*. Coleção Estudo e Ensaio. Lisboa: Editorial Delfos, 1962.

¹² Instituto Nacional de Estatística (INE), *Balança Geral de Commercio do Reino de Portugal com os seus Domínios e com as Nações Estrangeira*, 1806-1812. Entre 1806 e 1812 as Importações pelo porto de Lisboa representaram entre 76 e 84% das nacionais, exceptuado o ano de 1808, atípico, por força do Bloqueio, em que, mesmo assim, foi de 70%. Nas Exportações a posição era menor – principalmente pelo peso do vinho do Porto e dos tecidos, exportados pelo Douro – e no entanto, situou-se entre 76%, em 1806, e 53% em 1811.

¹³ MACEDO, Jorge Borges de – *O Bloqueio Continental – Economia e Guerra Peninsular*. 2.ª edição revista. Lisboa: Gradiva, 1990.

A enorme importância que o porto de Lisboa tinha, na época, tanto no abastecimento nacional e no escoamento das nossas produções e das reexportações coloniais, como no apoio logístico às esquadras mundiais que cruzavam o Oceano Atlântico, mercê do seu porto franco e da qualidade dos seus arsenais, justifica o grande interesse pelo conhecimento do impacto que nele teve o Bloqueio Continental decretado por Napoleão em 1806.

O Prof. Albert Silbert, outro cultor insigne da nossa História Económica, em especial do século XIX, também lamentou a inexistência de qualquer trabalho publicado sobre o porto de Lisboa no início de oitocentos, que permitisse conhecer o impacto do Bloqueio Continental e das Invasões Francesas sobre o principal porto de mar português¹⁴.

Tivemos a felicidade de encontrar a informação estatística fundamental para avaliar o impacto do Bloqueio na capital do Reino. A pesquisa realizada no antigo *Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa*, outrora situado, com muita dignidade, no edifício da Praça do Município, permitiu encontrar uma fonte preciosa. Transferido o acervo para as inenarráveis instalações do Alto da Eira, aí se fez a recolha, durante cinco meses, dia a dia, da informação contida em "O Marco dos Navios".

A fonte documental que permite derramar luz sobre o tema é constituída pelo conjunto de Códices que registavam a arrecadação de um Imposto municipal designado como "Marco dos Navios" por consistir, na sua origem, no pagamento de um marco de prata (cerca de 2\$080 réis), por cada navio que fundeava no porto de Lisboa¹⁵.

Para o período de 1806 a 1812 foi construída uma base de dados que abrange mais de dez mil navios, com destaque para os mais de seis mil que trouxeram mercadorias em navegação de longo curso¹⁶. A análise das diferentes facetas que comporta uma tão vasta base de dados, até então por estudar para este período crucial, foi efectuada em livro editado em 2004 pela "Academia de Marinha"¹⁷.

Nos dois tipos de códigos mais ajustados aos propósitos desta pesquisa, os registos feitos para cada embarcação permitem conhecer: a nacionalidade, a data de chegada a Lisboa, o porto de proveniência, o tipo de carga transportada, a tonelagem de arqueação, bem como o porto de destino, à saída, e se estava previsto levar carga ou ir em lastro¹⁸.

No "Marco dos Navios" os registos de entrada das embarcações, nos códigos das séries 01 e 02, assinalavam a data de fundeação face ao Cais das Colunas, onde se situavam os veleiros sujeitos à Alfândega. Nos registos da série 03 era inscrita a data do despacho do navio na Mesa do Marco, ou seja, a data da arrecadação do Imposto, sempre posterior à utilizada, nos outros dois registos, para a mesma embarcação¹⁹.

Quanto à nacionalidade dos produtos embarcados em cada navio, supostamente, vindos em direitura de determinado porto, não é segura a inexistência de escalas que pudessem não constar do assento²⁰. Ainda, quanto aos registos do "Marco dos Navios", algumas das procedências (ou escalas ignoradas) seriam portos francos, a exemplo de Lisboa, Trieste, Livorno e Mahón. Ignora-se, em absoluto, a naturalidade das mercadorias embarcadas nos navios com essas origens, ou de outras, que também fossem portos francos.

¹⁴ SILBERT, Albert – *Do Portugal de Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*. 3.ª edição. Lisboa: Livros Horizonte, 1981. p. 68 (1.ª edição, 1970).

¹⁵ MATOS, Francisco – O imposto municipal do "Marco dos Navios": uma introdução histórico-documental. *Cadernos do Arquivo Municipal*. Lisboa: CML. N.º 1 (1997), p. 42-49.

¹⁶ O período considerado – 1806 a 1812 – abrange o tempo imediatamente anterior à aplicação do Bloqueio Continental ao nosso país, e o imediatamente posterior ao termo das Invasões Francesas, e é o mesmo que utilizou o Prof. Doutor Jorge Borges de Macedo na sua obra a que já se aludiu, com toda a lógica.

¹⁷ ALVES-CAETANO, António – *O Porto de Lisboa e o Bloqueio Continental (1806-1812), Ensaio de História Económica*. Lisboa: Academia de Marinha, 2004.

¹⁸ Arquivo Municipal de Lisboa (AML), *Marco dos Navios* (MN), Códices das Séries 01 e 02. A Série 01 regista a entrada de todas as embarcações, nacionais e estrangeiras, no porto de Lisboa, e a Série 02 respeita, apenas, aos navios nacionais vindos das Colónias e das Ilhas Adjacentes. Neste caso, por vezes, há razoável especificação da carga transportada. Quanto à especificação do conteúdo da fonte veja-se, ainda, ALVES-CAETANO, António – O Comércio da Ásia e as Invasões Francesas (encontros e desencontros com o Brasil: 1803-1821). *Revista de História Económica e Social*. Lisboa: Âncora Editora. 2.ª Série N.º 2 (2.º Semestre 2001), p. 64-66.

¹⁹ Em muitos casos, isso ocorria no ano seguinte.

²⁰ Arquivo Central da Marinha (ACM), *Entradas e Saídas de Navios – Porto de Lisboa*, anos de 1806 a 1812, Cxs. 243-245. Encontram-se referências a que navios provenientes de determinado porto costumavam escalar outro ou outros antes de arribar a Lisboa, como era o caso das embarcações otomanas, vindas de Idhra, que escalavam Minorca (Mahón, porto franco).

Admite-se que as mercadorias vindas das Ilhas Britânicas e da Terra Nova, como as provenientes de portos norte-americanos, correspondiam às respectivas nacionalidades. Foram ensaiadas aproximações a áreas regionais, como os portos do mar Báltico, do mar do Norte, ou do Mediterrâneo (exceptuados Gibraltar e Malta, supostamente transaccionando mercadorias britânicas), para obter indicadores que possam permitir identificar zonas de eventual intercâmbio comercial, prévio à exportação para Lisboa, mas tudo são hipóteses de trabalho tendentes a sugerir pistas em matérias acerca das quais se podem fazer, apenas, conjecturas. De qualquer forma, estas reflexões não interferem com o essencial das conclusões do estudo referentes ao abastecimento da capital, por mar.

A posição estratégica do porto de Lisboa é evidenciada pela quantidade de navios que o escalavam para fazer aguada ou qualquer reparação, não descarregando nem carregando mercadorias: eram os veleiros que requeriam o regime de “franquia” ou isenção do Imposto municipal. Nos registos feitos nos Códices dos anos analisados, a isenção do Imposto era acompanhada pela omissão da tonelagem transportada.

Os veleiros que entravam em Lisboa em “lastro” eram mais numerosos do que os em “franquia”, de um modo geral. Denotavam situações em que prevalecia o interesse em vir a Lisboa para carregar mercadorias, ou em que o nosso baixo poder de compra impedia o fornecimento de produtos (ou de mais) pelo país de destino das mercadorias que exportávamos. Poderiam ser, também, situações como as denunciadas pelo Contador Geral²¹. No caso dos navios portugueses entrados em lastro (e havia bastantes), dá a ideia de se tratar de situações em que não tinham obtido fretes de torna-viagem, talvez por não haver possibilidade de comprar mais mercadorias, já que vinham de portos nossos fornecedores habituais: Cherburgo, Caen, Nantes e Baiona, Londres, Gibraltar, Cádiz, Málaga, etc. Quanto à Inglaterra, vinham muitos navios de Gibraltar, em lastro, como já referido, para efectuem carregamentos destinados às Ilhas britânicas. Salvo veleiros vindos da Inglaterra, o restante dos casos de navios britânicos em lastro era proveniente de outros portos lusitanos, onde os navios tinham descarregado mercadorias, vindo a Lisboa para receber produtos destinados à Grã-Bretanha. De outros portos nacionais, onde tinham descarregado mercadorias, vinham para Lisboa veleiros de outras nacionalidades, também, em lastro, para obter novas cargas.

Tirando estes casos os navios entravam no estuário do Tejo para descarregar mercadorias em Lisboa.

O estudo elaborado não só garante que o Bloqueio foi efectivo e impediu o normal movimento de mercadorias, como determinou significativas alterações qualitativas e quantitativas no tráfego do porto de Lisboa a partir do momento em que o Bloqueio cessou. Logo em 1808 foi autorizada pela Coroa a abertura dos portos do Brasil à navegação britânica – desde então liberta das canseiras do contrabando – situação que determinou o princípio do fim do sistema imperial de comércio português, com desastrosas consequências para o porto de Lisboa²².

4 - Os efeitos do Bloqueio Continental medidos pelo “Marco dos Navios”

No livro acabado de citar reuniu-se importante conjunto de quadros estatísticos que permite conhecer, em pormenor, o movimento de navios entrados no porto de Lisboa, em cada um dos anos considerados.

Para cada ano do período de 1806 a 1812 há um quadro com a informação relativa ao valor das mercadorias importadas através do porto de Lisboa, de cada país estrangeiro e dos Domínios portugueses. Esta informação é recolhida do outro manuscrito já citado, o da “Balança Geral de Comércio”. E um conjunto de quadros com os elementos recolhidos de “O Marco dos Navios”, referentes a navios entrados no porto de Lisboa. Assim, sabe-se o número de navios, de cada nacionalidade, por meses. Noutro quadro figura o número de navios, de cada frota, por regiões de proveniência das mercadorias. O quadro seguinte apresenta, em lugar do número de navios, a tonelagem da carga transportada. O quadro imediato dá, para as mesmas regiões de proveniência

²¹ INE, *Balança Geral de Commercio do Reino de Portugal com os seus Dominios e com as Nações Estrangeira, 1815*. O Contador Geral, ao analisar o contrabando de França, apontou o esquema que funcionava: “as suas introduções clandestinas se fazem pelas Barras de Aveiro, S. Martinho, Cezimbra e Setubal, entrando depois por terra, pela comunicação de condutores nesta Cidade, e mais terras do Reino, manifestando os Mestres que as conduziram, nos registos das Alfândegas, virem em lastro”.

²² ALVES-CAETANO, António – *O Porto de Lisboa e o Bloqueio Continental (1806-1812), Ensaio de História Económica*. Lisboa: Academia de Marinha, 2004, p. 1-14.

das mercadorias, um conjunto de valores médios, em contos de réis, por navio e por tonelada transportada. Assim se obtém, através de seis quadros por ano, um conjunto significativo de informações estatísticas.

As anotações seguintes referem-se ao movimento de embarcações, com carga, provenientes dos países estrangeiros e dos Domínios ultramarinos portugueses. Excluem-se os navios saídos de portos das ilhas adjacentes dos Açores e Madeira, bem como o tráfego de cabotagem.

O ano de 1806 foi um ano “normal” quanto ao movimento naval no porto de Lisboa. Correspondia ao padrão de chegadas e partidas de navios, com carga, que se observava desde o início do século XIX. Nestes termos, os navios entrados no porto da capital, em 1806, foram 867, dos quais 374 eram portugueses. Esta frota representou 43% do total, a da Grã-Bretanha 16% e a norte-americana 15%. Estas eram as três principais frotas.

O peso das mercadorias transportadas totalizou 126.806 toneladas, cabendo 60% (76.282) à frota portuguesa, que frequentava quase todos os portos importantes da Europa, Estados Unidos, Brasil, Ásia portuguesa e norte de África. Com efeito, embarcações lusitanas traziam para Lisboa mercadorias das “sete partidas do mundo”. O maior destaque era para a frota do Brasil, que transportou 59.649 toneladas de mercadorias, ou seja, 78% da carga dos navios portugueses. A capacidade de carga da frota lusitana era elevada, como denuncia 60% da tonelagem em 43% dos navios. Com efeito, a tonelagem média do total de navios entrados em Lisboa, neste ano de 1806, foi de 146 toneladas, correspondendo aos lusitanos a média de 204 toneladas. A frota britânica transportou 17.633 toneladas, a que corresponde a média, por navio, de 125 toneladas. A dos Estados Unidos utilizava embarcações ainda de menor porte, porquanto carregou 10.197 toneladas, a que corresponde a média de 77 toneladas²³.

Lisboa continuava a ser importante entreposto da Europa quanto aos produtos dos seus Domínios, ao abrigo do Pacto Colonial. Nesta época era-o, particularmente, quanto aos produtos do Brasil, como algodão e açúcar, reexportados da capital para vários países europeus²⁴. O essencial do que se importava das restantes proveniências era destinado ao consumo interno, que abrangia, também, matérias-primas para a indústria... incipiente.

O ano de 1807 seria, igualmente, ano “normal”, como indicam os valores registados em o “Marco dos Navios” até final do mês de Outubro. Porém, a situação política alterou-se, profundamente, no mês de Novembro, culminando com a chegada a Lisboa, próximo do início do mês, da esquadra inglesa, do comando de Sir Sidney Smith, e com a invasão, por terra, das tropas francesas chefiadas pelo general Jean Junot. Nestes termos, o tráfego mercante na capital foi muito afectado, só entrando no porto os poucos navios que o demandaram antes da chegada da esquadra britânica, no dia 11, que montou o Bloqueio a Lisboa, para impedir o abastecimento dos invasores franceses, por mar. Parte desta esquadra ocupou-se da escolta, a partir do final de Novembro, da frota dos navios portugueses que conduziu a Família Real na retirada estratégica para o Brasil, como já salientado.

Portanto, quando no mês de Novembro de 1806 tinham entrado em Lisboa 137 navios, em Novembro de 1807 entraram 32, apenas. E, em Dezembro de 1807 não houve qualquer embarcação, a contrapor às 140 entradas, no mesmo mês, em 1806²⁵.

É compreensível que os valores obtidos em o “Marco dos Navios”, quanto a 1807, se situem abaixo dos de 1806 por corresponderem ao movimento de dez meses, em termos gerais. Porém, um cálculo de valores médios mensais, para os dois anos, evidencia que 1807 estava a ser melhor que o precedente, confrontando todo o 1806 com dez meses de 1807, como se comprova com os seguintes valores médios mensais da tonelagem transportada:

²³ *Idem*, p. 171-172.

²⁴ ALVES-CAETANO, António – A Frota Portuguesa do Brasil e as Invasões Francesas. In *O Poder do Estado no Mar e a História, Actas do XI Simpósio de História Marítima (2009)*. Lisboa: Academia de Marinha, 2013, p. 245-277.

²⁵ ALVES-CAETANO, António – *O Porto de Lisboa e o Bloqueio Continental (1806-1812), Ensaio de História Económica*. Lisboa: Academia de Marinha, 2004, p. 170 e 175.

Frotas	1806	1807	% Acr.º
TOTAL	10.567	11.414	8,0
Portuguesa	6.357	6.952	9,4
Britânica	1.469	1.358	-7,6
Norte-americana	850	996	17,2

Assim, só a frota britânica estava menos operosa em 1807. Os Estados Unidos até reforçavam o fornecimento de cereais e farinha, em que beiravam os 900 contos de reis²⁶.

Os dados apresentados quanto a 1807 denotam uma certa regularidade no comportamento de cada uma das três frotas em destaque. A tonelage transportada pela portuguesa corresponde a 61% do total, quando fora de 60% no ano precedente. A britânica representa 12% do total, contra 14% em 1806. E a norte-americana reforçou para 9%, quando fora de 8% em 1806. Nos dois anos as três frotas principais respondem por 82% da carga entrada no porto de Lisboa²⁷.

O ano de 1808 tem de reflectir, necessariamente, o Bloqueio imposto na foz do rio Tejo pela esquadra britânica, durante todo o tempo que durou a ocupação de Portugal na primeira invasão francesa. O “Marco dos Navios” não permite dúvidas. Com as derrotas infringidas pelas tropas britânicas em Agosto, deu-se por finda a primeira invasão em 15 de Setembro, quando Junot e os últimos dos seus soldados saíram de Portugal. Assim, em Setembro já entraram 18 navios com carga, quando a média deste mês, nos dois anos anteriores, fora de 92 embarcações. A uma média de 98 navios em Outubro correspondeu, em 1808, a entrada de 75 navios. Em Novembro entraram 88 navios (108, em 1806) e, em Dezembro, 89 (106, em 1806)²⁸.

Portanto, o ano de 1808 regista a profunda diminuição do tráfego mercante no porto de Lisboa, decorrente do Bloqueio imposto pela esquadra britânica. Claro que as consequências foram funestas, também para o abastecimento das populações civis e para o funcionamento da economia nacional, na medida em que ambas dependiam das importações. A tonelage destas foi de 24.965, ao nível de 22% do total das mercadorias entradas em 1807, já inferior ao de 1806. A frota portuguesa continuou a ser a predominante, mas com posição relativa diminuída face aos 60/61% anteriores. Agora, as suas 11.820 toneladas correspondem a 47% do total. O grande crescimento relativo foi da frota britânica, com 8.827 toneladas, que são 35% do total (nos dois anos anteriores representara 14 e 12%). A posição relativa da frota dos EUA manteve-se na ordem dos 8%²⁹.

Parte significativa do acréscimo de mercadorias transportadas pelos navios ingleses, em proveniência da Grã-Bretanha, destinava-se às suas tropas estacionadas em território português. Em relação a vários navios dos inventariados no “Marco dos Navios” a descrição da carga é, simplesmente, “mantimentos”, designação inexistente nos anos anteriores, o que faz admitir o seu destino militar³⁰.

O movimento de entrada de navios no porto de Lisboa, em 1809, denota, com evidência, os efeitos conjugados do Bloqueio de 1808 e da abertura dos portos brasileiros aos navios mercantes britânicos, decretada pelo príncipe regente D. João quando arribou a Salvador da Bahia, em 28 de Janeiro de 1808. Por um lado, a frota lusitana reduz-se, significativamente. Alguns dos navios que tinham transportado os pertences da Corte, na retirada para o Brasil, não voltaram ao serviço da respectiva carreira. Outros, foram apresados em portos

²⁶ INE, *Balança Geral de Commercio do Reino de Portugal com as Nações Estrangeira, 1807*, f. 92 e seg. A média destes produtos no período de 1796 a 1806 foi de 670 contos de réis.

²⁷ ALVES-CAETANO, António – *O Porto de Lisboa e o Bloqueio Continental (1806-1812), Ensaio de História Económica*. Lisboa: Academia de Marinha, 2004, p. 172 e 177.

²⁸ *Idem*, p. 170, 175 e 180.

²⁹ *Idem*, p. 172, 177 e 182.

³⁰ Num dos relatórios anuais da “Balança Geral de Comércio” o Contador Geral refere ter a Grã-Bretanha contratado com os Estados Unidos o abastecimento das tropas por ter admitido estar demasiado exposta a ataques da pirataria francesa nos transportes a partir das ilhas britânicas. O que confirma ter-se, inicialmente, encarregado desses suprimentos de armamento e víveres.

européus sujeitos ao Bloqueio Continental. Também os naufrágios aumentaram nos anos posteriores a 1807, porque a crise determinou aperto nas despesas de conservação das embarcações.

Por outro lado, porque os navios ingleses passaram a ter livre curso nos portos brasileiros, puderam fornecer o território de produtos industriais mais baratos e adquirir os produtos destinados à exportação para as Nações europeias, com os inerentes proveitos, em detrimento dos negociantes portugueses.

O peso das mercadorias transportadas para Lisboa, em 1809, cifrou-se em 86.666 toneladas, somente 68% da tonelagem alcançada no último ano “normal”, o de 1806. A frota portuguesa ainda foi a principal, a representar, apenas, 41% do total, contra os 60% de 1806. A frota britânica atingiu 23.237 toneladas, 32% acima do máximo que tivera em 1806, de 17.633. Os navios de bandeira portuguesa que, em 1807, em pouco mais de dez meses, tinham assegurado 397 viagens, já só conseguem 235 em 1809. A sua tonelagem média é agora de 152, a mais baixa do período em análise. A Grã-Bretanha passou de 141 navios, em 1806, para 228, mas as embarcações utilizadas são de reduzida arqueação, porque a média em 1809 é de 102 toneladas, na linha do registo de 1808, de 100 toneladas³¹.

No período em apreço, a frota portuguesa de maior expressão era a da carreira do Brasil, responsável por cerca de $\frac{3}{4}$ partes da tonelagem transportada pelos navios nacionais. Com a frota da Índia portuguesa, que por vezes se alongava até Macau, era constituída, maioritariamente, por galeras de grande porte. A tonelagem média da carreira do Brasil tinha sido de 370 toneladas, em 1806, baixando para 258 em 1809, sinal dos novos tempos³².

Em 1809, também a frota norte-americana começou a destacar-se. A carga transportada atingiu 15.237 toneladas, quase mais 50% do que em 1806, seu maior valor até então. Esta circunstância, que se manterá em 1810 e vai atingir cifras inimagináveis nos dois últimos anos do período, está associada ao abastecimento das tropas anglo-portuguesas que, em Portugal, davam luta ao exército napoleónico. As autoridades inglesas contrataram, com os Estados Unidos esses fornecimentos, como já referido³³.

A partir de 1810, a quebra da frota portuguesa que, no conjunto das viagens desde o Brasil, a América do Norte e a Europa não volta a atingir 200 navios – quando em 1807 tinha sido quase o dobro –, ocorre em paralelo com o aproveitamento, pela Grã-Bretanha, das vantagens que lhe foram concedidas pelo Tratado de Comércio, deste ano, a conceder redução de direitos alfandegários nos portos portugueses.

Em 1810, a maior tonelagem transportada é a dos navios ingleses, com 30.425, ou 34% do total de 89.867. Este valor está, ainda, abaixo das 126.806 toneladas com que Portugal se abastecia e apetrechava para abastecer, de produtos brasileiros, a indústria europeia, em 1806. A frota norte-americana continuou a progredir, atingindo em 1810 as 27.821 toneladas, valor que não permitia prever as 138.530 toneladas alcançadas em 1811, maior expressão dos abastecimentos às tropas estacionadas em território português³⁴.

Neste ano de 1811 as exportações britânicas para Portugal atingiram o máximo de 73.411 toneladas³⁵. Aqui, embora uma parte pudesse corresponder a exigências de fornecimento militar, a maioria foi de mercadorias destinadas ao mercado português, a aproveitar o abaixamento de direitos aduaneiros determinado pelo Tratado de 1810. Porém, os negociantes ingleses não atenderam à situação de penúria em que se encontrava uma população com a economia arruinada pelos incessantes movimentos de tropas beligerantes que, inclusive, lhes exigiam provisões que tinha dificuldade em produzir. Era no meio de grandes provações que se sobrevivia. Nos anos seguintes foram abundantes as notícias, em Inglaterra, de falências geradas pela não efectivação dos negócios previstos para Portugal.

³¹ ALVES-CAETANO, António – *O Porto de Lisboa e o Bloqueio Continental (1806-1812), Ensaio de História Económica*. Lisboa: Academia de Marinha, 2004, p. 172, 176, 181, 182, 186 e 187.

³² *Idem*, p. 171, 172, 186 e 187.

³³ *Idem*, p. 172 e 187.

³⁴ *Idem*, p. 172, 192 e 197. Ver, ainda, ALVES-CAETANO, António – «Os Socorros Pecuniários» Britânicos destinados ao Exército Português (1809-1814), *Subsídios para a História da Guerra de Libertação Nacional*. Lisboa: Lusitânia; Companhia de Seguros, 2013.

³⁵ *Idem*, p. 197.

Em 1812 a frota britânica ainda transportou 51.510, bem mais do dobro do valor registado em 1809, mas, a frota de maior expressão – pelas razões já aduzidas – continuou a ser a dos Estados Unidos, com 89.409 toneladas. Esta frota, nos dois últimos anos considerados, dispunha de navios de grande porte, correspondendo-lhes as médias de 200 e 232 toneladas, respectivamente, em 1811 e 1812. Ao invés do que acontecia no início do período, em que as médias foram de 77 e 78 toneladas³⁶.

A frota portuguesa era fortemente dominadora nos dois anos iniciais do período considerado. Em 1806, a carga transportada pelas frotas que se lhe seguiam, a britânica e a norte-americana, somava 27.830 toneladas, que não chegava a ser 37% das 76.282 toneladas carregadas pelos navios portugueses. E a capital necessitaria de mercadorias com peso superior a 126 mil toneladas, para o seu abastecimento normal e para, oportunamente, reexportar para a Europa. Em 1807, em que se receberam produtos por mar em pouco mais de dez meses, as duas frotas imediatas à nacional transportaram 23.541 toneladas de mercadorias, ao nível de 34% das 69.520 dos portugueses.

Em termos de capacidade de carga das embarcações utilizadas o desequilíbrio era mais acentuado. As frotas britânica e norte-americana reunidas registavam o transporte médio de 102 toneladas por navio, enquanto a frota lusitana apresentava o dobro da capacidade utilizada, 204 toneladas. A situação atenuou-se em 1807, com a média das frotas conjuntas a reduzir-se para 100 toneladas, acusando a portuguesa a média de 175 toneladas, ou três quartas partes de excesso de capacidade aproveitada.

A frota lusitana, que conseguiu, ainda, ser a que transportava maior carga até 1809, caiu, inexoravelmente, para a terceira posição nos dois últimos anos, com as frotas norte-americana e inglesa a exibirem valores pouco relacionados com o normal abastecimento da economia portuguesa através de Lisboa. Mas, Portugal, já não dispunha de navios mercantes em número suficiente para acudir às necessidades correntes. Repare-se que, mesmo em 1810, as quase 90 mil toneladas totais entradas na capital só representam 70% do valor total de 1806, que podemos admitir corresponder ao padrão anual de abastecimento através de Lisboa. Mas, nem esses 70% seriam atingidos, porque parte substancial das mercadorias vindas nos navios das outras duas frotas, em 1810, teria destino militar. Nos dois últimos anos, de 1811 e 1812, o que a frota portuguesa transportou foi, apenas, 42% e 47%, respectivamente, do que carregara em 1806.

Em suma, com o que se escreveu acerca de 1810, e apesar dos enormes valores globais das importações de 1811 e 1812 pela capital, é seguro que o abastecimento nacional minguou desde 1808, o que significa perda de qualidade de vida do geral da população.

O gráfico que se apresenta, a encerrar a exposição, relativo ao peso das cargas transportadas pelas principais frotas que frequentaram o porto de Lisboa no período entre 1806 e 1812, permite obter noção, clara, da diferenciação de situações, antes e depois do Bloqueio. O panorama que se apresentava antes foi profundamente alterado pelo Bloqueio Continental e pelas suas consequências. Houve perda de muitos navios da frota portuguesa. O Brasil passou para a esfera de influência económica da Grã-Bretanha logo em 1808: Portugal perdeu a colónia muito antes da independência política em 1822. A Inglaterra obteve vantagens extraordinárias do Tratado de Comércio de 1810, tanto no Brasil como em Portugal³⁷. Finalmente, o contrato estabelecido pela Grã-Bretanha com os Estados Unidos, para que fossem navios desta nacionalidade a providenciar o integral abastecimento das tropas anglo-portuguesas estacionadas em Portugal, determinou a predominância da frota norte-americana nos dois últimos anos, quando, até 1810, era a menos importante das três frotas principais.

Tudo isto foi possível conhecer através da análise dos elementos estatísticos facultados por uma fonte documental manuscrita depositada no antigo Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, o “Marco dos Navios”.

³⁶ *Idem*, p. 171, 172, 176, 177, 196, 197, 201 e 202.

³⁷ ALVES-CAETANO, António – Portugal na periferia dos Impérios (1807-1820), submetido ao Jugo Napoleónico, Colónia do Brasil e Protectorado da Inglaterra. In *Actas do XXVII Encontro Anual*. Lisboa: APHES, 2007.

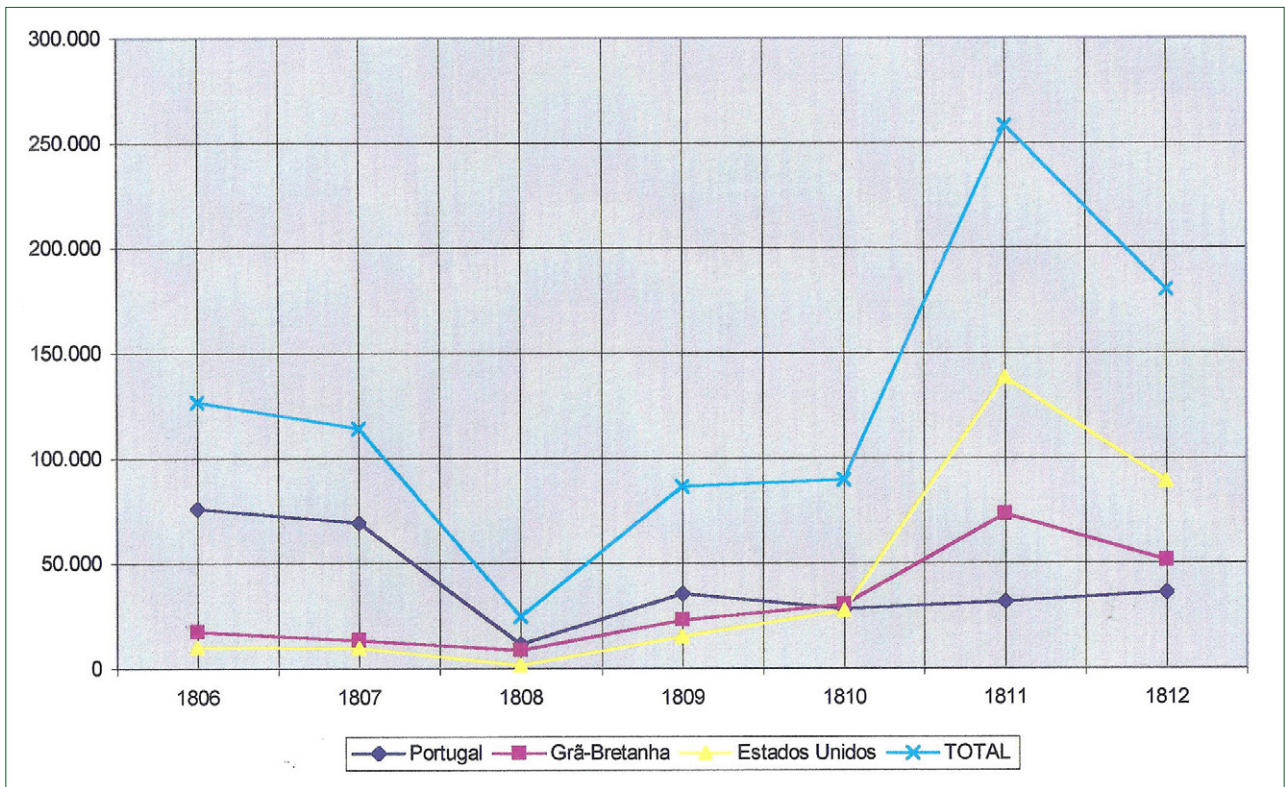


Gráfico 1 - Tonelagem transportada pelos Navios entrados no Porto de Lisboa entre 1806 e 1812. Total e por territórios de registo de Navios

Fontes e Bibliografia

FONTES MANUSCRITAS

Arquivo Municipal de Lisboa

Marco dos Navios, *Livros de entradas dos navios portugueses, livros das entradas e despachos feitos na mesa do Marco dos Navios*.

Arquivo Central da Marinha

Entradas e Saídas de Navios – Porto de Lisboa, 1806-1812, Cxs. 243-245.

Instituto Nacional de Estatística

Balança Geral de Comercio do Reino de Portugal com os seus Dominios e com as Nações Estrangeira, 1806-1815.

ESTUDOS

ALVES-CAETANO, António – A Frota Portuguesa do Brasil e as Invasões Francesas. In *O Poder do Estado no Mar e a História, Actas do XI Simpósio de História Marítima (2009)*. Lisboa: Academia de Marinha, 2013, p. 245-277.

ALVES-CAETANO, António – «Os Socorros Pecuniários» Britânicos destinados ao Exército Português (1809-1814), *Subsídios para a História da Guerra de Libertação Nacional*. Lisboa: Lusitânia; Companhia de Seguros, 2013.

ALVES-CAETANO, António – A Guerra Peninsular e a Economia Portuguesa. In *A Guerra Peninsular: Perspectivas Multidisciplinares, Actas do Congresso Internacional e Interdisciplinar Evocativo da Guerra Peninsular*. Vol. II. Lisboa: Caleidoscópio, 2008, p. 569-571.

ALVES-CAETANO, António – Portugal na periferia dos Impérios (1807-1820), submetido ao Jugo Napoleónico, Colónia do Brasil e Protectorado da Inglaterra. In *Actas do XXVII Encontro Anual*. Lisboa: APHES, 2007.

ALVES-CAETANO, António – *O Porto de Lisboa e o Bloqueio Continental (1806-1812)*, Ensaio de História Económica. Lisboa: Academia de Marinha, 2004.

ALVES-CAETANO, António – O Comércio da Ásia e as Invasões Francesas (encontros e desencontros com o Brasil: 1803-1821). *Revista de História Económica e Social*. Lisboa: Âncora Editora. 2.ª Série Nº 2 (2.º Semestre 2001), p. 35-74.

BALBI, Adrien – *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve*. Edição em Fac-simile. Tomo I-II. Lisboa; Coimbra: IN/Casa da Moeda; Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, 2004.

MACEDO, Jorge Borges de – *O Bloqueio Continental – Economia e Guerra Peninsular*. Coleção Estudo e Ensaio. Lisboa: Editorial Delfos, 1962.

MACEDO, Jorge Borges de – *O Bloqueio Continental – Economia e Guerra Peninsular*. 2.ª edição revista. Lisboa: Gradiva, 1990.

MATOS, Francisco – O imposto municipal do “Marco dos Navios”: uma introdução histórico-documental. *Cadernos do Arquivo Municipal*. Lisboa: CML. N.º 1 (1997), p. 42-49.

MUNCH-PETERSEN, Thomas – *Defying Napoleon, How Britain Bombarded Copenhagen and Seized the Danish Fleet in 1807*. Stroud: Sutton Publishing, 2007.

NEWITT, Malyn; ROBSON, Martin - *Lord Beresford e a Intervenção Britânica em Portugal, 1807-1820*. Lisboa: ICS, 2004.

SILBERT, Albert – *Do Portugal de Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*. 3.ª edição. Lisboa: Livros Horizonte, 1981.

VALÉRIO, Nuno – Portuguese Economic Performance 1250-2000. In *Annals of the 13th International Congress of Economic History*. Buenos Aires: IEHA, 2002.



NOTAS CURRICULARES DOS AUTORES

Ana Cristina Martins

Doutorada em História (com tese sobre os primeiros 100 anos da Associação dos Arqueólogos Portugueses), Mestre em Arte, Património e Restauro (sobre J. Possidónio N. da Silva, primeiro presidente da Associação dos Arqueólogos Portugueses) e Licenciada em História, variante de Arqueologia pela Universidade de Lisboa, é no Centro de Arqueologia deste estabelecimento de ensino superior que desenvolve, como investigadora integrada, projetos sobre a Arqueologia em Portugal no século XX. Possui várias publicações na área da História da evolução do pensamento arqueológico, museológico e patrimonial, a maioria das quais resultante de comunicações apresentadas em encontros nacionais e internacionais. Leciona na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, na qualidade de Professora Auxiliar Convidada, nela coordenando os Seminários de História do Património e da Ciência. Investigadora Colaboradora do Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, na área da História da Arqueologia, preside, na atualidade, à Secção de Arqueologia da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Ana Patrícia Rodrigues Alho

Licenciou-se em História pela Universidade Lusíada em 2004 e obteve o grau de mestre em Arte, Património e Restauro, na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa no ano de 2008, com dissertação “*As Gárgulas no Mosteiro de Santa Maria da Vitória. Função e Forma*”. No ano de 2009 obteve uma bolsa de Doutoramento atribuída pela Fundação para a Ciência e Tecnologia. Obteve duas bolsas de investigação atribuídas pela Fundação para a Ciência e Tecnologia nos seguintes projetos: Projeto de Investigação Científica e de Desenvolvimento Tecnológico de *Azulejaria Medieval em Portugal – um estudo de proveniência* (PTDC/CPC-EAT/4719/2012), sob a Coordenação da Professor Doutor Rui Trindade, dezembro de 2013; Projeto de Investigação Científica e de Desenvolvimento Tecnológico de *História da Ciência e Tecnologia: Das Comissões Geológicas aos Serviços Geológicos (1848-1970): História e Herança Científica* (PTDC/HCT/65345/2006), sob a Coordenação da Professora Doutora Ana Carneiro, abril de 2009 a janeiro de 2010. Autora da obra “*As Gárgulas no Mosteiro de Santa Maria da Vitória. Função e Forma*”, publicada pela Câmara Municipal da Batalha em agosto de 2010. Participou em vários Congressos, Seminários e Encontros, durante os anos de 2010 a 2014, tanto em Portugal como em Espanha, nos quais publicou vários artigos. Participa como investigadora colaboradora no ARTis - Instituto de História da Arte da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Em 2012 faz parte do grupo de investigação do Projeto “*Magister – Arquitectura Tardo-gótica em Portugal: Protagonistas, modelos e intercâmbios artísticos (Séc. XV-XVI)*”, financiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia e coordenado pelo Instituto de História da Arte da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Em 2013 participa no grupo de investigação do projeto “*Da cidade sacra à cidade laica. A extinção das ordens religiosas e as dinâmicas de transformação urbana na Lisboa do século XIX*”, financiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia e coordenado pelo Instituto de História da Arte da Faculdade de Ciências, Sociais e

Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Participação na Comissão Externa de Avaliadores dos *Cadernos do Arquivo Municipal*, 2ª Série. Realização de visitas guiadas aos terraços do mosteiro de Santa Maria da Vitória, sob o tema: *As Gárgulas e o sistema Hidráulico no Mosteiro de Santa Maria da Vitória*, em outubro de 2013, e no Ciclo de palestras sobre História, Arte e Ciência medieval: Idade dos Saberes, de abril a junho de 2014.

Ana Tostões

PhD, é presidente do *International Committee for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods* (DOCOMOMO Internacional), editora do *DOCOMOMO Journal* e professora associada com agregação no Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa onde é coordenadora do Doutorado em Arquitetura e responsável pela área disciplinar da cultura arquitetónica. Arquitecta e historiadora da arquitetura, o seu tema de pesquisa é a história e a teoria da arquitetura e da cidade contemporâneas. Neste tópico realizou conferências, foi curadora de exposições, publicou livros e artigos científicos em Portugal e no estrangeiro. Foi vice-Presidente da Ordem dos Arquitectos e da Associação Internacional de Críticos de Arte (Secção Portuguesa). Em 2006 foi agraciada pelo Presidente da República com o grau de comendador da Ordem do Infante Dom Henrique pelo seu trabalho de investigação e divulgação da arquitetura.

Andreia Durães

Licenciada em História pela Universidade do Minho. Presentemente, aluna de doutoramento em História Moderna na Universidade do Minho com o projeto: “Casas de cidade: processo de privatização e consumos de luxo nas camadas intermédias urbanas (Lisboa na segunda metade do século XVIII e início do século XIX) com bolsa concedida pela Fundação para a Ciência e Tecnologia e sob a supervisão da Doutora Isabel dos Guimarães Sá (Universidade do Minho) e do Doutor Nuno Gonçalo Monteiro (Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa). Desde 2008 e até 2011, membro do projeto de investigação “Portas adentro: interiores domésticos na Idade Moderna em Portugal” financiado pela FCT, coordenado pela Doutora Isabel dos Guimarães Sá. Entre 2009 e 2011 lecionou na Escola Artística de Soares dos Reis (Porto). Os seus interesses de pesquisa incidem sobre história social, cultura material e mais recentemente, habitação corrente.

Publicações: “Luxo e vida privada: O exemplo da Pragmática de 1609”. *Boletim Informativo do Núcleo de Estudos de População e Sociedade*, Universidade do Minho, Série II, n.1, 2007, pp. 19-40; “Penhoristas do Porto no início do século XVII: Homens, actividade e objectos”. In: SÁ, Isabel dos Guimarães; GARCÍA FERNÁNDEZ, Máximo (dir.), *Portas Adentro: comer, vestir a habitar na Península Ibérica (ss. XVI-XIX)*. Coimbra; Valladolid: Imprensa da Universidade de Coimbra; Universidad de Valladolid, 2010, pp. 251-272; “The Empire Within: Consumption in Lisbon in Eighteenth Century and First Half of the Nineteenth Century”. *Histoire & Mesure*, EHESS, Vol. XXVII, 2012, pp. 165-196; “Middling Strata in Portugal (1600-1850): An Approach to the Social Vocabulary”. *Topoi. Revista de História*, Rio de Janeiro, Vol. 14, n. 27, 2013, pp. 318-343. www.revistatopoi.org e cerca de 300 entradas no glossário “Portas adentro: glossário de objectos do português antigo”. <http://www.portasadentro.ics.uminho.pt>.

António Augusto Salgado de Barros

Licenciou-se em Engenharia Mecânica em 1967 pelo Instituto Superior Técnico. De 1968 a 1973 foi Assistente Especialista da Junta de Energia Nuclear no Grupo de Transferência de Calor. Foi Assistente do Departamento de Matemáticas do Instituto Superior Técnico de 1971 a 1973. De 1973 a 1976 trabalhou como Chefe de Serviços de um dos sectores de produção da SETENAVE, Estaleiros Navais de Setúbal. Em 1977 iniciou a sua colaboração na CUF, posteriormente QUIMIGAL, como projetista, gestor e administrador de empresas do grupo. Em 1994 iniciou o processo de conceção e implementação do sistema de Acreditação de Cursos de Engenharia, promovido pela Ordem dos Engenheiros, como Diretor do Gabinete de Qualificação, tendo publicado dois livros e três dezenas e meia de trabalhos e artigos em revistas e proferido cerca de sessenta palestras em Portugal e estrangeiro, sobre avaliação do Ensino Superior de Engenharia. Pelo seu desempenho nesta atividade foi-lhe atribuído pela Ordem dos Engenheiros o Título de Membro Conselheiro. A partir de 2010 tem-se dedicado ao estudo da História de Lisboa, tendo já completado quatro trabalhos, três

deles a aguardar publicação, O seu interesse tem-se centrado no desenvolvimento urbano da cidade e das suas infraestruturas.

Publicações no âmbito da História de Lisboa: “Contribuição para o Estudo do Desenvolvimento Urbano de Lisboa - A Freguesia de Santo Estêvão”, aguarda publicação na *Revista Olisipo*; “Contribuição para o Estudo do Desenvolvimento Urbano de Lisboa - A Freguesia de S. Miguel”, aguarda publicação; *O Saneamento na Cidade Pós Medieval - O Caso de Lisboa (2014)*; “Os Canos na Drenagem da Rede de Saneamento da Cidade de Lisboa Antes do Terramoto de 1755” - *Cadernos do Arquivo Municipal* - nº 1, 2ª Série; *O Abastecimento de Água na Cidade Antiga e Moderna - O Caso de Lisboa (no prelo)*; “Em defesa do ambiente da Cidade: papel regulador do Poder Real e do Senado”, *Cadernos do Arquivo Municipal* - nº 2, 2ª Série, e “Duas Grandes Inquietações da Lisboa Antiga: o abastecimento de água e o saneamento (Do Século XV Ao Século XVIII)” - Documento em preparação no âmbito do XXXIV Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social.

António Alves Caetano

Nasceu em Lisboa. Licenciatura de Economia pelo ISCEF (Universidade Técnica de Lisboa), atual Instituto Superior de Economia e Gestão, em 1955, com 17 valores (bom com distinção) e prémios escolares, como o de melhor aluno (ex-aequo). Dos primeiros economistas formados depois de 1954 a fazer estudos económico-financeiros e de viabilidade económica, em empresas. Iniciou-se como primeiro chefe de secção de Estudos Económicos da TAP. Responsável pela estruturação económica e financeira da Indústria Siderúrgica Portuguesa (1956-1959). Representante de Portugal no Comité do Aço (ONU). Professor de Geografia Económica Portuguesa no ISCEF (1959-1968). Diretor de investigação no Centro de Economia e Finanças (Instituto Gulbenkian de Ciência). Diretor português do Projeto Regional do Mediterrâneo (OCDE), sobre ajustamento do Sistema de Ensino às necessidades de pessoal científico e técnico. Atividade profissional em empresas, tendo dirigido companhias de seguros em Portugal, Brasil e Macau. Introdutor do Seguro de Crédito em Portugal, através da fundação da COSEC (1969). Participou, ainda, na criação de VIDA PREVIDÊNCIA PRIVADA (Brasil, 1981), atual *Bradesco Vida e Previdência*, líder do mercado brasileiro; do montepio MONAF (1985) e do banco BANIF (1988). Presidente da Comissão Nacional de Garantias de Crédito (1985-1990), que decidia sobre o aval do Estado no seguro de crédito à exportação, e de órgãos sociais da Associação Portuguesa de Seguradores. Último cargo: presidente da Companhia de Seguros FIDELIDADE. Consultor de empresas portuguesas, da Autoridade Monetária e Cambial de Macau e da ICEA (Madrid).

Bibliografia publicada desde 1955 sobre Teoria e Política Económica, Comércio Internacional, Estrutura e Desenvolvimento Económico, Economia Regional, Economia do Ensino, Fiscalidade, Seguros e História Económica. Desde 1995 consagrado à pesquisa de História Económica e Social sobre fontes primárias, como Investigador não vinculado a qualquer Instituição. História de Portugal e do Brasil no Antigo Regime, Guerra Peninsular e período liberal português. História de Lisboa e Seguros no século XIX. Adepto da Cliometria. Biografia do Conde do Farrobo (1801-1869). Pensamento Económico de Claudio Adriano da Costa (1795-1866) e de D. Rodrigo de Souza Coutinho (1755-1812). No domínio da História Económica e Social: cinco livros publicados, um artigo em livro de homenagem, um artigo em livro de coletânea, lições em Seminários Universitários, oito artigos em revistas da especialidade e vinte e três comunicações apresentadas em Congressos, inseridas nos respetivos Anais. Prémio EDP – ACADEMIA DE MARINHA de Política e Comércio (ex-aequo) em 2013. Membro da Associação Portuguesa de História Económica e Social (APHES), da Sociedade de Geografia de Lisboa (Secção de História) e da Academia de Marinha (Classe de História Marítima).

Aurora Almada e Santos

Arquivista do Arquivo Municipal de Lisboa / Direção Municipal da Cultura / Câmara Municipal de Lisboa. Investigadora integrada do Instituto de História Contemporânea - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas / Universidade Nova de Lisboa. Doutorada em História Contemporânea pela Universidade Nova de Lisboa, onde defendeu a tese intitulada “A Organização das Nações Unidas e a questão colonial portuguesa (1960-1970)”. Autora de várias publicações, tem participado, com a apresentação de comunicações, em encontros científicos nacionais e estrangeiros.

Carlos Guardado da Silva

Licenciado em História, mestre e Doutor em História Medieval e pós-graduado em Ciências Documentais – variantes de Arquivo e Biblioteca e Documentação, pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, onde é Investigador do Centro de Estudos Clássicos e Professor Auxiliar Convocado em Ciências da Documentação e Informação. É, ainda, Responsável pelo Arquivo Municipal de Torres Vedras, Sócio da Sociedade Portuguesa de Estudos Medievais e da Associação Portuguesa de Bibliotecários, Arquivistas Documentalistas (BAD) e Académico Correspondente da Academia Portuguesa da História.

Cristina Dias

Licenciada em História, é investigadora do Centro de Investigação em Ciências Históricas (CICH), da Universidade Autónoma de Lisboa. Tem vindo a fazer investigação e é coautora de várias obras publicadas na área da História Empresarial, História da Arte e do Urbanismo.

Daniel Alves

Professor Auxiliar no Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, e investigador no Instituto de História Contemporânea. Tem um doutoramento em História Económica e Social Contemporânea (2010) e um mestrado em História do Século XIX (2001). Desde novembro de 2011 é membro integrado do Grupo de Trabalho 1 (Espaço e Tempo) da *Network for Digital Methods in the Arts and Humanities (NeDiMAH)*, financiada pela ESF - *European Science Foundation* e dedicada ao desenvolvimento de abordagens digitais para a representação e análise das dimensões espaciais e temporais. As suas áreas de interesse são a História Contemporânea, a História Económica e Social, a História Urbana, a História das Revoluções e as Humanidades Digitais. Entre outras publicações, tem alguns artigos publicados em revistas científicas nacionais e estrangeiras, sobretudo sobre História Económica e Social e SIG aplicado à História, nomeadamente nas revistas *Interdisciplinary History*, *Historical Methods*, *Social Science History* e *International Journal of Humanities and Arts Computing*. Leciona Informática Aplicada à História, História Contemporânea (Século XIX) e História dos Estados Unidos da América, na licenciatura em História, e História das Revoluções, no mestrado em História. É membro fundador da Associação das Humanidades Digitais (<http://ahdig.org/>) e colabora com frequência em projectos de investigação como consultor para a área da aplicação de metodologias digitais à investigação histórica.

Fernando Alberto Gomes Pedrosa

Licenciado em Ciências Militares e em Ciências Sociais e Políticas, dedica-se há 38 anos ao estudo da história marítima, com especial incidência na história da pesca, do corso, da artilharia naval e das devoções marinheiras. Publicou 8 livros, cerca de 70 artigos e comunicações, e obteve vários prémios literários, entre os quais: *Afonso de Albuquerque e a Arte da Guerra*, Câmara Municipal de Cascais, 1998. Prémio do Mar Rei D. Carlos, 1995; *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima. Pescadores, Marinheiros e Corsários*, Câmara Municipal de Cascais, 2000. Prémio do Mar Rei D. Carlos, 1997; *O declínio do poder naval português. A Marinha, o Corso e a Pesca nos inícios do séc. XVII*, Câmara Municipal de Cascais, 2009. Prémio do Mar Rei D. Carlos, 2005 e *Corsários e piratas na costa portuguesa. Séculos XII a XIX (1139-1830)*, 470 fls. A4, Prémio Almirante Sarmento Rodrigues, Academia de Marinha, 1995.

Edite Martins Alberto

Mestre em História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa) e doutorada pelo Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho.

Exerce funções no Arquivo Municipal de Lisboa (Câmara Municipal de Lisboa) como técnica superior de História na área da disseminação da informação.

É investigadora integrada do Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e Universidade dos Açores e investigadora associada do Instituto de História da Arte da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e do Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura Espaço e Memória da Universidade do Minho e Universidade do Porto. Possui experiência de investigação na área do património cultural e no estudo da história de Portugal na época moderna, confirmada por várias publicações e apresentação de comunicações a congressos científicos, nacionais e internacionais.

Filipa Ramalhete

Antropóloga, mestre e doutora em ordenamento do território, docente no Departamento de Arquitetura da Universidade Autónoma, investigadora do Centro de Estudos de Arquitectura, Cidade e Território da Universidade Autónoma e Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Israel Guarda

Formado em História Variante de Arqueologia pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa em 2001. Nesta instituição defendeu em 2006 a tese de Mestrado em História de Arte Contemporânea: “Formas Urbanas. A construção da cidade de Lisboa entre 1888 e 1958”, encontrando-se a finalizar na mesma área disciplinar o doutoramento: “Os grandes conjuntos na área metropolitana de Lisboa: História das ideias de design urbano (1945 - 1974)”. As suas áreas de interesse relacionam a morfologia espacial, a história urbana e a história das ideias de projeto, no contexto histórico das transformações urbanas do século XX. Tem desenvolvido investigação e artigos em diversos projetos de investigação e participado em conferências nacionais e internacionais.

Joana Mourão

Arquiteta (Universidade de Coimbra, 2001), pós-graduada (Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto e Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2005) e doutorada em Urbanismo (Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2012). Tem participado em projetos de arquitetura e estudos de planeamento urbano. Tem atividade como investigadora, sendo docente convidada. É consultora em avaliações de impactos territoriais de políticas urbanas, de habitação e de realojamento. É autora de livros, artigos científicos e relatórios, sendo atualmente investigadora do Centro de Estudos sobre a Mudança Socioeconómica e o Território / Instituto Universitário de Lisboa (DINÂMIA/CET-IUL) no projeto MEMO - Evolução do Metabolismo da Área Metropolitana de Lisboa. Lições para um futuro urbano sustentável.

Judite Lourenço Reis

Licenciada em Sociologia pelo Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE) e mestre em Metropolização, Planeamento Estratégico e Sustentabilidade pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FCSH-UNL) e Universidade Atlântica. É Técnica Superior na Câmara Municipal de Lisboa – Direção Municipal de Cultura. Integra o grupo de investigação do Gabinete de Estudos Olisiponenses – Departamento de Património Cultural, estando afeta à temática do património cultural imaterial. O seu trabalho permeia entre a Sociologia Urbana e a Sociologia da Cultura, áreas onde tem publicado alguns artigos e proferido algumas comunicações.

Maria Alexandra Trindade Gago da Câmara

Licenciada em História - Variante História da Arte, e Mestre em História da Arte pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, doutorou-se em História de Arte Moderna na Universidade Aberta em 2001, onde exerce funções de docência desde 1992, sendo responsável por unidades curriculares do 1º, 2º e 3º ciclo na área da História da Arte Portuguesa e do Património Histórico e Artístico. É vice-coordenadora do Mestrado em Estudos do Património. O seu campo

preferencial de investigação é o século XVIII, debruçando-se sobre questões da espacialidade teatral e, das relações entre a azulejaria de Setecentos e um terreno mais vasto da cultura portuguesa deste período, tendo neste âmbito participado regularmente em colóquios e seminários e colaborado em revistas da especialidade. Outras áreas de investigação: História Urbana, Olissipografia, Artes Decorativas e Aplicadas, Humanidades digitais. É membro integrado do Centro de História da Arte e da Investigação Artística (CHAIA) da Universidade de Évora.

Maria João Pereira Coutinho

Doutora em História (especialidade em Arte, Património e Restauro) e membro integrado do Instituto de História da Arte da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. É bolsista da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (SFRH/BPD/85091/2012), desde março de 2013. Entre 1998 e 2005 foi docente na Escola Superior de Artes Decorativas – Fundação Ricardo do Espírito Santo Silva e entre 2006 e 2009 foi bolsista de doutoramento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT). Entre 2010 e fevereiro de 2013 foi bolsista do projeto “Lisboa em Azulejo antes do Terramoto” do Instituto de História da Arte – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Margarida Sá Nogueira Lalanda

Professora na Universidade dos Açores e investigadora integrada do Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e Universidade dos Açores. Licenciada em História; doutorada em História da Cultura e das Instituições. Coordenadora da formação em Ciências Documentais e da Informação na Universidade dos Açores desde 2000. Interesses: História Moderna; Clarissas; estruturas e vivências religiosas; documentação e arquivos; a Comunicação e a História; Açores, Portugal, Atlântico; história da cultura; comportamentos e valores culturais; organização social; municipalismo; história local e regional; análise qualitativa. Autora do livro *A Sociedade Micaelense no século XVII: estruturas e comportamentos*, entre muitos outros textos.

Paulo Jorge dos Mártires Batista

Licenciado em História (Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa). Mestre em Ciências da Informação e da Documentação - (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa). Doutorando em Documentación (Universidad de Alcalá de Henares). Exerceu funções de investigador no IICT/CEHCA, de técnico superior no IPPAR (IGESPAR) e no IAN/TT (DGLAB), e de professor no mestrado de Ciências da Informação e da Documentação, da FCSH-UNL. Atualmente desempenha funções de técnico superior no Arquivo Municipal de Lisboa. Orientador de estágios de pós-graduação e dissertações de mestrado em Ciências da Informação e da Documentação - variante de Arquivo. Tem artigos publicados em revistas científicas de Portugal e Espanha, na área das Ciências da Informação e da Documentação, em que também é conferencista.

Patrícia Bento d’Almeida

É arquiteta (Universidade Lusíada, 2000) com mestrado (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2006) e doutoramento (FCSH-UNL, 2013) em História da Arte. As principais áreas científica de investigação a que se tem dedicado são: I) História da Arquitetura e do Urbanismo Contemporâneo em Portugal, II) Património Arquitetónico e Urbano Contemporâneo em Portugal e III) Estudos Artísticos. Atualmente é membro integrado da equipa de investigação do Centro de Estudos sobre a Mudança Socioeconómica e o Território / Instituto Universitário de Lisboa (DINÂMIA/CET-IUL) e bolsista de investigação do projeto MEMO - Evolução do metabolismo da Área Metropolitana de Lisboa. Lições para um futuro urbano sustentável (PTDC/EMS-ENE/2197/2012). Tem desenvolvido textos de enquadramento crítico publicados em livros, proferido diversas comunicações em congressos nacionais e internacionais e publicado artigos científicos.

Pedro Fidalgo

É doutorado em Periferias, Sustentabilidade e Vitalidade Urbana pela “Escuela Técnica Superior de Arquitectura” da “Universidad Politécnica de Madrid”, com a tese “Elementos Visuais Determinantes da Paisagem Litoral - O potencial presente e endógeno na confluência do Tejo com o Atlântico”. É Pós-Graduado em Direito do Planeamento, do Urbanismo, e do Ambiente, pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra. Concluiu o Curso de Mestrado em Planeamento Regional e Urbano da Universidade de Lisboa. É Mestre em “Sauvegarde du Patrimoine Bâti” pela “École Polytechnique Fédérale de Lausanne”. Licenciou-se em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa. É investigador integrado do Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Tem desenvolvido uma atividade profissional independente, onde se destaca a recuperação da Praça de Touros do Campo Pequeno (coautoria), a sede da Kyocera Portugal, e um conjunto de intervenções no Teatro Nacional Dona Maria II e Teatro Nacional de S. Carlos, em Lisboa.

Rui André Alves Trindade

Lisboa, 1959. Doutoramento em História da Arte pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Conservador do Museu Nacional de Arte Antiga. Investigador do Instituto de História da Arte da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Silvia Di Salvatore

É arquiteta, formada na Universidade de Firenze, PhD em Arquitetura pelo Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa (IST-UL) (2012). É investigadora no Instituto de Engenharia de Estruturas, Território e Construção (IST-UL) onde atualmente desenvolve a investigação de pós-doutoramento "Cidade pensada, cidade construída, Política e Planeamento Urbano no Estado Novo (1934-1974)" (FCT-2013). A sua pesquisa centra-se na história da cidade e do urbanismo do século XX, âmbito onde tem desenvolvido projetos de investigação, apresentado comunicações em conferências e publicado artigos científicos em Portugal e no estrangeiro.

Silvia Ferreira

É Doutora em História na especialidade de Arte, Património e Restauro pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa com o tema: *A Talha Barroca de Lisboa (1670-1720). Os artistas e as obras*. Participa atualmente num projeto de estudo financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, denominado *ROBBIANA – As esculturas Della Robbia em Portugal: estudo histórico, artístico e laboratorial* (PTDC/HIS-HEC/116742/2010) do Instituto de História da Arte da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, do qual é membro integrado desde janeiro de 2012. Para além da sua atividade principal, ligada à divulgação do património de talha dourada de Lisboa e das áreas da sua influência, traduzida na participação em congressos, seminários e cursos livres, tanto em Portugal como no estrangeiro, tem colaborado em vários projetos no âmbito mais vasto da história religiosa da época moderna. Nestes domínios é autora de diversas publicações, tanto coletivas como singulares.

Sofia Fernandes

Formada em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa em 2008. Tem experiência em investigação científica no campo da Arquitetura, com especial enfoque na área da Teoria e História da Arquitetura, versando temáticas como a: arquitetura escolar, autores de projeto (Arquitetos, Engenheiros, Construtores Cívicos), evolução da morfologia da cidade de Lisboa e os seus novos equipamentos coletivos, etc. Numa linha temporal extensa, com ênfase na transição para o século XX até à Revolução de Abril de 1974. Fez parte do projeto de investigação “Arquiteturas de Papel - Estudo sistemático de imagens e projetos de Arquitetura do início do século XX, através da *Construção Moderna 1900 - 1919*. (Financiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia: POCI/AUR/60756/2004). Atualmente colabora como investigadora no

Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design da Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa e é membro da European Architectural History Network (EAHN).

Susana Coentro

Mestre em Conservação e Restauro pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa. Especializou-se na área de Cerâmica e Vidro, com a tese de Mestrado “Estudo da Camada Pictórica na Azulejaria Portuguesa do Século XVII” (2010), em colaboração com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil e o Museu Nacional do Azulejo. Prosseguiu os estudos na área da azulejaria nacional, encontrando-se a terminar o doutoramento pela mesma universidade, sob o tema “Azulejaria Medieval em Portugal: estudo de materiais, técnicas e proveniências”. Investigadora do Vidro e Cerâmica para Artes (VICARTE) da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.

Teresa Fonseca

Licenciada em História pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Mestre em História Cultural e Política pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. E doutora em História das Ideias Políticas por esta última Faculdade (junho de 2000). Foi bolseira de pós-doutoramento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

Tem 11 livros publicados sobre História Moderna e História Contemporânea de Portugal, incluindo a tese de doutoramento (Absolutismo e municipalismo. Évora. 1750-1820, Lisboa, 2002) e várias dezenas de artigos, em revistas municipais e académicas (*Ler História; Revista Portuguesa de História; e-Journal of Portuguese History; Portuguese Journal of Social Sciences; e Cultura. Revista de História e Teoria das Ideias*. Entre 2003 e 2011 foi membro integrado do Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora e do seu Conselho Científico. Atualmente não pertence a nenhum centro de investigação, continuando a trabalhar autonomamente.

Teresa Marat-Mendes

Arquiteta pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa (1994), Mestre em Ordenamento do Território e Planeamento Ambiental pela Universidade Nova de Lisboa (1999) e Doutorada em Arquitectura pela University of Nottingham (2002). Professora Auxiliar no ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa, é investigadora no Centro de Estudos sobre a Mudança Socioeconómica e o Território (DINÂMIA'CET-IUL) onde coordena a equipa de investigação do projeto MEMO (PTDC/EMS-ENE/2197/2012). Com investigação realizada em Portugal e internacionalmente, é autora de publicações científicas nacionais e internacionais no âmbito da sustentabilidade urbana, da história urbana e do estudo da forma urbana, com especial enfoque em Lisboa e seu território.

Teresa Leonor M. Vale

Licenciou-se em História, variante de História da Arte (1989), na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, onde também obteve o grau de Mestre em História da Arte (1994). Doutorou-se em História da Arte (1999) na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, com a dissertação intitulada *A Importação de Escultura Italiana no Contexto das Relações Artístico-Culturais entre Portugal e Itália no Século XVII*. Detentora de estudos especializados de Museologia e Conservação das Obras de Arte, desenvolveu, durante mais de uma década, colaboração com a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais no âmbito do inventário de património arquitetónico. Exerceu funções de docência (e de direção pedagógica) na Escola Superior de Artes Decorativas da Fundação Ricardo do Espírito Santo Silva e na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, e exerce idênticas funções docentes (desde 2010) na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, sendo desde Setembro de 2012 Professora Auxiliar de História da Arte da mesma Faculdade.

Desenvolveu, entre 2004 e 2007, um projeto de investigação sobre *Tumulária Portuguesa do Maneirismo e do Barroco*, e entre 2007 e 2013 um outro intitulado *Ourives e Escultores. A ourivesaria barroca italiana em*

Portugal – acervo, contexto e processos de importação, ambos no âmbito de bolsas de pós-doutoramento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia. É autora de diversas publicações no domínio da História e da História da Arte, entre as quais se destacam os seguintes livros: *O Beau Séjour Uma Quinta Romântica de Lisboa*, (Menção Honrosa do Prémio Júlio de Castilho, Lisboa, 1992), *A Escultura Italiana de Mafra* (Lisboa, 2002), *Escultura Italiana em Portugal no Século XVII* (Lisboa, 2004), *Escultura Barroca Italiana em Portugal. Obras dos Séculos XVII e XVIII em Coleções Públicas e Particulares* (Lisboa, 2005), *Diário de um Embaixador Português em Roma (1676-1678)* (Lisboa, 2006), *Um Português em Roma, Um Italiano em Lisboa. Os Escultores Setecentistas José de Almeida e João António Bellini* (Lisboa, 2008), *Scultura Barocca Italiana in Portogallo Opere, artisti, committenti* (Roma, 2010), *A Coleção de Prataria Sacra da Igreja de Santo António dos Portugueses em Roma / La Collezione di Argenti Sacri della chiesa di Sant'Antonio dei Portoghesi in Roma* (Roma, 2014); e artigos: “Las Esculturas Barrocas Italianas de los Jardines de la Embajada de España en Lisboa”, in *Archivo Español de Arte*, Vol. LXXIX, Nº 314, Abr.-Jun. 2006, “Eighteenth-century Roman Silver for the chapel of St John the Baptist of the church of S. Roque, Lisbon”, in *The Burlington Magazine*, Vol. CLII, Nº 1.289, Ago. 2010; “Les acquisitions d’oeuvres d’art du premier marquis de Fronteira, João de Mascarenhas (1633-1670), pour sa demeure des environs de Lisbonne”, in *Studiolo. Revue d’Histoire de l’Art de l’Académie de France à Rome*, Nº 8, Set. 2010; “Un’acquasantiera argentea genovese in Portogallo. Percorsi trasversali di moduli barocchi”, in *Arte Cristiana. Rivista Internazionale di Storia dell’Arte e di Arti Liturgiche*, Milão, Ano 99, Nº 865, Jul.-Ago. 2011; “L’atelier degli Zappati: opere per il Portogallo di una famiglia di argentieri romani del Settecento”, Elisa DEBENEDETTI, (dir.), *Studi sul Settecento Romano. Palazzi, chiese, arredi e scultura*, Vol. I, Nº 27, Roma, Bonsignori Editore, 2011; “Di bronzo e d’argento: sculture del Settecento italiano nella magnifica Patriarcale di Lisbona”, in *Arte Cristiana. Rivista Internazionale di Storia dell’Arte e di Arti Liturgiche*, Milão, Ano 100, Nº 868, Jan.-Fev. 2012; “Mettere in scena il lusso le mostre di opere d’arte commissionate da Giovanni V di Portogallo in due palazzi romani (1747 e 1749)”, in Elisa DEBENEDETTI, (dir.), *Studi sul Settecento Romano. Palazzi, chiese, arredi e scultura*, Vol. II, Nº 28, Roma, Bonsignori Editore, 2012; “Roman Baroque Silver for the Patriarchate of Lisbon”, in *The Burlington Magazine*, Vol. CLV, Nº 1.323, Jun. 2013; “Un ambasciatore portoghese a Roma nel Seicento (1676-1782): tra semplici acquisti di opere d’arte e collezionismo”, in *Studi di Memofonte. In Memoria di Francis Haskell*, Nº 12, 2014; “Contributo alla scultura romana del tardo Settecento”, in *Arte Cristiana. Rivista Internazionale di Storia dell’Arte e di Arti Liturgiche*, Milão, Ano 102, Nº 883, Jul.-Ago. 2014.

Vânia S. F. Muralha

Licenciou-se em Química na Universidade de Lisboa em 2000 e obteve o doutoramento em Química-Física em 2005 na mesma universidade. Após este percurso, a investigadora iniciou um caminho em Química aplicada, nomeadamente no campo da ciência da conservação. Esta linha de investigação iniciou-se no University College of London (2005) onde vários artefactos de importância cultural foram estudados, com ênfase no estudo da Iluminura Islâmica, um trabalho em colaboração com o Victoria and Albert Museum. V. S. F. Muralha integrou a unidade de investigação VICARTE (Vidro e Cerâmica para Artes) da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa em 2006 iniciando uma linha de investigação que se foca na caracterização de cerâmicas de interesse cultural. Atualmente a investigadora é líder do grupo referente ao património cultural do VICARTE e lidera um projeto pioneiro sobre a azulejaria medieval Portuguesa.

Colaboração

