

LISBOA 1415 CEUTA

historia de dos ciudades - história de duas cidades

FICHA TÉCNICA

GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE CEUTA

PRESIDENCIA

Juan Jesús Vivas Lara

CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN Y CULTURA

María Isabel Deu del Olmo

DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN Y CULTURA

María Teresa Troya Recacha

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

PRESIDENTE

Fernando Medina

PELOURO DA CULTURA

Catarina Vaz Pinto

DIREÇÃO MUNICIPAL DA CULTURA

Manuel Veiga

DEPARTAMENTO DE PATRIMÓNIO CULTURAL

Jorge Ramos de Carvalho

UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

REITOR

António Bensabat Rendas

DIRECTOR DA FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS

João Costa

DIRECTOR DO CENTRO DE HISTÓRIA D'AQUÉM E D'ALÉM-MAR

João Paulo Oliveira e Costa

EXPOSIÇÃO

COMISSARIADO:

André Teixeira, Fernando Villada Paredes, Rodrigo Banha da Silva

COMISSARIADO ADJUNTO:

José Manuel Hita Ruiz, Edite Martins Alberto

PRODUÇÃO E COORDENAÇÃO DA MONTAGEM (LISBOA):

João Rodrigues, Miguel Marques dos Santos

PRODUÇÃO E COORDENAÇÃO DA MONTAGEM (CEUTA):

Ana Leriá Ayora, José Manuel Hita Ruiz, Fernando Villada Paredes

DESIGN (LISBOA):

João Rodrigues, Miguel Marques dos Santos

DESIGN (CEUTA):

Alejandro Morcillo

INFOGRAFIAS:

Ana Filipa Leite

DIGITALIZAÇÃO:

Arquivo Municipal de Lisboa

RESTAURO:

Moisés Campos, Helena Nunes, João Coelho

TRADUÇÃO:

Fernando Villada Paredes

CATÁLOGO**COORDENAÇÃO:**

André Teixeira, Fernando Villada Paredes, Rodrigo Banha da Silva

COORDENAÇÃO ADJUNTA:

José Manuel Hita Ruiz, Edite Martins Alberto

EDIÇÃO:

Ciudad Autonoma de Ceuta / Consejería de Educación y Cultura
Câmara Municipal de Lisboa / Direção Municipal de Cultura
/ Departamento de Património Cultural

DESIGN:

Ana Filipa Leite

INFOGRAFIAS:

Ana Filipa Leite

RECONSTITUIÇÕES:

Carlos Loureiro, O. Hernández, Ana Gil, S. Márquez, P. Gurriarán

DESENHOS:

V. Fernández Caparrós, V. Gómez Barceló, C. Navío, Fernando Villada Paredes

FOTOGRAFIA: Andrés Ayud Medina, Archivo Central de Ceuta, Arquivo Municipal de Lisboa, José Juan Gutiérrez Álvarez, José Manuel Hita Ruiz, José Suárez Padilla, José Vicente, José Paulo Ruas, Pedro Barros.

IMPRESSÃO E ACABAMENTOS:**TIRAGEM:**

500

ISBN:**DEPÓSITO LEGAL:****TEXTOS**

Alexandra Gaspar (*Direção-Geral do Património Cultural*)
Ana Cristina Leite (*Gabinete de Estudos Olisiponenses / DPC / CML*)
Ana Gomes (*Direção-Geral do Património Cultural*)
Ana Vale (*Direção-Geral do Património Cultural*)
André Teixeira (*FCSH, Universidade NOVA de Lisboa; CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores*)
Carlos Caetano (*CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores*)
Carlos Gozalbes Cravioto (*Instituto de Estudos Ceuties*)
Edite Martins Alberto (*Arquivo Municipal de Lisboa / DPC / CML; CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores*)
Fernando Villada Paredes (*Ciudad Autónoma de Ceuta; Instituto de Estudios Ceuties*)
Gabriel Fernández Ahumada (*Ciudad Autónoma de Ceuta*)
Hélder Carita (*Instituto de História da Arte, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa*)
Isabel Drumond Braga (*Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa*)
Jacinta Bugalhão (*Direção-Geral do Património Cultural*)
Joana Bento Torres (*CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores*)
Jorge Correia (*EAUM, Escola de Arquitectura da Universidade do Minho; Lab2PT Laboratório de Paisagens, Património e Território*)
Jorge Fonseca (*CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores*)
José Antonio Ruiz Oliva (*Instituto de Estudos Ceuties; UNED Ceuta*)
José Bettencourt (*CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores*)
José Luís Gómez Barceló (*Archivo General de Ceuta / Instituto de Estudios Ceuties*)
José Manuel Garcia (*Gabinete de Estudos Olisiponenses / DPC / CML*)
José Manuel Hita Ruiz (*Museo de Ceuta / Ciudad Autónoma de Ceuta*)
José Suárez Padilla (*Arqueotectura S.L.*)
Lídia Fernandes (*Museu de Lisboa – Teatro Romano / CML; Centro de Estudos em Arqueologia, Artes e Ciências do Património, Universidade de Coimbra*).
Manuel Cámara del Río (*Instituto de Estudos Ceuties*)
Manuela Leitão (*Centro de Arqueologia de Lisboa / DPC / CML*)
Marco Calado
Margarida Ramalho (*Instituto de História Contemporânea, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa*)
Mária de Magalhães Ramalho (*Direção-Geral do Património Cultural*)
Marta Caroscio (*Università degli Studi di Firenze*)
Miguel Gomes Martins (*Gabinete de Estudos Olisiponenses / DPC / CML*)
Nuno Neto (*Neoépica, Lda.*)
Nuno Senos (*FCSH, Universidade NOVA de Lisboa; CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores*)
Paulo Drumond Braga (*Escola Superior de Educação Almeida Garrett*)
Paulo Rebelo (*Neoépica, Lda.*)
Raquel Santos (*Neoépica, Lda.*)
Rocío Valriberas Acevedo (*Archivo General de Ceuta*)
Rodrigo Banha da Silva (*Centro de Arqueologia de Lisboa / DPC / CML; CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores*)
Tiago Gil Curado (*CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores*)

O COMÉRCIO E VIDA MARÍTIMA DE LISBOA NOS SÉCULOS XV E XVI

Carlos Caetano, Rodrigo Banha da Silva, José Bettencourt

O abastecimento e as actividades mercantis

Em 1377, o rei D. Fernando outorgou a Lisboa o “Foral da Portagem”¹, que estabelecia uma terminologia peculiar quanto à origem dos produtos que chegavam e partiam da cidade. Nele se aplicavam cargas fiscais mais pesadas aos que arribavam “per foz”, do que aos que chegavam “per mar” ou “per terra” (citado por Marques, 1987). Esta geografia dos impostos a pagar no aprovisionamento e comércio da capital portuguesa manteve-se em vigor ao longo de todo o século XV.

A tríplice procedência dos produtos expressa no foral ilustra a visão lisboeta do espaço geográfico que a rodeia, onde o Tejo é um “mar”, noção ainda vigente na primeira metade do século XVI (Stolz et al., 2014). O documento atesta, também, a operacionalidade e vigor das redes de comunicação terrestres que ligavam a cidade aos territórios que lhe eram próximos. Dele sobressai, de todas as formas, uma Lisboa ponto de chegada e de partida de e para o oceano.

A necessidade da elaboração do texto legal, como da sua renovação poucas décadas passadas, evoca, noutro sentido, o crescimento demográfico e o desenvolvimento comercial e artesanal que a cidade conheceu nos séculos XIV e XV. Isto, a despeito de uma conjuntura histórica que poderia ter funcionado de forma bem desfavorável, pelos graves surtos de peste, as crises frumentárias e o impacto directo das sucessivas guerras com Castela, onde Lisboa assomou como um dos principais palcos (Marques, 1987).

Os números crescentes da população de Lisboa a partir de trezentos geraram necessidades maiores no aprovisionamento da capital, que aumentaram a partir de 1415 e depois, exponencialmente, na primeira metade de quinhentos. Todavia, e apesar de ricos e diversificados, os recursos do entorno estavam longe de conseguir suprir a cidade. Forjou-se, assim, uma teia ampla e extensa de portos marítimos conectados com Lisboa abrangendo todo o Reino, além de uma série de pontos na mais curta distância do “mar” tagano (Marques, 1987: p. 130 e 150). Para o abastecimento alimentar da cidade, o Tejo e o Oceano proporcionavam

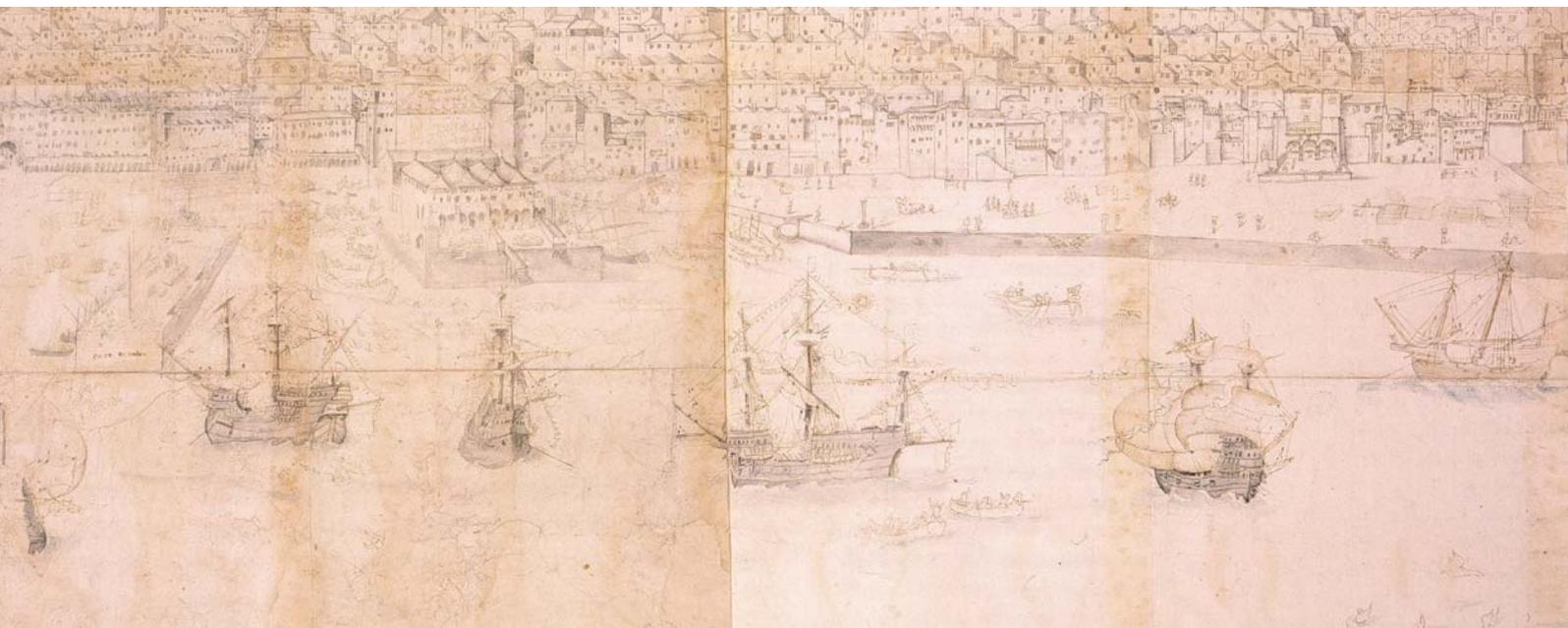
abundante pescado e marisco. Suficientes para as necessidades da população, repetidas vezes exaltados nas descrições dos visitantes estrangeiros, alcançaram importante exportação a partir do século XIII, pelo menos (Pradalié, 1975), destacando-se a sardinha fumada. Os destinos principais do seu comércio com o exterior foram o Sul de Espanha e o Norte da Europa. No citado “Foral da Portagem” referem-se os mercadores catalães que daqui a transportavam para Aragão e Sevilha, aconselhando Bartolomeo di Ser Iacopo Vanni, em 1399, que esta fosse adquirida com destino à Itália (Marques, 1987: p.169). Já em matéria de carne, Lisboa via-se obrigada a adquirir no exterior, inclusive de outros espaços europeus, apontando algumas fontes a sua escassa utilização no quotidiano da população (Marques, 1984).

A produção agrícola regional, apesar de importante, era também insuficiente. A cultura cerealífera, praticada nas zonas próximas do termo, como as de Alvalade, Carnide, Lumiar ou Telheiras, não chegava para as necessidades da população, e o essencial deste abastecimento em “pão” fazia-se rio abaixo a partir do Ribatejo, celeiro da capital portuguesa. A partir do século XV importa-se também da Madeira e dos Açores, igualmente das Ilhas Britânicas e da França. O azeite, empregue na alimentação por preferência cultural à banha ou à manteiga, estava disponível nas proximidades, e o olival aparece com frequência nas fontes escritas e iconográficas, ou fossilizado na toponímia actual. Contudo, e como acontecia com o cereal, o grosso provinha de outras partes do Reino e do Sul de Espanha, origem com comprovação arqueológica através das *botijas* andaluzas, assinaladas pela arqueologia na capital desde os finais da Idade Média. O vinho, abundante e de qualidade díspar, era largamente produzido e consumido. Parte era destinada ao comércio externo europeu, especialmente às Ilhas Britânicas, Flandres e Alemanha; do Atlântico provinha também algum vinho francês, sendo significativo registar que nos contextos arqueológicos lisboetas de finais do século XIII e da centúria seguinte são recorrentes os pichéis e jarros profusamente ornamentados concebidos para o consumo vínico, trazidos sobretudo da Flandres, mas também de Saintonge (na área de Bordéus) e do Norte de França.

As frutas, legumes e os produtos silvícolas eram também vitais no abastecimento alimentar a Lisboa. Os textos salientam a fruta seca e o mel, oriundos sobretudo de outras partes do Reino. Os dados obtidos pelos raros estudos paleo-ambientais aportados pela arqueologia apontam para um peso insuspeitado da fruta: nos estratos da primeira metade do século XIV da Praça do Município, as percentagens da videira e da oliveira são marginais, ao passo que a figueira atinge valores de 60-70% (Van Leeuwen et al., 1999). Além do fruto fresco e seco (a *figa*), esta proporcionava as folhas, empregues na embalagem dos frescos destinados ao transporte terrestre e fluvial; no Largo do Chafariz de Dentro, os estratos de meados do século XVI mostram um panorama complementar, assomando com maior peso o pêssego, seguido da uva e do côco (forâneo, trazido a bordo dos navios ou utilizado como caixa) e, um pouco abaixo, o pinhão e a ameixa, situando-se em valores francamente discretos a avelã, a cereja e a azeitona (Vicente et al., 2008).

O quadro geral das importações de fora do Reino era dominado pelos têxteis, quer de alta, quer de baixa qualidade, seguidos dos metais, para além dos produtos alimentares já referidos (Marques, 1987: p.164). Os escassos dados disponíveis apontam para que, na primeira metade do século XV, um volume de cerca de 80% dos panos fosse oriundo da Flandres e das Ilhas Britânicas. Abaixo dos 10% situavam-se os panos da Normandia, Bretanha, Castela e Aragão. É de admitir que uma parte destes têxteis fosse antes aprimorada em oficinas especializadas italianas. Quadro similar apresentam os produtos acabados, como os chapéus, mantos e acessórios de vestuário associados, como as fivelas em liga de cobre (Marques, 1987: 162-163).

Nos metais inclui-se uma panóplia diversificada, desde o metal em bruto às produções manufacturadas. O cobre ocupou lugar de destaque, sendo importantes os objectos em liga de latão para o consumo e os intercâmbios além-mar, e o



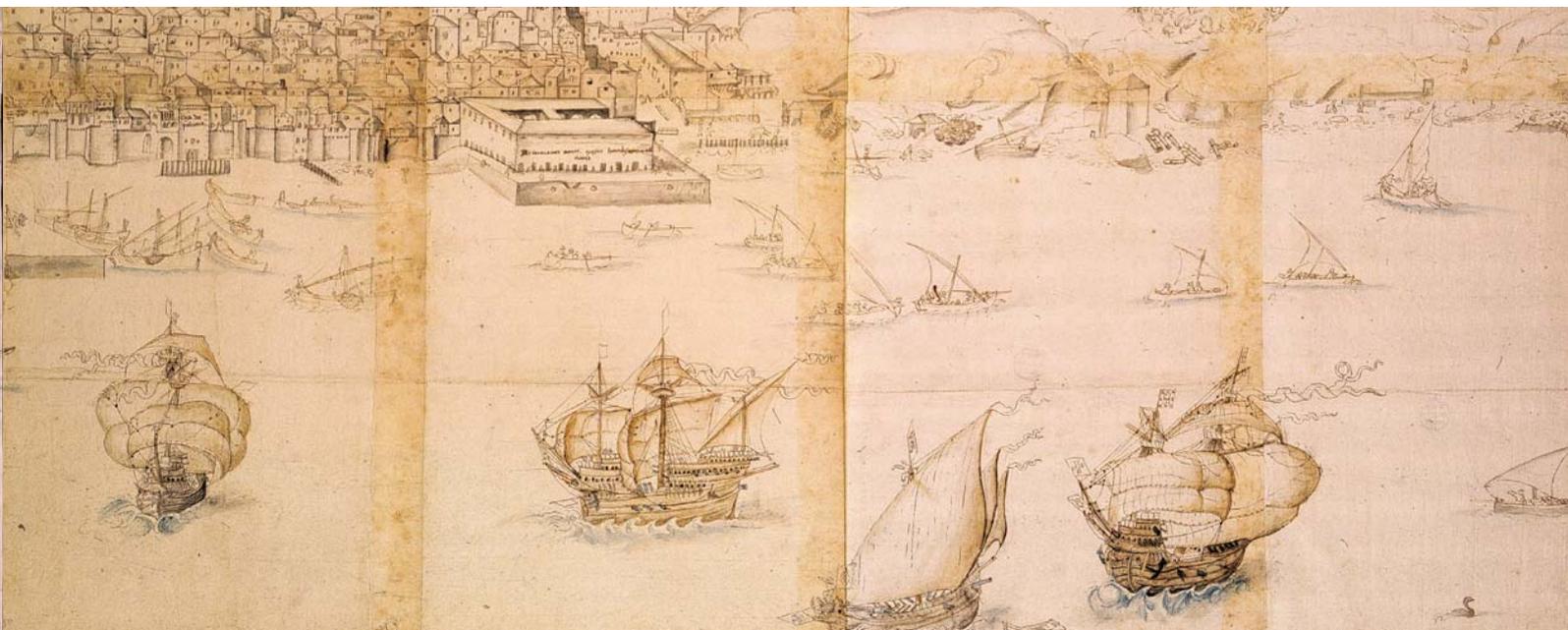
SEGMENTO ORIENTAL DA RIBEIRA DE LISBOA, COM REPRESENTAÇÃO DA TORRE DA PÓLVORA, DAS TERCENAS DAS PORTAS DA CRUZ E DE OUTRAS ESTRUTURAS PRODUTIVAS - VISTA PANORÂMICA DE LISBOA, DESENHO SOBRE PAPEL, C. 1570; BIBLIOTECA DA UNIVERSIDADE DE LEIDEN, HOLANDA; PORMENOR.

lingote para transformação. Destacavam-se as remessas para a Casa da Moeda de Lisboa, cujas oficinas conheceram uma actividade sem precedentes entre finais do século XIV e meados do século XVI, em resultado do processo de extensa monetização da economia portuguesa, que a arqueologia bem corrobora. O armamento foi outro vector fundamental deste comércio em metais: o reinado de D. Afonso V requereu um forte investimento na sua aquisição e transformação, pelas iniciativas africanas ou pelo conflito com Castela; a partir de D. Manuel I teve papel de relevo o fabrico de artilharia na capital.

Do panorama geral esboçado sobressai uma dinâmica onde a cidade em expansão demográfica exige um crescente aprovisionamento, feito sobretudo a partir do exterior, onde o cálculo dos fluxos é difícil de estimar com precisão. Em sentido oposto, a exigência de carga de retorno dos vasos que afluem até Lisboa, condição da sua navegabilidade, potencia também a exportação. O mo-

vimento portuário atingirá números que, mesmo que exagerados pelas fontes descritivas coevas, desenharam um quadro de um rio fervilhante de navios e embarcações. Foi o comércio além-mar a chave que tornou possível a expansão portuguesa dos séculos XV e XVI, um espaço marítimo quase sem territorialidade (Costa, 2002: 87). Os afluxos ultramarinos providenciam os bens destinados aos restantes mercados ibéricos e europeus, que, por seu turno, facultaram os seus próprios, transaccionados pelos privados estabelecidos em Lisboa e pela própria Coroa, que beneficiou duplamente pelo comércio directo e pela tributação.

Os testemunhos directos dos visitantes estrangeiros atestam esta condição comercial e mercantil da cidade e acrescentam os sinais evidentes do bem-estar material de uma parte alargada da população, onde o gosto pelos ornamentos áureos (as grossas pulseiras e cadeias), a luxuária europeia e o exotismo dos objectos vindos das partes mais remotas do mundo os impressionava. Por outra



A RIBEIRA DE LISBOA, DESDE O TERREIRO DO PAÇO AO EXTREMO ORIENTAL DA RIBEIRA DAS PORTAS DO MAR - VISTA PANORÂMICA DE LISBOA, DESENHO SOBRE PAPEL, C. 1570; BIBLIOTECA DA UNIVERSIDADE DE LEIDEN, HOLANDA; PORMENOR.

via, o universo objectual da Lisboa das décadas finais do século XV até meados do século XVI, conhecido através da arqueologia, mostra o forte eco da expansão portuguesa, onde as loiças italianas destinadas sobretudo ao aparato são frequentes, o grés renano, os vidros italianos e germânicos recorrentes, as produções andaluzas um achado comum, como o será a porcelana da China nas décadas centrais de quinhentos, sintomas do grande entreposto e placa giratória do comércio intercontinental com a Europa em que Lisboa se transformou, guindando-a à categoria de uma das maiores cidades do mundo ocidental da época.

A Ribeira

A intensa actividade mercantil de Lisboa espelhava-se sobretudo na Ribeira, faixa costeira da cidade que, pelo menos desde meados do século XIV, ia desde os velhos sítios medievais das *Portas da Cruz*, a Oriente, até *Cata que Farás*, a Ocidente, e que conheceria depois importantes extensões, quer na direcção de *Santos-o-Velho*, quer em estruturas de produção localizadas na *Outra Banda*.

A *Ribeira* acolheu e assegurou desde sempre a componente portuária de Lisboa. O salgado (praia) fronteiro às sucessivas linhas de muralhas da cidade, na Ribeira traçadas ao rés da água, foi sendo modelado por cais, pontes e ancoradouros de todo tipo e foi o sítio natural de instalação das tercenas navais medievais, com os seus armazéns e os seus estaleiros de construção e reparação naval. Ao longo do século XV intensificam-se as actividades e funções de carácter portuário, produtivo e comercial da Ribeira, que se tornou no grande centro abastecedor da cidade e que, com a expansão além-mar, ganhou um protagonismo político e urbano inédito. Com efeito, para a *Ribeira* se transferiram ou nela se criaram as sucessivas casas e instituições ligadas à expansão: a *Casa de Ceuta* e as *Casas da Guiné*, da *Mina* e da *Índia*, que tinham um complemento natural nos *Armazéns do Reino*, na *Armaria Real* e na própria *Ribeira das Naus*, o principal centro de produção e construção naval do Reino, que sobreviveria neste sítio até aos anos 30 do século XX.

A progressiva re-configuração urbana e funcional da Ribeira de Lisboa acentuou-se na passagem do século XV para o século XVI, quando em 1498 se assistiu à regularização da praia fronteira ao segmento ribeirinho mais importante da *Cerca Fernandina*, mediante um audacioso e gigantesco aterro. Este prolongou e projectou de certo modo no exterior da cerca amuralhada, sobre o rio e numa

escala explosiva, os velhos e acanhados sítios vizinhos da *Tanoaria*, do *Largo do Pelourinho* e, sobretudo, da *Rua Nova dos Mercadores*, cada vez mais opulenta. A secção central do aterro deu origem ao que em breve seria chamado de *Terreiro do Paço*, por acolher a residência dos reis de Portugal no *Paço da Ribeira* (Senos, 2002), passando a constituir, desde então e até hoje, o eixo da fachada ribeirinha da cidade. A construção desta vasta e complexa estrutura e a conseqüente transferência do rei e da corte para o novo paço constituem o culminar do longo e heróico processo de definição do modelo urbano tipicamente português que conhecemos como *Ribeira*.

A modelação da *Ribeira* de Lisboa convocou, porém, outras instituições e equipamentos, todos eles instalados em edifícios monumentais tipicamente manuelinos, localizados à volta do *Terreiro do Paço*, quer de tutela concelhia, como os *Açougues* da cidade (encostado às muralhas) e o *Terreiro do Trigo*, quer de tutela régia, como a *Alfândega Nova*, construída parcialmente sobre a água, e a própria *Misericórdia de Lisboa*. Mas o vasto espaço do Terreiro, balisado a Oeste pela galeria do Paço da Ribeira e pelo respectivo baluarte sobre o rio e a Leste pelo complexo constituído pelos edifícios monumentais do *Terreiro do Trigo* e da *Alfândega Nova*, abrigaria ainda o mercado quotidiano de comestíveis, transferido na segunda metade do século XVI para a frente das velhas *Portas do Mar*, contíguas à famosa *Casa dos Bicos*, dando lugar ao chamado *Mercado da Ribeira das Portas do Mar*.

Dadas as suas múltiplas e variadas funções – de cunho administrativo e fiscal, mas também de carácter residencial, produtivo, comercial e até religioso e assistencial – a Ribeira de Lisboa era uma realidade política, portuária e urbana de uma importância e de um significado verdadeiramente transcendentais. Como tal, a sua estrutura e as suas componentes essenciais foram replicadas em todas as implantações portuguesas costeiras de além-mar, modeladas ou construídas ao abrigo de tipologias urbanas e arquitectónicas muito próprias, experimentadas e validadas no Reino, em particular na Ribeira de Lisboa. Assim, em cada cidade ou vila ultramarina, encontraremos sempre, seja qual for a sua efectiva designação local, um *terreiro do paço*, projectado ao rés da água, à volta do qual se adaptaram ou ergueram o *paço do Governador*, o complexo da *feitoria* ou da *alfândega* e *armazéns* afins, os *estaleiros* da indispensável “ribeira das naus”, o *mercado dos comestíveis* a céu aberto e as *estruturas de produção* complementares. Elementos obrigatórios são ainda a *fortaleza*, maior ou menor, bem como a *Misericórdia*, com o respectivo *hospital* anexo.

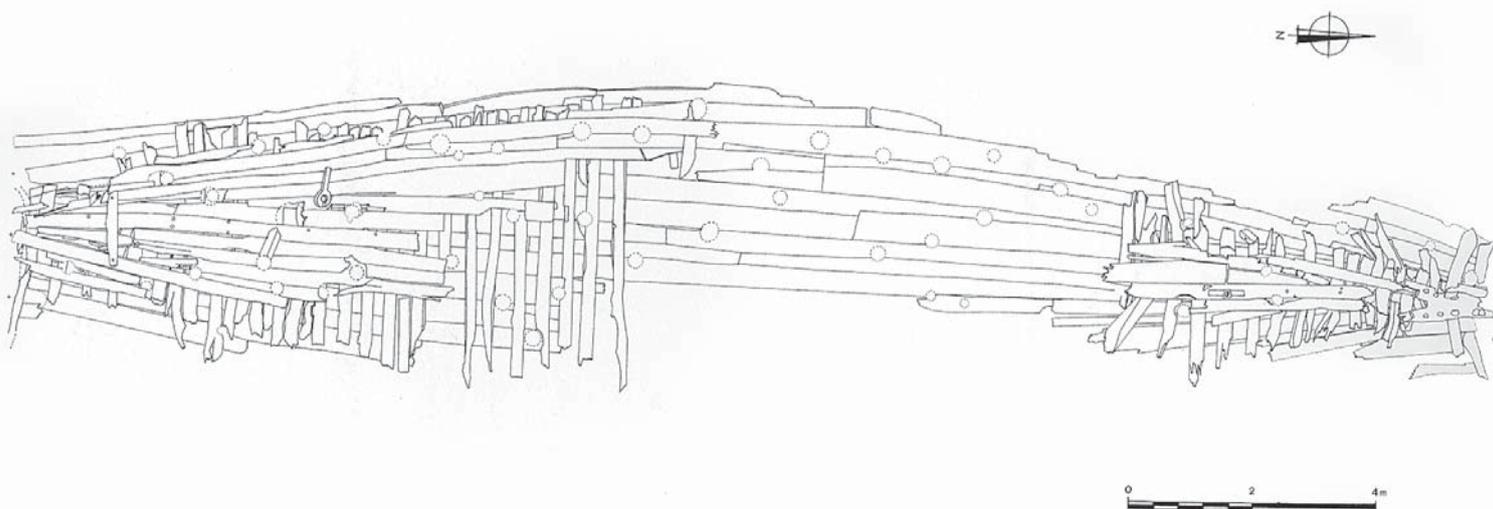
Na base da *ribeira*, enquanto verdadeira cidadela portuária, eficiente e auto-suficiente – e tipicamente anfíbia por natureza – está sempre a *água*, o seu elemento identitário, aglutinador de todas as suas componentes e verdadeira razão de ser de cada implantação ultramarina portuguesa. A Ribeira de Lisboa proporciona a matriz a todas as *ribeiras* do Império desde o início da expansão, mas é sobretudo o coração poderoso do imenso sistema circulatório que move gentes, bens e ideias e que se articula, se alimenta e se revê em todas as *ribeiras* implantadas pelos portugueses nos sítios mais estratégicos das costas marítimas de quatro continentes.

Os navios

A base marítima da cidade assentava na utilização de diferentes navios, que vemos em toda a iconografia da cidade de época moderna, ancorados ao largo na Ribeira. A mesma azáfama marítima encontra-se descrita em vários textos da época, que testemunham a dimensão portuária de Lisboa (Stols et al., 2014), ou

a complexa manobra necessária à saída das armadas que todos os anos iam até à Índia pela Rota do Cabo (Silva y Figueroa, 2011: 7-9). Em todas estas fontes evidencia-se a diversidade das embarcações que frequentavam o porto, utilizadas na navegação oceânica ou fluvial. Por exemplo, na Vista Panorâmica de Lisboa da Biblioteca da Universidade de Leyde (c. 1570) podemos observar no fundeadoiro navios de grande porte de três mastros, de aparelho redondo ou misto, provavelmente naus e galeões, e embarcações de menor porte com aparelho latino, de comércio ou de pesca, a par de pequenas embarcações de boca aberta, a remos. Adivinham-se igualmente navios de outras nacionalidades.

As mesmas fontes dão igualmente conta da existência de numerosos desembarcadouros naturais, na praia, ou em cais de pedra e madeira, em zonas regularizadas, e estaleiros. Apesar da impossibilidade que temos de aceder aos numerosos vestígios que certamente jazem no fundo rio, o registo destas estruturas e actividades marítimas é diverso, surgindo frequentemente durante o acompanhamento arqueológico de obras na zona ribeirinha.



PLANTA DO NAVIO DO CAIS DO SODRÉ. ARQUIVO CNANS-DGPC



VISTA GERAL DO NAVIO DO CAIS SODRÉ DURANTE A ESCAVAÇÃO. ARQUIVO CNANS-DGPC



ASPECTO DO NAVIO DO CORPO SANTO, COM A PATILHA DO LADO DIREITO. ARQUIVO CNANS-DGPC

As evidências mais directas de construção naval na área ribeirinha de Lisboa correspondem a madeiras para navios pré trabalhadas, que se encontravam armazenadas na actual Praça do Município. Estas nunca chegaram a ser utilizadas, apresentando uma cronologia que poderá remontar nalguns casos aos séculos XIII-XIV, de acordo com as datações por Carbono 14 (Alves et al., 2001; Alves, 2002). Esta cronologia poderia colocar estes vestígios na pista das Terceiras medievais, hipótese que parece pouco provável se considerarmos a grande dimensão de algumas peças, mais adequadas ao que se esperaria de uma construção de navios de grande porte, de época moderna.

Os aterros que permitiram o desenvolvimento urbano da zona ribeirinha preservaram outros vestígios náuticos, mais inesperados, navios abandonados ou perdidos enquanto frequentavam o porto de Lisboa, sepultados sob os entulhos que ganharam terra ao Tejo, regularizando as suas margens e fossilizando antigos leitos fluviais, abaixo do nível do mar. Para a época que aqui nos interessa destacam-se dois navios descobertos durante as obras de ampliação do Metro de Lisboa.

O primeiro corresponde à extremidade de um navio escavado em 1996 no Largo do Corpo Santo, cuja datação por Carbono 14 aponta para o século XIV (Alves et al., 2001), mas em que o contexto arqueológico sugere uma cronologia mais recente, entre finais do século XV e a primeira metade da centúria seguinte, já que o destroço, provavelmente abandonado na praia, estava coberto por um aterro contendo materiais do século XVI (ver materiais neste catálogo). Trata-se de um pequeno troço da popa de uma embarcação de pequeno porte, seccionado pela construção de uma chaminé de arejamento, com cerca de 1,8 m de comprimento, compreendendo o couce da quilha, o coral, picas e tábuas de forro de exterior, em carvalho. Apesar da sua limitada extensão, o navio do Corpo Santo assume grande importância no estudo da construção naval portuguesa, partilhando várias características da designada tradição ibero-atlântica, nomeadamente com o navio Ria de Aveiro A, sendo possivelmente ambos os casos com cronologia mais recuada. Entre estas características encontra-se a utilização de pregadura mista, pregos e cavilhas em ferro e cavilhas em madeira, nas fixações entre os vários

elementos. Particularmente interessante, é a transição entre a quilha e o cadaste com um couce de popa, indicando o uso de um leme central de cadaste, peça ilustrada em documentação do início do século XVII, que surge igualmente em quase todos os navios da tradição ibero-atlântica (Alves et al., 2001).

A mesma tradição foi reconhecida no navio do Cais do Sodré, descoberto em 1995. Conservado ao longo de 24m, embora seccionado à popa e à proa pelas paredes do túnel do metro, o navio foi datado pelo radiocarbono da segunda metade do século XV ou dos inícios do XVI (Rodrigues et al., 2001). Este corresponde, ainda hoje, ao vestígio deste tipo mais bem conservado em Lisboa, incluindo grande parte do fundo do casco, com a quilha, o tabuado do forro exterior, cavernas, braços, escoas, forro interior e parte da sobrequilha, utilizando várias madeiras na sua construção – carvalho no cavername, pinheiro manso (*pinus pinea*) e pinheiro silvestre (*pinus sylvestris*) nas tábuas de forro interior. Entre as evidências que o filiam na tradição ibero-atlântica, encontram-se a ligação entre as cavernas e os primeiros braços com escurvas em *rabo de minhoto*. Esta característica está relacionada com a utilização de um número pré-determinado de balizas desenhadas antes da sua colocação sobre a quilha, que definiam a forma da parte central do casco, tendo por isso um papel determinante na sua concepção. Esta função é confirmada pela presença de marcas incisivas e numeração em algarismos romanos gravados nas cavernas, indicando a sua posição sobre a quilha, o *cóvado* ou a sequência, a partir da caverna-mestra, para a proa e para a popa. A investigação, iniciada por Paulo Jorge Rodrigues (Rodrigues et al., 2001; Rodrigues, 2002) e actualmente continuada por Filipe Castro (Castro et al., 2011), sugere um navio de grande porte, com uma quilha com mais de 24 m de comprimento, mas com características inusuais em navios para a navegação oceânica, como a escurva topo a topo entre troços da quilha, e a evolução da forma das cavernas de fundo (Castro et al., 2011: 241-242), o que o tornam um caso único à escala internacional.

¹ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Feitos da Coroa*, Núcleo Antigo, 356.

REDES DE ABASTECIMENTO E COMÉRCIO DE LISBOA E CEUTA NO SÉCULO XIV
REDES DE ABASTECIMIENTO Y COMERCIO DE LISBOA Y CEUTA EN EL SIGLO XIV



REDES DE ABASTECIMENTO E COMÉRCIO DE LISBOA E CEUTA NOS SÉCULOS XV-XVI
REDES DE ABASTECIMIENTO Y COMERCIO DE LISBOA Y CEUTA EN LOS SIGLOS XV-XVI

