

**REFLECTIONS ON SOCIAL EXPERIENCES IN MARITIME COMMUNITIES.**

**THE PORTUGUESE CASE IN THE EARLY MODERN AGE.**

**SPECIFICITY OR GLOBALISATION OF A GROUP PROFILE?**

**Amélia Polónia**

**ABSTRACT**

**Social history of maritime communities – some epistemological issues**

The paper aims to present some epistemological reflections to sustain a possible research model on social approaches on maritime societies.

Maritime history, European or Portuguese, has been centred on approaches which gave prevalence to the study of techniques, nautical knowledge, navigations, seafarer, warfare, shipping, and economic dynamics, mostly trade nets, in an internal, international and overseas point of view. Even if last years the Portuguese academic researchers produced some valuable works on maritime history, there aren't enough contributes which promoted a social approach on maritime communities and societies.

Even if some specific maritime communities, mostly those of fishermen, have been object of anthropological and historical enquires, they are mostly centred on modern or recent history, and don't answer necessarily to Early modern contextual problems nor are pertinent and applicable to broaden maritime extracts.

From an historical point of view, facing the problematic of social dynamics in seaport societies is not an easy task. There isn't any approaching model, neither one only performance profile or one only picture of social relations in seaports societies. In the same way that seaport studies require a previous classification of seaport typologies, and its inclusion in seaport hierarchies, also the discussion on social dynamics implies a previous call of attention that underline the specificity and even the objective differences between maritime realities.

Although the paper underlines this research constraint, we risk the proposition of some guidelines on social studies on maritime societies and communities. Its general grid is presented in the following topics:

**A. The study of maritime societies**

1. Demographic dynamics and population mobility - a constraint or a projection axe?
2. Socio-professional structures in maritime societies - between the similarities and the differences.
3. The constitution of local social elites and power oligarchies – between the old legal configuration and the new social and economic order.

**B. The study of maritime communities. The maritime experiences as a constraint to a common profile?**

1. Is it possible to speak about a social identity of maritime communities?
2. Social performances – the men absences as a constraint for:
  - i. Demographic behaviours and structures
  - ii. Familial behaviours and structures
  - iii. Female protagonism in maritime communities
3. Social exclusion vs. social integration
  - i. Religious behaviours (men vs. women)
  - ii. Values and psychological framework – the common fears and experiences
  - iii. Topographic recognition of a separate community

**Local specificity vs. European common framework – an accurate discussion topic.**

The issue in debate is related with the possible answer to these question: are the performances and profile of seamen; are their common maritime experiences; is their eccentricity in relation to a broaden maritime society, determinant factors of specificity that contribute to a breakdown, or even an exclusion relationship with a local maritime society, or are these factors, throw its international feature, able to point out to a “globalisation” of values, professional frameworks, familial, social, demographic and

religious behaviours, and responsible for solidarity codes that extrapolate geographical and political frontiers, or even the confessional ones?

That's only a challenge for further discussion...

**DINÂMICAS SOCIAIS EM SOCIEDADES MARÍTIMAS.  
PORTUGAL. ÉPOCA MODERNA  
ESPECIFICIDADE OU “GLOBALIZAÇÃO”?**

**Amélia Polónia\***

**1. História social de comunidades marítimas – algumas questões epistemológicas**

Este não é um estudo de síntese. Não é também um estudo monográfico sobre uma específica comunidade marítima. O que aqui se traz é um conjunto de reflexões que se anotam, em ordem a lançar a discussão em torno de um possível modelo de abordagem social de sociedades marítimas.

A história marítima tem prosseguido, a nível da historiografia portuguesa, leituras que privilegiam o estudo das técnicas, dos saberes, das navegações, e das dinâmicas económicas – internas, internacionais ou ultramarinas. Ainda que nos últimos anos a investigação académica tenha aduzido novos e notáveis contributos, através de novos conceitos, problemáticas e perspectivas metodológicas<sup>1</sup>, não avultam ainda os estudos que partam de uma abordagem social, ora das comunidades marítimas como um todo – enquanto sociedades complexas, ora dos específicos estratos directa e inexoravelmente ligados ao mar e à vida marítima.

Específicas comunidades marítimas, nomeadamente as piscatórias, têm sido objecto de alguma atenção da história, como da antropologia, ambas incidentes prioritariamente sobre o período contemporâneo ou o tempo recente. Do ponto de vista histórico, afrontar a problemática das dinâmicas sociais em espaços portuários não é, na verdade, tarefa fácil. Não há um único modelo de abordagem, nem um único perfil de actuação e de relações sociais em sociedades marítimas. Do mesmo modo que os estudos portuários implicam uma prévia classificação de tipologias de portos, e a sua inserção numa hierarquia portuária, tendo em conta

---

\* Universidade do Porto. Faculdade de Letras. Departamento de História. Comunicação apresentada no âmbito do Projecto Hisportos (POCTI/36417/HAR/2000).

<sup>1</sup> Vejam-se as numerosas publicações da CNCDP e, a título exemplificativo, as dissertações académicas de COSTA, Leonor Freire, 1997 - *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no Século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia e Leonor Freire, 2000 - *O transporte no Atlântico. As frotas do açúcar (1580-1663)*, Lisboa, 2 vols., Lisboa [Dissertação de doutoramento] ; Amândio Barros, 2004 – *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares da época Moderna*, Porto, 2 vols. [Dissertação de doutoramento], ou DOMINGUES, Francisco, 2004 – *Os navios do mar oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa [Dissertação de doutoramento] que, situados em distintas áreas de exploração temática da história marítima, ilustram o que dizemos.

complexas redes de complementaridades e de rivalidades, que conferem a distintos portos, mesmo de um mesmo espaço regional, perfis específicos, também a discussão das dinâmicas sociais em espaços portuários implica uma prévia chamada de atenção para factores de especificidade e mesmo de diferença, assinalados entre diferentes comunidades, ainda que classificadas sob o epíteto geral de “marítimas”.

Com efeito, as realidades particularizam-se não só em termos diacrónicos, não sendo de todo idênticas em períodos da história medieval, moderna e contemporânea, como, na sincronia, em função das tipologias diferenciadas de portos, e das suas vocações como espaços económicos e políticos.

Importa, antes de mais, perceber se o espaço que nos propomos estudar consubstancia, do ponto de vista geo-estratégico, uma unidade autónoma, suficiente em si própria, que integra nas suas dinâmicas internas os factores compreensivos e dinamizadores das suas vivências históricas, ou se, pelo contrário, importa posicioná-lo num *hinterland* mais vasto, porventura rural, com o qual a inter - relação seja imprescindível para compreender as suas dinâmicas económicas e sociais.

Importa, ainda, identificar as valências económicas de determinado espaço, tendo em conta aquelas que sejam preponderantes: estamos perante um porto de pesca, um porto de transporte, um porto comercial, um porto de estiva, um porto-estaleiro naval, ou um porto industrial ?

Importa, por outro lado, perceber, na análise de dinâmicas sociais, se se trata de um espaço urbano com um porto, em que este surge subsidiariamente em relação à projecção do espaço, ou de um espaço portuário por excelência, em que a envolvência do tecido urbano se constrói em função do porto, e em apoio a esse porto.

Importa, ainda, perceber, que um mesmo espaço portuário sofre evoluções diacrónicas, apontando para distintas vocações de que resultam, cumulativa, ou alternativamente, distintas dinâmicas sociais: determinado espaço pode evoluir, na diacronia, de porto comercial a cidade turística; de porto-estaleiro a espaço de veraneio, em que o porto perde dinamismo e a linha de costa se promove como espaço centrípeto; de porto piscatório a porto industrial (veja-se o caso de Matosinhos, com a indústria conserveira, ou de Sines, com a indústria energética). Atentar às cidades portuárias que ficam sem porto, como ocorre com a cidade do Porto, entre o período moderno e contemporâneo. Aferir se essas alterações afectam decisivamente a afirmação/projecção desse espaço ou se este é capaz de buscar novos factores de projecção, e em que termos de sustentabilidade (comerciais, industriais, turísticos, de administração e serviços?).

Toda esta evolução e reconfiguração de vocações de um espaço geo-económico determinam diferentes dinâmicas e recomposições sociais, quer em termos de estratos sociais presentes e dominantes, quer em termos de elites sociais e de poder.

Perante esta complexidade de problemáticas, impõe-se que se assumam algumas opções, e acima de tudo, que não se tome este ensaio como uma perspectiva de síntese sobre dinâmicas sociais em espaços portuários, de impossível realização neste tempo e espaço. Assim, cingir-nos-emos a algumas reflexões sobre problemáticas próprias: 1. de sociedades modernas (séc. XVI-XVIII); 2. de sociedades vincadamente marítimas, i.e. aquelas que se constroem associadas a um porto e que tem as dinâmicas marítimas como factor caracterizador determinante, de que decorre uma presença marcante de populações marítimas, que desenvolvem processos e dinâmicas sociais que lhe são específicos, os quais condicionam a sua integração social e as suas relações com uma comunidade urbana mais vasta.

Mesmo quando falámos de populações marítimas, não estamos a referir-nos a um bloco homogéneo do ponto de vista de práticas sociais e de poderes. Tratar de comunidades piscatórias aponta para dinâmicas sociais distintas das comunidades de navegadores ou de comerciantes de longo curso. Tratar de uma comunidade de navegantes, implica significar a diferença entre capitães, pilotos, proprietários de embarcações, e os segmentos dos marinheiros ou grumetes. Unidos pelo exercício profissional, estes grupos posicionam-se em distintos segmentos socioeconómicos e definem relações de pertença social e de solidariedade intergrupais diferenciadas entre si. Isto é, socialmente falando, uma sociedade dada pode conhecer clivagens entre populações marítimas e não marítimas, mas, dentro destas, existem outras tantas clivagens, entre pescadores e navegadores; entre os corpos técnicos superiores da navegação, e os mais indiferenciados, o que nos poderá levar a discutir um problema que retomaremos: o da(s) identidade(s) das populações marítimas.

Por outro lado, as próprias dinâmicas e tendências de desenvolvimento de um porto dependem das actividades económicas predominantes, e das conjunturas que lhes sejam mais ou menos favoráveis, pelo que os estudos sociais implicam, frequentes vezes, prévios estudos de natureza económica, para se compreenderem, por exemplo, fenómenos de instabilidade social, de marginalidade social, de recomposição social.

A título de exemplo, os portos de pesca parecem oferecer, do ponto de vista social, uma maior permanência, uma maior estabilidade, um equilíbrio social mais sustentado, mesmo quando não se assiste a um particular desenvolvimento económico. Já os portos comerciais se encontram muito dependentes de ciclos conjunturais específicos, de maior ou menor duração, e

da sua capacidade para se adaptarem a novas conjunturas e a novas vocações comerciais. Numa lógica de hierarquia e interdependências portuárias, a retracção de um grande porto comercial pode acarretar, por sua vez, crise económica e decomposição ou recomposição social em tradicionais portos de transporte que lhe estejam associados.

O que se pretende dizer é que as evoluções e as especificidades económicas de um porto afectam directamente o tipo e o peso diferencial dos segmentos populacionais e sócio-profissionais que integram determinada sociedade, e definem factores de estagnação, inflexão, ou desenvolvimento sustentado que se projectam, inevitavelmente, na composição e dinâmicas sociais.

Deste modo, a vocação prioritária de um porto para actividades tradicionais mas permanentes, como a pesca artesanal, ou para sectores económicos de ponta, como o comércio ultramarino, por exemplo, e por outro lado, a posição relativa de um porto numa hierarquia e rede de complementaridade portuária, tornam-se de fundamental compreensão para a análise das dinâmicas sociais internas.

Feita esta prévia abordagem acerca de alguns factores de especificidade a que devemos estar atentos na abordagem que aqui prosseguimos, centremo-nos em alguns itens de imprescindível discussão quando nos debruçamos sobre sociedades marítimas, os quais tanto podem definir a especificidade dessas sociedades face às demais, como constituir um factor de caracterização transversal, comum a múltiplas sociedades marítimas europeias.

## **2. Estudo de sociedades marítimas – alguns tópicos de abordagem**

### **2.1. Dinâmica populacional**

Em primeiro lugar, parece certo que o crescimento urbano é mais espetacular e visível em espaços marítimos do que em espaços rurais, tendência só revista no século XIX, em que esse nível de crescimento se transfere para espaços industriais. Em segundo lugar, o crescimento portuário tende a ser muito mais nítido em espaços marítimos voltados para o grande comércio europeu e mundial, do que para a pesca, por exemplo, sendo esta geralmente responsável por uma fixação estável de populações, mas não por projecções e crescimentos notórios, o que se reveste de distintas implicações sociais. Importa, em terceiro lugar, notar que o crescimento populacional de um espaço marítimo não significa necessariamente idêntico crescimento de populações marítimas, ou, menos ainda, ponderações acrescidas de segmentos marítimos na globalidade da população. Isso depende, muitas vezes, da própria dimensão dos núcleos.

Estudos múltiplos, levados a cabo essencialmente para a realidade francesa na Época Moderna<sup>2</sup>, apontam para mais fortes ponderações de populações marítimas em pequenas ou médias comunidades, tendendo a decrescer em grandes vilas ou cidades. Em concreto, geram-se, por vezes, dinâmicas de crescimento populacional baseadas em experiências e actividades marítimas, as quais motivam o desenvolvimento de sociedades complexas, mas em a população e as actividades marítimas perdem peso, poder e protagonismo em favor, por exemplo, de sectores ligados ao comércio, aos serviços e às actividades de apoio à vida urbana. Veja-se, por exemplo, o caso da cidade do Porto, que será, porventura, mais “marítima”, do ponto de vista do seu perfil socioprofissional, na Idade Média do que na Idade Moderna, e em que os sectores ligados às navegações e mesmo ao comércio perdem peso político em favor de uma sociedade mais aristocratizada, dominada por novos segmentos que dominam o poder municipal. Esse parece ser o caso também de Bordéus.

Seguindo indicadores apresentados por Cabantous, em pequenos portos a ponderação de segmentos sociais ligados à pesca e às navegações podem atingir os 50% ou mais de uma população portuária, dados confirmados para a realidade portuguesa<sup>3</sup>, enquanto essa ponderação tende a decrescer para 30% em portos de média dimensão e para 10-20% em grandes vilas e cidades portuárias.

Esta realidade tem inegáveis projecções em três outras a que de seguida nos referiremos: o perfil socioprofissional das comunidades marítimas; as dinâmicas de poder (facilidade ou dificuldade de esses sectores acederem a espaços de poder); e as dinâmicas sociais (peso ou diluição de fenómenos sociais próprios de comunidades marítimas na globalidade da comunidade portuária).

É, por exemplo, consensual a ideia, que à frente retomaremos, de que o peso do protagonismo feminino, no mundo do trabalho, da família e na própria sociedade, é grande em comunidades marítimas. Ora a projecção efectiva dessa realidade no perfil social de toda uma comunidade é variável conforme o peso efectivo dos estratos marítimos, bem como o grau de endogamia ou de exogenia cultivado por esses específicos grupos na comunidade global.

---

<sup>2</sup> CABANTOUS, Alain ; HILDESHEIMER, F., ed., 1989 – *Foi chrétienne et milieu maritimes (XVe.- XXe. Siècle)* . «Actes du Colloque du Collège de France (1987)», Paris ; CABANTOUS, Alain, 1980 – *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque ; CABANTOUS, Alain, 1982 – *Espace maritime et mentalités religieuses en France aux XVIIe. et XVIIIe. Siècles*. «Mentalité/ Mentalités», 4/12 ; CABANTOUS, Alain, 1983 - *Religion et monde maritime au Havre au XVIIe. siècle*. «Annales de Normandie», 1983, pp. 3-20. ; CABANTOUS, Alain, 1990 – *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime. XVI-XIX siècle*, Paris, Fayard ; CABANTOUS, Alain, 1991 – *Deux mille marins face à l’océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVIIe et XVIIIe. Siècles (vers 1660-1794). Etude sociale*, Paris, Publisud

<sup>3</sup> POLÓNIA, Amélia, 1999 – *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Porto [Dissertação de doutoramento apresentada à FLUP].

## 2.2. Estrutura socioprofissional

Neste domínio teremos que retomar algumas ideias atrás formuladas: 1º. o peso diferencial dos vários segmentos profissionais ligados ao mar (pescadores, proprietários navais, mestres de embarcações, pilotos, capitães, marinheiros, grumetes), varia conforme a dimensão e a vocação económica do espaço portuário em que se inserem. O mesmo se diga de grupos profissionais ligados a determinadas indústrias navais (carpintaria naval, calafetagem, cordoaria, indústria de velames,...); 2º. Essa ponderação relativa conhece evoluções conjunturais, dependendo dos ritmos de crescimento e da projecção efectiva das actividades básicas a que se ligam, correspondendo uma conjuntura de crise em actividades-chave, a uma recomposição social assinalável. . Esta realidade encontra-se estudada para Vila do Conde, documentando a sua evolução nos séculos XVI e XVII essa perspectiva de análise<sup>4</sup>.

Em segundo lugar, importa sublinhar que não chega, num ensaio de uma taxonomia socioprofissional, identificar, de forma global, segmentos marítimos por áreas de actividade: pesca, navegação, comércio, por exemplo. Na verdade, a imagem de uma sociedade marítima pode ser segmentada de uma outra forma (a qual depende, em grande medida, dos nossos objectivos de estudo): entre os que comandam (capitães de navios, pilotos, mestres de pesca); os que têm uma especialização técnica (marinheiros, pescadores especializados); os que obedecem e exercem um trabalho indiferenciado (pescadores indiferenciados, grumetes, aprendizes de arte de marear, ...). Uma distinta ponderação social, num espaço dado, destes segmentos, tem implicações e significados de vulto: ela pressupõe, por um lado, pesos diferenciais dessas actividades num contexto global (há, na época Moderna, diferenças assinaláveis entre portos como Setúbal e Sesimbra/ Vila do Conde e Azurara/ Porto e Matosinhos - Leça, por exemplo, a despeito da sua proximidade) e, por outro lado, a existência de clivagens internas ao grupo, com distintos escalonamentos sociais, económicos e culturais.

Se, do ponto de vista económico e social, essa clivagem é nítida, sendo os diversos segmentos informados por distintos níveis de riqueza e, do ponto de vista social, diferentemente valorizados e institucionalmente distinguidos pelo acesso a privilégios profissionais, ou a formas de mobilidade social, do ponto de vista cultural as diferenças são também assinaláveis. Os quadros superiores dos navegadores, por exemplo, tendem a ser fortemente alfabetizados, com diplomas que certificam uma qualificação, com uma formação que tende a ser institucionalizada,

---

<sup>4</sup> Cf. POLÓNIA, 1999

enquanto os segmentos mais indiferenciados se apresentam como universos dominados pela iliteracia, ainda que acedam a um domínio mínimo da escrita, e sejam partícipes de um modelo de aprendizagem profissional estritamente empírico, sem reconhecimento ou certificação institucionalizada<sup>5</sup>.

A própria integração em determinados grupos implica, com frequência, um distinto recrutamento social. Enquanto os pescadores tendem a fazer um recrutamento endógeno ao grupo, os capitães e pilotos parecem ser maioritariamente recrutados na pequena e média burguesia, ou mesmo em alguns dos estratos da pequena nobreza ou da administração local, ainda que não possa ser descurada, é certo, a mobilidade profissional interna. Já os marinheiros parecem oferecer proveniências sociais mais alargadas: podem ser filhos de pescadores, de artesãos e mesmo de agricultores, que por uma questão de oportunidade, prestígio profissional e mobilidade tendem a alimentar o universo da navegação. De igual modo, a integração de um indivíduo em distintos estratos de uma mesma profissão – a dos navegadores, por exemplo, tem significados diversos em termos de oportunidades de ascensão social, em função da (in)capacidade de aceder ao privilégio, em particular à nobilitação, critério determinante em sociedades de Antigo Regime.

Importa, por outro lado, considerar, na análise de uma estrutura socioprofissional de uma sociedade dada, uma outra variável: a projecção do espaço estritamente marítimo em relação a um mais vasto hinterland, geralmente agrícola. Os índices de mobilidade geográfica e, concomitantemente, profissional, dela estão dependentes, variando em função do grau de atractividade, evolutiva e conjuntural, de um espaço portuário sobre um *hinterland* agrícola, por exemplo.

A presença, num espaço marítimo e portuário, de casas nobres ou nobilitadas, mas ligadas à exploração agrícola de freguesias circunvizinhas (caso de Viana do Castelo no período moderno), ou a negócios e a explorações agrícolas longínquas em relação ao espaço portuário (veja-se a burguesia portuense ligada ao comércio do vinho, mas igualmente proprietária de vinhas que se situam no Douro, e cuja projecção e peso social interno depende de uma dinâmica comercial que é intrínseca ao porto, mas também de uma dinâmica agrícola que lhe é, não só exterior, mas longínqua), são ainda factores a ponderar na análise do perfil socioprofissional de uma comunidade dada.

---

<sup>5</sup> POLÓNIA, Amélia, 1999b - *Os náuticos das carreiras ultramarinas* "Oceanos", nº 38, Abril-Junho, pp. 113-128 e POLÓNIA, Amélia, 2001 - *Técnicos de navegação portugueses. Desempenhos e perfil socioprofissional na era quinhentista*. "Estudios de Historia de las Ciencias y de las Tecnicas. Actas do VII Congreso da Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Tecnicas (Pontevedra, 14-18 Setembro 1999)", Pontevedra, s.n., Vol. I, p. 245-255.

### 2.3. Elites sociais e elites de poder

Um outro tópico de análise a desenvolver poderá estar ligado ao acesso dos sectores marítimos em estudo às estruturas de poder local. A questão que aqui se coloca é a de saber se as elites económicas e sociais de determinado espaço portuário conseguem projectar-se, ou não, e com que peso, nos espaços e estruturas de poder. Esta questão é complexa, já que joga com factores vários, uns de natureza jurídica (o prescrito em corpos legislativos de alcance nacional), outros de natureza local e, por vezes, circunstancial.

O acesso a estudos vários relativos a diversos espaços marítimos no período moderno<sup>6</sup> parece provar que a composição das elites depende de duas questões básicas: a base efectiva de recrutamento, aqueles que são, em determinada circunscrição, “os melhores da terra” (a presença ou ausência de corpos aristocráticos torna-se num dado de nuclear importância) e a valorização e/ou aceitação de outros critérios de prestígio e autoridade social. A questão é a de saber se são critérios estritamente legais os que comandam a constituição das elites de poder, ou se os níveis de riqueza, o saber e as funções sociais de determinados grupos socioprofissionais, institucionalmente reconhecidos e promovidos em função de específicos contextos, podem funcionar também como factores de integração em círculos de poder, a despeito no prescrito na lei, orientada por critérios tendencialmente aristocráticos.

---

<sup>6</sup> BRITO, António Pedro C., 1991 – *Patriciado urbano quincentista . Famílias dominantes no Porto (1500-1580)*, Porto, Câmara Municipal do Porto – Arquivo Histórico; CAMELO, Ana Cristina Marques; LEITÃO, Júlia M. L. Da Silva; MARTINS, Lucília de Fátima, 1988 - *A vereação do Porto de 1390 a 1395. Composição, funcionamento e percursos dos homens bons* in “Arqueologia do Estado”, I, Lisboa, História & Crítica, p. 7-40; COSTA, M. M. da Silva, 1984– *Esposende na era de Seiscentos - Dez anos de administração municipal*. “Boletim Cultural de Esposende”, nº 6, Dez. 1984, p. 7-48; LOPES, Carlos da Silva, 1971 – *Notas sobre o privilégio impeditivo da moradia de fidalgos e pessoas poderosas na cidade do Porto*. Separata de “Armas e Troféus”, Braga; MAGALHÃES, J. Romero de, 1984 – *O Algarve Económico (1600-1772)*, Coimbra [Tese de doutoramento polic.]; MAGALHÃES, J. Romero de, 1986b – *Reflexões sobre a estrutura municipal portuguesa e a sociedade colonial portuguesa*. “Revista de História Económica e Social”, nº 16; MAGALHÃES, J. Romero de, 1994 – *As estruturas sociais de enquadramento da economia portuguesa do Antigo Regime: os concelhos*. “Notas Económicas”, nº 4; MAGALHÃES, J. Romero de e COELHO, M. Helena da Cruz, 1986 – *O poder concelhio. Das origens às cortes constituintes*, Coimbra, Centro de Estudos e Formação Autárquica; MOREIRA, Manuel Fernandes, 1986 – *O município e os forais de Viana do Castelo*, Viana do Castelo, Câmara Municipal; PEIXOTO, Ana S. A. Lemos, 1991 – *História social da administração do Porto*, Porto [Dissert. Mestrado polic.]; POLÓNIA, Amélia, 2002– *Elites sociais e elites de poder em sociedades marítimas. Estudo de um caso. Vila do conde no século XVI* in “ O poder local em tempo de globalização. Uma história e um futuro (Congresso internacional. Coimbra, 10 a 12 de abril de 2002); RODRIGUES, José Damião, 1994 – *Poder municipal e oligarquias urbanas. Ponta Delgada no século XVII*, Ponta Delgada; SILVA, Francisco Ribeiro da, 1988 – *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens , as instituições e o poder*, Porto, 2 vols. ; VIDIGAL, Luís, 1988 – *Tipificação da oligarquia local de Vila Nova de Portimão (1755-1834)*. “Arqueologia do Estado”, I, Lisboa, História & Crítica, p. 97-108; VIDIGAL, Luís, 1989 – *O municipalismo em Portugal no século XVIII. Elementos para a caracterização da sociedade e instituições locais no fim do Antigo Regime*, Lisboa, Livros Horizonte; VIDIGAL, Luís, 1993 – *Nobreza e povo. Poder e sociedade em V. N. Portimão (1755-1834)*, Portimão.

O facto é que, por vezes, os dois critérios cruzam-se, originando lutas internas pelo poder e a resistência dos grupos e dos critérios tradicionais face aos que de novo se procuram impor.

A composição objectiva dos corpos de poder local decorre, pois, da conjugação desses factores, da atractividade pelo exercício desses cargos e do resultado de lutas sociais internas de afirmação grupal numa comunidade dada. Se podem ser aferidas, na diacronia, tendências evolutivas, o facto é que cada caso é um caso, compreensível apenas partir de estudos monográficos de cada comunidade marítima, em função do seu específico perfil e da sua inserção num concreto complexo geo-económico, político e social.

### **3. Estudo de específicas comunidades marítimas**

#### **3.1. Identidade social?**

Se estas podem ser apontadas como macro questões que tomam as sociedades marítimas como um todo, na sua heterogeneidade, e na composição, por vezes conflituante, dos seus diversos estratos, outras se impõem, desta feita directamente ligadas à especificidade das dinâmicas sociais próprias de micro-comunidades: as dos homens do mar.

Um dos tópicos a debater poderia centrar-se na questão da identidade social dessas comunidades, na existência de uma consciência de grupo, a qual se projectasse na sua integração e no seu reconhecimento pela restante comunidade. Neste domínio, o que terá que ser debatido e aferido é se, apesar das clivagens internas próprias dos grupos dos homens do mar, em termos de ocupações (pesca vs. navegação vs. comércio marítimo), em termos de estatuto profissional (piloto vs. marinheiro vs. grumete) , ou em termos económicos, tendo em conta remunerações do trabalho e níveis de riqueza, existem factores unificadores, transversais e específicos de um grupo ou sub-grupo que os identifiquem socialmente como tal, e que permitam a sua auto-identificação, conduzindo-os à formulação de específicas estratégias de reconhecimento e auto-reconhecimento .

Não poderemos aqui debater, pela sua complexidade, este tema, pelo que aqui só se apontarão alguns indicadores a partir dos quais essa matéria poderá vir a ser discutida.

A **primeira questão** é a de saber se os poderes instituídos os reconhecem, ou não, como grupo, matéria que poderá ser aferida através dos privilégios que lhes são conferidos como corpo profissional (privilégios dos pescadores, dos mareantes, dos homens de navegação). Estes, tanto poderão individualizar o grupo na sociedade portuguesa como um todo e nas comunidades locais em particular, contribuindo para formas de promoção social grupal,

como poderão contribuir para processos de clivagem e de conflitualidade internas a determinada comunidade local, pela efectiva diferenciação, face à lei e às obrigações municipais, de grupos que, do ponto de vista da escala social, se apresentam, de facto, como equiparados entre si. Neste domínio, ser “homem da terra” ou “homem do mar” pode ser critério determinante e diferenciador.

A **segunda questão** em debate é a de averiguar até que ponto uma específica vivência do grupo, decorrente da partilha de quotidianos profissionais, a que de seguida nos referiremos, se projecta, ou não, em experiências familiares e sociais concretas que diferenciem estes grupos da restante comunidade, conferindo-lhes um sentido de individualidade.

A **terceira questão** em discussão é a de saber se a relação que estes homens estabelecem com o mar - as ausências, os perigos multiplicados, os medos, as distintas vivências religiosas e as diversas relações com o sagrado; a comunicação com distintos universos civilizacionais - enforma, ou não, uma “psicologia colectiva” que intercepte estes grupos e delimite uma estrutura de valores e um universo referencial que individualize, como grupo, esta sub-comunidade face às restantes. Aqui, uma vez mais, há que distinguir os pescadores dos navegadores.

A **quarta questão** em debate é a de saber como se projecta essa consciência de identidade, a existir, do ponto de vista social: através da pertença a confrarias específicas (e note-se, uma vez mais que são frequentes os casos em que há confrarias diferenciadas para mareantes e para pescadores), através do estímulo de relações endogâmicas ao grupo, manifestas em alianças matrimoniais internas e concertadas, ou através da defesa de comportamentos e de valores específicos, porventura menos aceites pela comunidade, pela Igreja e pela sociedade, cuja perpetuação corresponda à reivindicação dessa especificidade?

### **3.2. Vivências sociais**

Assumindo como historiograficamente provado, através de estudos de caso, desenvolvidos para Portugal e França, que a partilha de experiências decorrentes do exercício de uma actividade ligada ao mar, nomeadamente a mobilidade geográfica, os óbitos precoces, as ausências, frequentes e prolongadas, os perigos multiplicados - se projectam na vivência concreta de sub-grupos de comunidades marítimas, apresentemos um plano possível de abordagem desses fenómenos, através de uma grelha que contemple questões ligadas a comportamentos demográficos; decorrências familiares e especificidade desempenhos sociais.

Aqui uma vez mais se distingue a pesca da navegação como universos a exigir estudos diferenciados.

### **3.2.1. Comportamentos e estruturas demográficas – Decorrências sociais**

Em primeiro lugar, a dinâmica de crescimento demográfico em sociedades portuárias em muito depende de uma forte mobilidade populacional, e de intensos movimentos migratórios: de imigração e de emigração, sendo esses movimentos definidos maioritariamente, ainda que não exclusivamente, por dinâmicas marítimas. O que significa também que a imigração tende a ser tendencial, mas não exclusivamente masculina.

Uma abundante população masculina, maioritariamente em idade jovem, aflui a espaços portuários, atraída por novas vias profissionais, alternativas ao imobilismo das sociedades agrárias, buscando formação e ocupação em actividades ligadas ao mar, ora do foro industrial (a construção naval), ora ligadas às navegações. Quando ocorre um desenvolvimento urbano considerável, alicerçado em actividades marítimas mas que as transcendem, um outro tipo de emigração tende a ocorrer: a emigração familiar, ou mesmo uma emigração feminina, que vem preencher necessidades de mercado relacionadas com tarefas de serviços domésticas, ou mesmo de pequeno comércio local, solicitadas por uma sociedade em projecção, não só demográfica, mas social. Uma vez mais, as decorrências sociais desta forte mobilidade populacional são incontornáveis. A situação das específicas comunidades piscatórias configura-se uma vez mais como diversa, tendendo estas a alimentar-se a si próprias, ou mesmo a partilhar uma economia de base marítima, com actividades rurais, frequentemente sazonais. Aí podem ocorrer migrações temporárias, mas não definitivas, de espaços portuários para espaços rurais, surgindo a economia agrária como complementar à piscatória.

Ao contrário, as sociedades baseadas no comércio ou no transporte marítimo, são marcadas por uma profunda transitoriedade: população marítima que parte, temporariamente, através das navegações, de maior ou menor duração, para espaços centrípetos do reino, como ocorre com Lisboa por todo o período moderno, ou para espaços ultramarinos. População rural ou de outros portos que injecta novos contingentes em espaços portuários, permitindo a sustentabilidade ou mesmo o aumento de populações marítimas, que não conhecem em si próprias, frequentes vezes, factores de crescimento. Isto significa, pois, antes de mais, que se trata de movimentos conjunturais e por vezes desequilibrados, que nem sempre apontam para um crescimento sustentado. Conjunturas económicas favoráveis ou desfavoráveis ditam crescimentos e perfis populacionais diferenciados e apontam para um perfil social algo

idiossincrático em sociedades de Antigo Regime. Essa atractividade dos espaços portuários para fazer confluir população exógena pode ser aferida na estrutura de casamentos, através da detecção de elevadas taxas de exogenia matrimonial.

Em grupos ligados às navegações, nomeadamente ultramarinas, esta realidade é geradora de fenómenos sociais de envergadura. O desenraizamento de muitas das células familiares tende a gerar famílias nucleares e não alargadas, a reforçar os laços de confiança entre marido e mulher e a diluir a ligação familiar a redes de solidariedade social alargadas, fazendo depender a sobrevivência do núcleo da sua própria sustentabilidade. Uma vez mais, o caso dos pescadores é notoriamente diverso. Famílias alargadas, endogamia geográfica, e redes de solidariedade social prevalecem.

Um outro fenómeno demográfico a salientar, comprovado por alguns estudos de caso, e directamente decorrente da vocação marítima de determinados espaços, é um perfil populacional marcado por uma taxa de masculinidade distorcida em relação aos modelos normais de sociedades de Antigo Regime, não ao nascimento, mas ao óbito, decorrente de uma forte mobilidade masculina, que contribui para a elevação efectiva das taxas de feminilidade numa sociedade dada. Taxas de masculinidade temporariamente incrementadas podem, porém, ser também o concomitante resultado da significativa afluência de uma população masculina jovem atraída pelas actividades ligadas, directa ou indirectamente às navegações: construção naval, cordoaria, aprendizagem da arte de marear... Estes movimentos tendem ainda a ser responsáveis por taxas de celibato masculino elevadas, porventura conjunturais. Um e outro fenómeno não pode deixar de acarretar consequências sociais de vulto, a estudar...

É o caso também do incremento da taxa de população feminina jovem, que pode vir a prosseguir, por ex. o rumo da prostituição, e a constituir uma ameaça para a estabilidade social interna em sociedades de antigo Regime, ou desafiar as estratégias tradicionais de vigilância e enquadramento social, incapazes de lidar com novos fenómenos sociais. Fenómenos de mancebia, poligamia, nascimentos ilegítimos poderão vir a ser incrementados por essas realidades, a avaliar através de estudos de caso.

A falta de enquadramento social deste tipo de população móvel pode constituir outra dessas decorrências. Vejam-se os números de assistidos socialmente pelas Misericórdias em Portugal, em que se contam estrangeiros e nacionais não residentes, ou os ingressos em Hospitais (estudados para o caso francês), de grande número de não integrados nas células familiares, que não podem assim contar com as tradicionais vias de assistência e solidariedade familiar e de vizinhança. Nos grandes portos, portugueses, como Lisboa, ou internacionais, como Amesterdão, por exemplo, o cosmopolitismo das tripulações, ou mesmo a sua

internacionalização, através de emigrações inter-regionais é outro fenómeno marcante, a não esquecer, com decorrências sociais de vulto.

### **3.2. 2. Decorrências familiares das vivências marítimas**

Centremo-nos, de seguida, nas virtuais consequências sócio-familiares das vivências marítimas, em particular decorrentes das navegações de longo curso . Uma vez mais assumimos o caso da pesca como distinto, ainda que a pesca sazonal de longo curso, como a do bacalhau para a Terra Nova possa ter com estas manifestas afinidades.

Longas ausências determinam taxas de natalidade baixas, impostas por longos intervalos inter-genésicos, calendários de concepção determinados pela viagem, e, conseqüentemente, famílias de dimensão reduzida, podendo ser frequentes os casos de famílias de homens do mar que se dissolvem sem filhos. Óbitos precoces geram taxas de viuvez feminina acrescida e famílias monoparentais frequentes, bem como curtas durações médias de casamentos.

Esta realidade dificulta, na verdade, a auto-sustentabilidade dessas comunidades, que tendem a ser mantidas e/ou acrescidas através de aporções exteriores. Caso diverso é o das famílias de pescadores, tradicionalmente vistas, através de estudos multiplicados, como numerosas, com um elevado número de filhos por família, determinado também por idades diferenciadas ao casamento, que tendem a ser muito mais precoces no mundo da pesca do que no mundo da navegação. As comunidades piscatórias tendem a ser vistas, na actualidade, também como marcadas por taxas de fecundidade elevadas, com possibilidades de reprodução económica muito mais sustentada, através dos filhos, que se encarregam da família mesmo após a morte do pai, e que superam as dificuldades inerentes à monoparentalidade através, quer do garante do sustento da família pelo aporte dos filhos mais velhos, quer da solidariedade da comunidade, que rapidamente integra os filhos de pescadores falecidos nas suas companhas.

Distinta parece ser a realidade no universo dos navegadores de longo curso. Por um lado, as longas ausências podem determinar, e determinam com frequência, uma maior precariedade material, uma sustentabilidade algo aleatória dos sub-grupos mais carenciados desses segmentos, dependentes muitas vezes de uma remuneração mais estável decorrente do trabalho feminino, e da participação da mulher no orçamento familiar, não em complementaridade, como ocorre no mundo das pescas, mas noutras áreas de actividade.

Nos grupos mais possidentes, em que os níveis de riqueza são mais assinaláveis, no caso dos capitães, mestres e proprietários de embarcações, ou pilotos, a ausência de filhos,

ou o seu número reduzido, ou o óbito precoce do pai, acabam por criar, porém, oportunidades acrescidas para os que ficam, e acabam por reforçar a posição financeira das mulheres viúvas, que assim ganham valor social e se encontram em posição de gerir fortunas mais ou menos alargadas e de vir, por sua vontade e arbítrio, a escolher segundos e terceiros casamentos, que ocorrem, muitas vezes, dentro do mesmo grupo profissional, até para dar seguimento a negócios em curso.

Apontamentos que tornam imperativos estudos diferenciais e comparativos entre grupos de pescadores e de navegadores para o período moderno, se para tal existir informação consistente e se a distinção entre pescador e navegador for, para a época clara.

### 3.2.3. Papel feminino em sociedades marítimas

A análise do protagonismo feminino em sociedades marítimas apresenta-se como um outro tópico, de imprescindível dilucidação através de um consistente plano de investigação<sup>7</sup>.

Importa perceber que as comunidades marítimas, em particular as ligadas a portos de navegação e comércio, sofrem de um desequilíbrio demográfico permanente, ao mesmo tempo em que a presença feminina, necessária à sobrevivência e perenidade das famílias, contrapõe-se à elevada mobilidade dos homens do mar. Isto faz das mulheres referentes preferenciais de identificação e de integração social, à falta dessa estabilidade no universo masculino.

As circunstâncias decorrentes das ausências masculinas acarretam consigo projecções, quer de signo positivo, quer negativo, porque correspondentes a fenómenos de desestruturação familiar. Estes podem ser evidenciados por ocorrências múltiplas de monoparentalidade, se não em teoria, pelo menos de facto, por taxas inflacionadas de viuvez precoce, por fenómenos multiplicados de mancebia e/ou bigamia, por situações de abandono e falta de provimento familiar, ou por comportamentos sexuais e sociais desviantes.

---

<sup>7</sup> Estudos prévios sobre esta matéria: POLÓNIA, Amélia, 2000, *Ocupações femininas em sociedades marítimas (Portugal. Século XVI)*. "Mare Liberum", 18-19 (Dezembro 1999-Junho 2000), p. 153-178; POLÓNIA, Amélia, 2002 - *A mulher face à expansão ultramarina. Quotidiano feminino e ausências masculinas. O estudo de um caso: Vila do Conde no século XVI* in "Em torno da História das Mulheres", Lisboa, Universidade Aberta, p. 107-124.; POLÓNIA, Amélia, 2004 - *De Portugal a espaços ultramarinos. Inclusão e exclusão de agentes femininas no processo de expansão ultramarina (Século XVI)* in "Historia, Género y Familia en Iberoamérica, Siglos XVI-XX", coord. Dora Davila Mendonza, Caracas, Universidad Católica "Andrés Bello"/ Konrad Adenauer Stiftung; POLÓNIA, Amélia, 2005 - *Women's Contribution to Family, Economy and Social Range in Maritime Societies. Portugal. 16<sup>th</sup>. Century* . *Portuguese Studies Review*, 13.

As ausências masculinas são ainda responsáveis pelo incremento do peso da população feminina no mundo do trabalho . Uma vez mais, a realidade apresenta-se como diversa nos sub-grupos dos pescadores e dos navegadores. No mundo da pesca o trabalho feminino desenvolve-se em termos de complementaridade e no próprio âmbito de extracção, transformação e venda do pescado. Pesca local e costeira, apanha de sargaços, recepção das embarcações e transporte do pescado, venda do peixe, fabrico e reparação de redes, eventual complementaridade no trabalho agrícola para auto-consumo são algumas das actividades que as fontes permitem identificar, no caso português, como no europeu<sup>8</sup>, do mesmo modo que na contemporaneidade o trabalho se transforma também em emprego, com a entrada massiva das mulheres nas indústrias de salga e conserva de peixe.

No caso do universo dos navegadores, a complementaridade deixa, naturalmente, de ser viável. Aí, as mulheres conhecem um acesso diferencial ao mundo do trabalho, dependendo do estatuto socioprofissional do marido. Reconhecidamente, mulheres de capitães, pilotos ou de senhorios de embarcação não acedem ao trabalho remunerado, como explicitamente se chega a explicar na documentação, atendendo à sua “condição”, o que, *in extremis*, poderá, tendo em atenção o carácter aleatório dos rendimentos desses navegadores, ser ainda mais penalizador para o agregado familiar que, neste caso, deixa de poder contar com a complementaridade e, acima de tudo, com a regularidade e estabilidade, de um rendimento adicional resultante do trabalho feminino.

Essa complementaridade existe, porém, no mundo dos negócios, ou no caso em que estes oficiais de navegação associam o negócio à prática profissional, o que ocorre com frequência. Mesmo nestes extractos elas aparecem, como veremos, como colectoras de vencimentos, dívidas e mercadorias, através de procurações notariais que as habilitam para o efeito, ou associadas a um comércio de curto ou médio curso, que gerem na ausência do marido, sendo casadas ou viúvas. No caso das mulheres de marinheiros, a presença no mundo do trabalho remunerado é mais notória, sendo identificada a sua presença no comércio local, com loja aberta, por vezes uma taberna ou uma mercearia, e ligada ao mundo do artesanato urbano, em particular têxtil. Em portos estaleiros também as vemos associadas à indústria do cordame e do velame.<sup>9</sup> No caso de Lisboa, e tendo em conta os dados fornecidos por Cristóvão

---

<sup>8</sup> AMORIM, Inês, 2002 – “Mulheres, tempo e trabalho no sector das pescas no século XIX - uma proposta de estudo” in XXII Encontro APHES – Universidade de Aveiro – 15 e 16 de Novembro de 2002. “Empresas e Instituições em perspectiva histórica” [Cd- Rom]

<sup>9</sup> COSTA, 1997, p. 342-359.

Rodrigues de Oliveira<sup>10</sup> e João Brandão<sup>11</sup>, o número das que se encontram envolvidas no mundo dos ofícios, trato e ocupações profissionais nos anos 1550 era, respectivamente de 37,4% e 44% do total desses ofícios e ocupações. Tais constatações são suficientes para justificar o desenvolvimento de uma linha de investigação aprofundada sobre o protagonismo feminino em sociedades marítimas, sem que isto corresponda, na verdade, ao desenvolvimento de estudos “de género”, antes seja um componente incontornável da história social de comunidades marítimas

Importa, porém, sublinhar que a dimensão e a projecção desta realidade, indiscutivelmente aferida, quer por estudos de caso portugueses, quer europeus, se apresenta como diferencial conforme o perfil e a dimensão demográfica dos espaços portuários. Em primeiro lugar, pela probabilidade de existirem, ou não, universos masculinos alargados que substituam os marítimos ausentes. Neste domínio, porém, a substituição de papéis não é líquida, atendendo às tendenciais clivagens internas entre grupos socioprofissionais e à sempre buscada auto-sustentabilidade de um grupo, reforçada por laços familiares. Em segundo lugar, o que de facto se relativiza é o peso efectivo deste protagonismo, sendo ele mais concentrado, ou mais diluído do ponto de vista social, atendendo ao peso diferencial dos extractos marítimos na grelha socioprofissional total (como vimos sempre menor em cidades e vilas de maior dimensão), e não a existência do fenómeno em si próprio. .

### **3.3. Clivagens sociais vs. integração social**

A ser conferida a hipótese de que a experiência concreta da vivência marítima, ainda que situe os vários segmentos de uma mesma comunidade em níveis socioeconómicos diferenciados, os faz partilhar de prováveis traços identitários comuns, que se projectam nos seus comportamentos e valores, de que modo isso interfere com os seus níveis de inserção numa sociedade que os integra num todo mais vasto que todavia os extrapola?

Na verdade, a identidade dos grupos de marítimos, ao mesmo tempo que tende a definir formas de solidariedade grupal, tende também a desenvolver formas de clivagem com a restante sociedade. O que se pretende sugerir é que a vivência comum do mar tende a definir, do ponto de vista da psicologia colectiva, do perfil cultural e religioso, do sistema de crenças, dos

---

<sup>10</sup> OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues - *Lisboa em 1551. Sumário...*, Apresentação e Notas de José da Felicidade Alves, Lisboa, Livros Horizonte, 1987.

<sup>11</sup> BRANDÃO, João - *Tratado da Magestade, Grandeza e Abastança da Cidade de Lisboa na 2ª Metade do Século XVI: Estatística de Lisboa em 1552*, Lisboa, Liv. Féria, 1923.

códigos e costumes, uma individualidade que é, em simultâneo, critério de identidade e de clivagem com outros grupos não marítimos.

Às comunidades de marítimos são habitualmente atribuídos pela própria sociedade, e mesmo pelas estruturas religiosas, estigmas que os diferenciam dos restantes. Se o mundo dos pescadores é visto como marcado por uma forte fidelidade conjugal, reflectido numa forte abstinência sexual, mesmo durante as longas ausências, o mundo dos navegadores é apresentado por agentes eclesiásticos como por testemunhos coevos, como marcado pelo deboche, o adultério, a poligamia, a libertinagem e o pecado, resultante da vagabundagem dos esposos. O oceano é visto, neste caso, como um universo pernicioso, que afasta os homens de códigos morais instituídos e de práticas religiosas controladas e institucionalizadas<sup>12</sup>. Essas comunidades são ainda vistas como globalmente difíceis de enquadrar, turbulentas, prontas a inflamar-se em actos de violência, habituadas à agressividade que lhe impõem as vivências oceânicas.

Essas mesmas sub-comunidades, marcadas pela presença de estrangeiros, de prostitutas (ligadas à forte mobilidade demográfica e a um tendencial celibato masculino), de marginais, convivem com, e alimentam, um mundo de marginalidade, que escapa e desafia as estruturas da ordem tradicional, de natureza religiosa, política ou social.

Em paralelo, os navegadores em particular são vistos como objecto de uma incessante porosidade cultural e humana que constitui um desafio à ordem estabelecida e à ortodoxia ideológica e cultural. Os espaços marítimos – físicos e humanos – são vistos como estando em permanente abertura ao exterior, e como intermediários da introdução de ideias, convicções e publicações subversivas e interditas. O seu contacto com outros mundos e outras civilizações é visto como responsável pela relativização de valores e de verdades que a ordem estabelecida pretende perpetuar e pela emergência de fenómenos de instabilidade civilizacional.

Todos estes se constituem como factores de desconfiança, mesmo entre a vasta comunidade social de espaços marítimos, incentivados de resto por traços estruturantes que configuram um distinto perfil, de ordem psicológica e religiosa. A instabilidade desse mundo e dessas vivências incrementa, de facto, nos homens, um tipo de devoção pessoalizada, mística, não enquadrada, frequentemente desviante em relação aos parâmetros da ortodoxia institucionalizada<sup>13</sup>. No universo dos que ficam, a falta de notícias determina o recurso às artes

---

<sup>12</sup> Vd. CABANTOUS, Alain – *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime XVIe.-XIXe. siècle*, Paris, Fayard, 1990

<sup>13</sup> Idem.

mágicas, em particular divinatórias, para preencher o vazio causado pela incerteza, a angústia e a falta de notícias.

No reverso da medalha, as mulheres dos navegadores, elo de integração desse grupo na comunidade como um todo, agentes intermediárias do ponto de vista social, religioso e cultural, constituem-se, pelo contrário, em agentes de fervorosas devoções e em pólos de integração – social e religiosa. Assiste-se, por exemplo, ao desenvolver de uma série de cultos devocionais, nomeadamente marianos, com os quais pretendem as mulheres proteger os homens (maridos, irmãos, pais e filhos) de perigos multiplicados, impostos pela viagem ultramarina, nomeadamente os confrontos armados, o corso ou pirataria, as doenças tropicais. ...

Estas características, estudadas em particular para comunidades marítimas estrangeiras, colocam em discussão a capacidade de integração dessas sub-comunidades, quando vistas no masculino, no universo social como um todo. Estes homens, que vivem ausentes, têm dificuldade em enquadrar-se na normalidade familiar e social, quando em terra, e constituem mesmo, por vezes, obstáculo a essa normalidade, que se cria para além deles e independentemente deles. A presença do navegador ou pescador de longo curso em terra é, frequentemente, conflitual, mesmo em termos familiares.

A integração/ exclusão social das sub-comunidades marítimas pode ainda ser aferida de um outro ponto de vista: o topográfico. Neste domínio assiste-se à afirmação de diversos modelos. Um deles consubstancia-se num bairro marítimo claramente diferenciado, situado geralmente junto ao mar, excêntrico em relação à povoação, reservatório sócio-cultural aparentemente pouco influenciado pelas mutações do restante espaço urbano. Este é geralmente o caso dos bairros piscatórios, tendo este grupo tendência a fechar-se no seu universo para melhor proteger os valores que definem o grupo e reforçam a sua identidade. Sendo assim no presente, poderão estes traços projectar-se no passado? Noutros casos, mais visíveis em portos de navegação e comércio, a comunidade marítima tende a cindir-se em duas: os estratos superiores tendem a diluir-se e a procurar integrar-se em espaços topográficos de elite, convivendo com os restantes grupos da burguesia artesanal e mercantil, com o oficialato e mesmo com os estratos nobres e nobilitados, buscando nessa centralidade um meio de prestígio e promoção social, enquanto os estratos inferiores tendem a delimitar-se em bairros mais concêntricos e excêntricos em relação ao núcleo urbano, convivendo, frequentes vezes, com os bairros de pescadores. Não há, sob este ponto de vista, uma norma inquestionável, o que sobrevaloriza, uma vez mais, a importância dos estudos de caso, dos estudos locais.

Próximos dos artesãos, dos mercadores, dos burgueses, dos nobres, segundo o valor dos seus rendimentos e os seus níveis de fortuna e de cultura, ou segundo a sua precariedade material e a sua representação social, as gentes do mar não deixam, porém, de manifestar comportamentos originais que obrigam os estudos de dinâmicas sociais em espaços portuários a tomá-los na sua individualidade e a discutir a sua identidade e capacidade de integração social. Conforme os sub-grupos internos,

conforme as conjunturas locais e a sua evolução diacrónica, é maior ou menor a sua coesão interna ou a sua diluição social, a sua maior ou menor integração na comunidade ou o reforço da sua endogamia grupal. Só a multiplicação de trabalhos incidentes sobre estas comunidades poderá aclarar estas matérias.

Simultaneamente em contacto com os outros habitantes do mesmo espaço urbano, e a eles estranhos pelo trabalho, pelo ritmo quotidiano, pelos comportamentos, pelos hábitos, pelos valores, os agentes marítimos integram-se com maior ou menor facilidade ou vontade numa colectividade que ora os aceita e promove, ora os exclui, votando-os em bloco, ou a alguns dos seus estratos, a formas de ostracismo social, que se constituem em simultâneo em formas de consolidação de códigos de solidariedade grupal.

Importa, em paralelo, debater, através do cruzamento de estudos vários sobre comunidades marítimas europeias, uma questão básica: são estes perfis de actuação e desempenhos sociais; são as vivências comuns da experiência marítima; é a relativa excentricidade destes grupos em relação a uma comunidade marítima mais vasta, apenas factores de especificidade e de individualidade que contribuam para fenómenos de exclusão e de clivagem interna numa sociedade mais vasta, ou poderão esses traços contribuir, em simultâneo, pela sua transversalidade internacional, a ser conferida, apontar para uma “globalização” de valores, de procedimentos, de códigos de conduta e para formas de solidariedade que extrapolem as fronteiras políticas e mesmo, porventura, as confessionais?

Parece consensual que uma lógica própria capitalismo comercial e financeiro internacional, alicerçada em redes de agentes mercantis e de negócio, e apoiada em estratégias que permitem contornar obstáculos políticos, militares e confessionais, tende a impor-se na Europa Moderna, a despeito de serem irrecusáveis as rivalidades entre universos, agentes económicos e planos de negócio. Será que poderemos equacionar, do mesmo modo, a existência de uma vasta comunidade de marítimos, separados por conjunturas e circunstâncias de beligerância e rivalidade, mas de facto unidos por vivências comuns, por traços comportamentais, por valores e por factores de individualidade que, diferenciando-os em relação aos restantes segmentos sociais com que convivem, os constituem como um grupo identitário a nível europeu?

Uma vez mais, só a multiplicação de estudos a partir de uma grelha de análise comum poderia, através de uma investigação consistente e de leituras cruzadas e comparativas, contribuir para a dilucidação desta questão...