

**AMÉLIA POLÓNIA**

**HISPORTOS – Contribuição para o estudo dos portos do Noroeste português**  
***Apresentação de um projecto de investigação***

*In*

**Simpósio “Microhistória em Hispanoamérica: metodologias, temas e linhas de  
investigação. As migalhas e a pluralidade”**

**XIII CONGRESSO INTERNACIONAL DA AHILA**  
**(Ponta Delgada, 3-8 Setembro 2002)**

**[No prelo]**

***Apresentação de um projecto de investigação***

Amélia Polónia, Inês Amorim<sup>1</sup>

A construção deste texto alicerça-se num percurso de investigação iniciado em 1998, que elegeu uma escala de análise micro para desenvolver o estudo individualizado de portos de mar do Noroeste português, procurando discutir a existência ou não de modelos, neste caso de modelos portuários, que definam o perfil deste espaço litoral no decurso da época moderna (séculos XVI a finais do século XVIII).

O estudo, sustentado por um conjunto de trabalhos prévios<sup>2</sup>, confrontado com experiências percorridas por alguns centros de investigação<sup>3</sup> e inserido em linhas de pesquisa estruturantes da actividade do IHM-UP<sup>4</sup>, partiu da iniciativa de uma equipa de investigadores do Departamento de História da Faculdade de Letras e, em forma de projecto, a decorrer de Outubro de 2000 a 2003, denominado *Hisportos – Contribuição para o estudo dos portos do Noroeste Português*, envolve investigadores da mesma Faculdade (História e Geografia), das de Arquitectura e Engenharia da Universidade do Porto, assim como das Universidades do Minho e de Aveiro, com o apoio da Fundação Ciência e Tecnologia<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Amélia Polónia ([amelia.polonia@netc.pt](mailto:amelia.polonia@netc.pt)); Inês Amorim ([rdd39453@mail.telepac.pt](mailto:rdd39453@mail.telepac.pt)). Instituto de História Moderna da Universidade do Porto. Departamento de História. Faculdade de Letras do Porto. Via Panorâmica s/n. 4150-564 Porto. Portugal.

<sup>2</sup> Vd. Anexo I - Bibliografia

<sup>3</sup> O projecto, está aberto a contactos com outros grupos de investigação internacional com objectivos e áreas de trabalho afins, nomeadamente, o CEHOUP (Centro de Estudos Históricos de Obras Públicas e Urbanismo); o CRHMA (Centre de Recherche sur l’Histoire des Mondes Atlantiques), e o CEEA (Centre d’Études des Espaces Atlantiques).

<sup>4</sup> HISPORTOS (*POCTI/HAR/36417/2000*) é um projecto que se integra nas linhas de investigação que alicerçam as múltiplas actividades programadas e desenvolvidas pelo Instituto (IHM-UP), unidade de investigação sediada na Faculdade de Letras do Porto desde 1998 e financiada pela FCT (Linhas de investigação: A - “Os Espaços marítimos do Noroeste Português - sua evolução nos séculos XVI e XVIII; B - “Poder e ordenamento territorial”).

<sup>5</sup> Equipa de investigadores: Amândio Barros (Escola Superior de Educação Santa Maria. Porto), Amélia Polónia (Coordenadora do projecto, Departamento de História. Faculdade de Letras da Universidade do Porto), Assunção Araújo (Departamento de Geografia. Faculdade de Letras da Universidade do Porto), Filomena Martins (Departamento do Ambiente e Ordenamento da Universidade de Aveiro), Helena Granja (Departamento de Ciências da Terra da Universidade do Minho), Helena Osswald (Departamento de História. Faculdade de Letras da Universidade do Porto), Inês Amorim (Departamento de História. Faculdade de Letras da Universidade do Porto), João Antunes, João Carlos Garcia (Departamento de Geografia. Faculdade de Letras da Universidade do Porto), Manuel Fernandes de Sá (Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto), Mário Barroca (Departamento de Ciências e Técnicas do Património. Faculdade de Letras da Universidade do Porto), Miguel Nogueira (SDI/ Cartografia. Faculdade de Letras da Universidade do Porto), Nicole Vareta (Departamento de Geografia. Faculdade de Letras da Universidade do Porto), Pedro Brochado de Almeida, Veloso Gomes (Departamento de



## **1. Teoria e prática – o nível micro de análise**

As opções metodológicas assumidas inserem-se, antes de mais, numa reflexão acerca do alcance da análise circunscrita ao âmbito local. A convicção de que partimos é a de que qualquer espaço, neste caso os espaços portuários, não são abstrações, mas constroem-se de forma lenta, com uma lógica própria que só a eleição da longa duração como tempo de observação, e os estudos de caso como espaço de indagação poderão demonstrar. Esta percepção remete-nos para um trabalho científico que deriva de conceptualizações teóricas pertinentes, a partir das quais se definiram grelhas de análise e metodologias directamente vinculadas à problemática que se constrói e ao nível de análise a que nos sujeitamos.

O pressuposto teórico de que partimos é o de que a micro-análise contribui, de forma decisiva, para uma revisão dos níveis de investigação e das áreas temáticas envolvidas pelos estudos portuários, facilitando a busca de respostas em torno de questões como a da homogeneidade ou heterogeneidade de processos portuários. Com efeito, o que é que a análise micro nos facultava? Ela apura o olhar do investigador, porque este vê, numa abordagem microscópica, factores e elementos de diversidade e de heterogeneidade; evidencia processos atravessados por múltiplos factores, muitos deles simbólicos e ideológicos, permitindo reavaliar a espessura das questões. Realça, em particular, os contextos dos comportamentos, os percursos individuais, os universos referenciais, o espaço enquanto produto social, na acepção de Henri Lefevre<sup>6</sup>. Recoloca e posiciona a heterogeneidade e homogeneidade dos processos, no tempo e no espaço, permitindo afinar e aperfeiçoar a concepção de modelos teóricos.

No plano da recolha de informação e da análise, esta postura passa por uma valorização dos dados qualitativos, integrando-os numa reconstituição quantitativa ou serial, depois de devidamente criticados e metodologicamente reconstruídos.

Colocaram-se problemas, elaboraram-se grelhas de análise, procuraram-se reconstituir espaços, reflectir-se sobre a especificidade dos processos, a partir de uma perspectiva que é, ao que cremos, inovadora ao nível da revalorização de uma temática de tratamento tão generalizado na historiografia europeia do período em estudo.

## **2. Linhas de produção historiográfica sobre dinâmicas portuárias**

---

Engenharia Civil. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto). O projecto envolve ainda, pela sua dimensão e volume de informação a tratar, jovens investigadores, e procura alicerçar-se na comunidade escolar articulando-se, nesse intuito, com a pós-graduação recém-criada pelo Departamento de História da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, “Curso de Pós-Graduação e Mestrado em Estudos Locais e Regionais”, através de uma das suas variantes, intitulada “Estudos Portuários”.



Parece indiscutível, no contexto europeu, como no americano, e na época moderna (séculos XVI a XVIII), o importante papel que os portos desempenharam, revelando-se indispensáveis para a "vertebrização" de espaços políticos e económicos, e articuladores de espaços supraregionais. O domínio de novas técnicas náuticas, a definição de uma nova teia de rotas, o aumento de tonelagem dos vasos de transporte marítimo, configuram o aumento da importância e da projecção das vias de comunicação marítimas, desde os circuitos de cabotagem aos transoceânicos.

Neste período histórico as próprias hegemonias económico-financeiras jogam-se entre cidades portuárias, de que Lisboa, Sevilha, Antuérpia, Amesterdão e Londres são exemplo, como o foram, em momentos precedentes, Veneza ou Génova. As articulações entre a Europa e outros continentes faz-se, precisamente a partir de pólos portuários, e as implicações dessa "descompartimentação" geográfica e económica projecta-se, desde logo e num primeiro momento, em pólos marítimos.

Da importância dos espaços e das dinâmicas portuárias dá prova uma abundante produção historiográfica europeia, centrada, nas últimas décadas, na análise de sistemas portuários, que incluem, inclusive, redes de portos intercontinentais, tendo em conta redes de tráfego ultramarino que articulam, por exemplo, a Europa e a América.

Essa perspectiva, que parte da concepção teórica e operativa da existência de hierarquias internacionais de portos, redefinidas, de resto, em articulação com particulares conjunturas, a par de redes de portos, e de sistemas portuários, construídos por redes e relações de complementaridade entre pólos marítimos, sustenta-se, por um lado, numa análise fundamentalmente económica e, em particular comercial do dinamismo desses espaços, e alicerça-se numa leitura que tende a ser macro-analítica, não só pela vastidão de espaços envolvidos, quanto pela delimitação do objecto e da metodologia de trabalho. Ao privilegiar a análise das articulações entre espaços económicos, este tipo de abordagem subvaloriza, ou de todo menospreza, o estudo das dinâmicas internas e dos perfis específicos de cada porto, que constituem, afinal, as particulares condições que definem o seu lugar e a sua participação nesse conjunto de redes e nesses sistemas articulados.

Com efeito, é nossa convicção que da centralidade estratégica dos portos, em particular marítimos, na época moderna, decorrem fenómenos e dinâmicas históricas específicas que importa estudar. A concentração populacional, associada ao carácter centrípeto desses

---

<sup>6</sup> Cf. SILVANO. Filomena – *Antropologia do espaço. Uma introdução*, Lisboa, Celta, 2001, p. 41



complexos marítimos gera, de facto, fenómenos demográficos, sociais e mentais que claramente distinguem espaços portuários de espaços do interior<sup>7</sup>.

O movimento portuário requer, *de per se*, uma logística complexa, de que os arsenais e os armazéns de apoio são exemplo; o controlo régio sobre as operações comerciais gera sistemas complexos de tributação e fiscalização consubstanciados em estruturas e procedimentos alfandegários; a maior volumetria das embarcações coloca problemas de acessibilidade que geram intervenções que apontam para a construção de cais, para a implementação de procedimentos controlados de entrada e saída de barras e de atracagem, de que os pilotos da barra são exemplo, mas em que igualmente avultam, no século XVIII, as infraestruturas artificiais de protecção e de condução de embarcações.

No contexto da organização crescente do "sea power" provocado pela modernidade dos conflitos anglo-peninsulares, o aumento de poder, político e económico, a confluência, em portos-chave, de frotas internacionais e de tráfego comercial lucrativo incentiva, por sua vez, o corso e a pirataria e gera necessidades de defesa, suscitando a construção de infraestruturas militares.

A dupla exposição, terrestre e marítima, destas frentes, aumenta a sua vulnerabilidade a surtos epidémicos e o reforço de infraestruturas de defesa sanitária marca de igual modo as dinâmicas internas desses espaços<sup>8</sup>.

Em paralelo, o desenvolvimento da engenharia na época moderna, em particular desde o século XVIII, e a sensibilização do poder régio para a importância dos investimentos infraestruturais, em pontes, portos e fortificações, de que em Portugal já os reinados dos Filipes dão prova, incrementam a projecção das intervenções em infraestruturas portuárias<sup>9</sup>.

Esta dinâmica evidencia-se na própria produção de conhecimento e de representações sobre esses espaços. Necessidades de navegação, por um lado, e de intervenções

---

<sup>7</sup> Acerca do conceito de cidade portuária vd. FERNANDO MONGE, MARGARITA DEL OLMO – *Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico*, in "Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX)", Madrid, 1996, p.215 a 233. A tese destes historiadores da Harvard University consiste em argumentar que "as cidades portuárias são precisamente aquelas em que o estabelecimento de um porto concentrou o suficiente número de actividades e pessoas de forma a desenvolver o tecido social característico de um meio urbano". (Op. cit, p.221).

<sup>8</sup> Vd. PRICE, Jacob M. – *Competition between ports in British long distance trade ...*, in "Puertos y Sistemas Portuarios..." . o.c. , p.19-36 e CONTAMINE, Philippe (dir.) - *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV au XVIII siècle*, Paris, PUF, 1998.

<sup>9</sup> Sobre as diferentes funcionalidades dos portos sob a política do estado moderno espanhol vd. CASADO SOTO, José Luis – *Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación*, in "Puertos y Sistemas Portuarios.", o.c., p. 235-251. O autor distingue os portos com funções dissociadas: Sevilha e Cádiz são vistos como centros comerciais, enquanto os portos do Cantábrego oriental se tornaram a fonte principal de construções navais. Como sinais do empenho do Estado na projecção marítima, aponta a organização, nos inícios do



infraestruturais, por outro, estão na origem de representações cartográficas e, em particular desde o século XVIII, de planos de intervenção, estudos de acessibilidade, projectos de engenharia hidráulica, cálculos de custos que facultam ao historiador da época moderna uma cada vez mais clara configuração dessa realidade.

Os factores culturais, assim como as reformas da "Ilustração", impuseram, por seu lado, um conhecimento mais nítido do território que incluía, naturalmente, as linhas costeiras. A percepção do litoral<sup>10</sup> cruza-se com a necessidade crescente de ordenamento do território, baseado no seu melhor conhecimento e mais eficaz domínio, fomentando-se a Cartografia e a Estatística ou "Aritmética Política".

Importa esmiuçar, por um lado, esse conhecimento produzido, e essas representações históricas dos espaços a estudar, e por outro lado redimensionar metodologicamente os estudos portuários, passando de uma perspectiva macro para uma leitura micro, não para passar do sistémico para o monográfico, o pontual, o desarticulado, mas para alicerçar a articulação de espaços portuários em redes e sistemas, no conhecimento sustentado de cada espaço portuário, introduzindo nessa análise variáveis que transcendem em muito as leituras dos meros registos de entradas e saídas de navios, das tonelagens médias de capacidade de transporte e carga, ou do volume e tipo de transacções comerciais.

Em paralelo, se a geografia das escalas marítimas insiste sobre as dimensões internacionais do mercado europeu, é necessário não esquecer os horizontes regionais e interregionais em que a cabotagem é, antes de mais, um serviço de trocas articulado com espaços interiores. Nesse mesmo período, e em particular desde o século XVI, consolidam-se redes de transporte que se definem desde o litoral para o interior, utilizando, ou não, veios fluviais como vias de escoamento de produtos e abastecimento de sub-espacos regionais individualizados. A estruturação viária acompanha essa confluência de rotas para portos que as servem e se articulam com vastos *hinterlands* interiores e rurais, pelo que o estudo de espaços portuários se torna fundamental para a compreensão de dinâmicas económicas de mais vastas regiões.

Importa, pois, analisar outro tipo de redes e de complementaridades, numa mais pequena escala, que não apenas a das articulações entre os grandes portos, europeus ou europeus e orientais, ou europeus e americanos. O próprio protagonismo histórico destes grandes pólos

---

séc. XVIII, da Armada Real, assim como a concepção dos departamentos marítimos de El Ferrol, Cádiz e Cartagena.

<sup>10</sup> Vd. CABANTOUS, Alain – *Les "secondes découvertes": les Européens et leurs littoraux au XVIII siècle*. "Le Bulletin de la S.H.M.C - Supl. Revue d'histoire moderne et contemporaine : Européens et espaces maritimes au XVIII siècle", 1997/1-2, p. 56 a 64.



marítimos depende, frequentes vezes, de redes inter-portuárias locais, em que do ponto de vista logístico, da construção naval, da capacidade de transporte, da disponibilização de técnicos de navegação, determinado porto cosmopolita depende de outros portos e de áreas de *hinterland* agrícola e artesanal, sem as quais o seu dinamismo não seria sustentado. Este é, comprovadamente, o caso de Lisboa, no período da expansão ultramarina. Importa, pois, estudar essas interações locais e regionais, para melhor se compreenderem as realidades locais, por um lado, e as próprias articulações internacionais e intercontinentais, por outro lado. E importa, ainda, ver o porto na sua inteira complexidade: humana, social, urbanística, técnica, administrativa, e também económica.

Estes são os objectivos e as orientações epistemológicas que assistem ao projecto Hlisportos, que pretende, como se disse, fazer o estudo dos portos do NW português no período moderno (séc. XV a XVIII), englobando, do ponto de vista espacial, a linha costeira que o mapa identifica.

### **3. Metodologia e perspectivas de abordagem do projecto HISPORTOS**

A escolha do espaço, o Noroeste português (vd. mapa), colhe validade, quer a partir de critérios geográficos: as características do litoral e a acessibilidade portuária, quer históricos: é consabida a contribuição específica dos portos do noroeste nas articulações comerciais que na época moderna se definem, quer com o Norte e Sul de Espanha e a Europa do Norte, quer com um Atlântico alargado, insular, africano e sul americano. Esta dinâmica, basicamente comercial, não poderia deixar de produzir implicações nas infraestruturas portuárias e nas estratégias de liderança e de protagonismo político e económico que importa estudar caso a caso.....

O nosso ponto de vista, enunciado já por outros, não é o de avaliar o peso esmagador de uns portos sobre outros, ou seja, o de procurar estabelecer uma hierarquia portuária a partir de índices eleitos em função dos grandes portos, e que por isso tenderam a desvalorizar todos aqueles que se situavam, pelos seus desempenhos mais sectoriais, à margem dessas hierarquias.

O que nos interessa aqui é reexaminar os desempenhos de pequenos portos (em termos de concentração e distribuição de mercadorias, embarcações, serviços, capitais) e localizá-los num sistema. Ou melhor, esquecermo-nos do seu estatuto comparativo e avaliá-los pelo seu valor intrínseco, nos seus próprios termos. Quer isto dizer que nos interessa avaliar se esses portos se tornaram económica e socialmente essenciais (no contexto nacional ou mesmo local) ou se a sua construção resultou de projectos e oportunidades políticas circunstanciais.

Este é um aspecto fundamental, que nos conduziu a recolocar muitas questões. Neste sentido, para além das dinâmicas históricas, centramo-nos no estudo da consolidação dos recintos portuários, assim como das infra-estruturas portuárias e sua implantação e projecção urbana, no pressuposto da existência de uma interacção activa entre essas variáveis. A metodologia que nos propomos seguir visa, precisamente, partir do concreto, do caso, de cada porto isoladamente, mas submeter a pesquisa a uma grelha de inquérito comum, orientadora da constituição de bases de dados que dirijam a interrogação da documentação e sistematizem de forma consistente a informação disponível.

A grelha de abordagem elaborada procura responder aos seguintes pontos:

### **1. Os aspectos geofísicos de cada porto**

1.1. A implantação topográfica

1.2. Os condicionalismos das transformações da orla marítima

### **2. A implantação e alteração de infra-estruturas portuárias**

1.1. Construção ou melhoramentos de cais, docas, etc.

1.2. Construção de paredões, molhes, estacarias, marachãos, diques, ...

1.3. Construção de sinalizações (balizas, paús, faróis, velas, bóias, bandeiras)

1.4. Melhorias de acessos (barras e fundos)

1.5. Melhorias e construção de estruturas defensivas e de comunicação (fortes, pontes, canais, etc.)

1.6. Implantação do controlo administrativo e fiscal (autoridades, legislação, quadros técnicos, edifícios especializados)

1.7. Construção e especialização dos equipamentos: armazéns, arsenais, estaleiros.

### **3. As dinâmicas históricas de cada porto**

3.1. As ligações com o *hinterland* e o *vorland* (redes de transportes, custos, mobilidades)

3.2. As políticas régias e locais relativas aos portos

### **4. Avaliação da aplicação e inovação tecnológica**

4.1. Os universos técnicos e culturais (os agentes e instituições do desenvolvimento científico e técnico)

4.2. As opções tecnológicas na construção de cada porto em relação com os avanços da engenharia hidráulica

4.3. O caminho entre a produção do conhecimento científico (hidrologia, topografia, cartografia) do território e as opções dos responsáveis pelos portos

### **5. A construção urbanística de cada porto**



5.1. A interação entre o porto e os aglomerados urbanos em que se insere

5.2. A definição de relações entre a construção do espaço urbano e as dinâmicas históricas e económicas de cada porto.

Respostas cabais às questões suscitadas por esta estrutura analítica não foram encontradas na produção historiográfica, marcada por lacunas consideráveis no que se refere à história portuária relativa a períodos anteriores aos séculos XVIII-XIX. Os trabalhos com que nos deparamos sobre esta matéria são de três tipos: ou resultantes da produção de investigadores locais, e portanto com um teor monográfico, tendencialmente descritivo e muito preso a conteúdos documentais; ou aqueles que divulgam um particular projecto de um particular engenheiro, geralmente sem o cotejar com as condições geo-físicas e as dinâmicas históricas que os motivaram, ou aqueles que decorrem de trabalho de investigação académica, que visa, em última análise, abordar problemáticas económicas e sociais, mas não prescinde de uma contextualização geo-morfológica e climática, bem como de uma referência a construções e melhorias infra-estruturais tidas como reflexos ou condicionantes de dinâmicas históricas.

Ainda do ponto de vista histórico não avultam também as obras de síntese sobre políticas régias ou de instâncias do poder central em relação a portos de mar, estando até por aclarar que instituições se sucederam na tutela das obras públicas incidentes nesses espaços.

Em paralelo, e ainda que outras disciplinas se debrucem em simultâneo sobre os espaços portuários, constituindo o litoral uma das áreas de análise privilegiada da geo-morfologia, por exemplo, ele é habitualmente avaliado, ora a partir de abordagens de longa duração, remetendo para os grandes momentos geo-climáticos e suas incidências no desenho da linha do litoral (*warm period, ice age*), ora centrando-se numa leitura ambientalista projectada para o estudo das incidências das agressões ecológicas contemporâneas ao planeta e suas responsabilidades na redefinição de linhas litorais.

Também a arquitectura e o urbanismo privilegiam, hoje, as frentes urbanas marítimas, acompanhando políticas que procuram a recuperação de zonas ribeirinhas e litorâneas, deixando, porém, em completo silêncio, como de resto o faz a engenharia hidráulica, os contextos prévios que condicionaram as evoluções medievais e modernas desses espaços.

Esta compartimentação de interesses e percursos, bloqueadora de diálogos interdisciplinares, conduziu-nos a uma opção nuclear: a constituição de uma equipa multidisciplinar que congrega historiadores, arqueólogos, cartógrafos, engenheiros e arquitectos, em ordem a desenvolver uma metodologia de pesquisa e sistematização de informação que permita perspectivar, sob um olhar pluridisciplinar, um mesmo espaço, nas suas vertentes geo-



morfológicas, históricas e urbanísticas. Equipa de formação diversa, mas complementar, que procura questionar e interpretar os materiais históricos (vestígios materiais, cartografia, documentos escritos) submetidos à grelha de inquérito definida, sob a avaliação de leituras científicas diversas e especializadas, capazes de potenciar informações que a preparação de um historiador não lhe permite descodificar.

Um exemplo concreto deste diálogo foi encetado pelos colegas de geo-morfologia que, interessados na caracterização climática do período da pequena idade do gelo, e nos reflexos dos seus condicionalismos na dinâmica do litoral, propuseram questões de análise com vista à formação de bases de dados. Questões específicas relativas ao clima: ocorrência de tempestades no mar, estação em que acontecem, direcção dos ventos mais destrutivos, Verões muito quentes, Invernos muito frios, anos secos/anos húmidos, alterações na estação em que chove mais, inundações; em paralelo com questões relativas à evolução da linha de costa: entulhamento dos portos, tentativas de dragagens, aparecimento/desaparecimento de lagoas ou charcos, crescimento ou erosão das praias, sua relação com tempestades ou cheias, datas das cheias ou das grandes tempestades, avanço das dunas, necessidade de plantar pinhais<sup>11</sup>.

#### **4. Níveis de produção e acesso à informação**

A estrutura analítica traçada, em termos de áreas temáticas e níveis de interpretação não encontra, porém, uma resposta satisfatória quando confrontada com a oferta disponível de materiais históricos (documentação escrita, cartografia, vestígios materiais). Aponemos apenas um exemplo: dados sobre o clima, as marés, as deslocações de linhas litorais, os assoreamentos, não eram objecto privilegiado de referência nos testemunhos documentais do passado, senão de forma muito indirecta, e referências processuais explícitas a projectos de intervenção em barras e portos não são conhecidos nos arquivos centrais portugueses senão para o século XVIII e seguintes.

Também a este nível foi essencial estabelecer um percurso de investigação que tivesse em linha de conta o contexto referencial dos agentes produtores de informação e as instituições que acolheram a informação produzida. Por exemplo, decorrente de um processo de transferências sucessivas de competências sobre intervenções portuárias, somos obrigados a pesquisar em organismos locais e/ou regionais, por vezes particulares, que podem tutelar

---

<sup>11</sup> Proposta de constituição de bases de dados de Assunção Araújo, do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.



documentação produzida em séculos anteriores à sua criação<sup>12</sup>. As capitanias, as Juntas de Administração Portuárias; as delegações das Secretarias de Estado do Ambiente são alguns desses organismos.

Ensina a experiência dos que já tentaram abordar esses espaços em séculos precedentes ao XVIII, que os arquivos de estado centrais se revelam de pouca utilidade. O mesmo não se poderá dizer, porém, de outros organismos, o Ministério das Obras Públicas, o Exército, a Marinha, os Serviços Geográficos Cadastrais, os Serviços Geodésicos que, por tenderem a reunir nos seus arquivos centrais a documentação produzida pelas estruturas descentralizadas sobre a sua tutela, respondem mais eficazmente a uma pesquisa centralizada e aplicada, em simultâneo, a vários portos de mar.

Se estes arquivos são incontornáveis, a verdade é que os arquivos locais apresentam materiais produzidos pelos poderes municipais ou pelos agentes da administração periférica da Coroa que, no âmbito das suas competências, se pronunciaram sobre a implantação dos portos e seu desenvolvimento e condicionaram a sua construção.

Assim, quando procuramos indagar específicos investimentos infra-estruturais em barras, faróis, balizas, cais, docas, ou em infra-estruturas de defesa – fortes, fortins, ou saber quais as linhas tendenciais de políticas locais sobre essas matérias, ou ainda sobre as suas particulares motivações, não se pode prescindir da documentação produzida por instâncias de poder local, em particular câmaras municipais, e tuteladas por arquivos municipais ou distritais. Este nível de pesquisa, que assiste, de novo, a uma perspectiva micro, revela-se imprescindível à aferição da informação para todo o período considerado, em particular para os séculos XV, XVI, XVII, em que, ao que tudo indica, essas incumbências eram mais de organismos locais do que centrais. Pesquisa em actas de vereação, em livros de receita e despesa, em cartórios notariais locais é um caminho a que a equipa de investigação não poderá eximir-se, articulando sempre o local com o central.

A documentação produzida pelos poderes instalados na urbe, ou que lhe eram exteriores, agentes económicos ou políticos, párocos ou viajantes e outros que viveram naquele espaço e reflectiram sobre a sua evolução, permitirá, em paralelo, tendo em conta os múltiplos objectivos

---

<sup>12</sup> Desde 1884, foram criadas circunscrições hidráulicas, sob a égide do Ministério das Obras Públicas, regulamentadas pela lei de 2/10/1886, com atribuições na área da pesca (leitos dos rios, canais e valas, faróis, vigilância e policiamento das águas fluviais), enquanto as águas marítimas se reportaram à supervisão dos chefes dos departamentos marítimos e capitães dos portos, sob a dependência do Ministério da Marinha (1/12/1887) (*Collecção de leis ...1860 a 1894*, 177). Desta legislação decorreu um processo de compartimentação de informação que se encontra, hoje, depositada nos arquivos adstritos às respectivas tutelas.



que a norteiam, esclarecer, num olhar cruzado, os impulsos construtivos, ora de iniciativa local ora do poder central.

Nesta mesma linha, o cotejo dessas informações com as de outras instâncias do poder central ou senhorial a quem cabiam algumas das decisões finais, até porque delas dependia o financiamento dos projectos, é imprescindível. Pesquisa em fundos como os de capítulos de cortes, do Conselho de Guerra, do Conselho de Estado impõem-se, assim, em paralelo, bem como em arquivos espanhóis, como o de Simancas, em fundos como os Guerra e Marinha; Secretarias Provinciais ou Conselho de Portugal, para o período de tempo em que os reinos peninsulares se encontraram unidos sob a monarquia filipina (1580-1640).

A presença, em Portugal, e na sequência das invasões francesas, dos exércitos francês e inglês, para os quais documentação de natureza militar, incluindo levantamentos topográficos e cartográficos, era essencial, conduzindo a uma frequente delapidação desse tipo de património documental, que remetiam para os respectivos países, far-nos-ão seguir percursos que nos conduzirão à Biblioteca Nacional de Paris e ao *Public Record Office*, onde esperamos encontrar espécies documentais que se revelam em Portugal tão lacunares.

A crítica de fontes, aliás, deverá ser elaborada com o maior cuidado, tanto mais que, em grande medida, os produtores de informação são actores em todo o processo. Com efeito, em particular no séc. XVIII, afirmou-se um ambiente de reflexão “interdisciplinar”: os negociantes, religiosos, funcionários régios, médicos, engenheiros pronunciavam-se sobre a funcionalidade das infra-estruturas urbanísticas e portuárias, reflectiam sobre as suas potencialidades, emitindo pareceres comprometidos e provocando, frequentemente, uma falsa imagem da realidade<sup>13</sup>. Acresce que, por parte dos poderes políticos centrais, a construção de um porto, era, frequentemente, um instrumento de propaganda<sup>14</sup>, por se apresentar, teoricamente, com vantagens comparativas superiores, e gerador de antevisões e benefícios na estruturação dos respectivos tráficos comerciais. Isto significa que, por vezes, o porto em causa não reflecte qualquer dinamismo local, fruto de um desenvolvimento económico real e específico, mas as exigências de uma cultura do poder<sup>15</sup>.

## 5. Conclusão – a reconstrução de modelos

---

<sup>13</sup> Cf. PERROT, Jean-Claude – *Genèse d'une ville moderne: Caen au XVIII siècle*. in RONCAYOLO, Marcel, PAQUOT, Thierry, dir.– « Villes & civilisation urbaine XVIII-XX siècle », Paris, Larousse, 1992, p. 38-39

<sup>14</sup> Vd. DELGADO BARRADO, José Miguel – *Fomento portuario y compañías privilegiadas*, Madrid, CSIC, 1998, p. 253

<sup>15</sup> Vd. REGUERA RODRÍGUEZ, Antonio T. - *Territorio ordenado, territorio dominado. Espacios, Políticas y conflictos en la España de la Ilustración*, León, Universidad de León, 1993, p.7-10



Perante estes pressupostos, a perspectiva de análise terá que, tal como nos propusemos na apresentação introdutória, recolocar uma série de questões no sentido de alargar o estudo a outras realidades, e avaliar:

1. se as condições geo-morfológicas condicionaram, quer as específicas intervenções portuárias, no domínio infraestrutural, quer as dinâmicas históricas que se conheçam ou venham a conhecer-se para esses e outros portos de mar;
2. se os contextos históricos globais, comuns a todo o reino de Portugal, nomeadamente os relacionados com a projecção ultramarina, ou aqueles próprios de uma política reformadora do século XVIII, se revelaram determinantes nessas construções portuárias e se poderão sugerir interferências, de igual modo, nos vários portos a estudar;
3. se, na longa duração (séculos XVI a XVIII), e perante condicionalismos contextuais e tecnológicos afins, se detectam ou não linhas comuns na construção de infraestruturas técnicas, militares, urbanísticas e económicas nos vários portos do noroeste português;
4. se essa construção, nomeadamente infra-estrutural, decorre de uma política concertada do poder central, ou se outras entidades institucionais, a identificar, assumem esse protagonismo;
5. se, numa perspectiva multiseccular, existem ou não evoluções nessa política institucional face à construção e intervenção em infra-estruturas portuárias e no ordenamento urbano;
6. se os contextos internacionais interferem nas decisões internas de cada país, marcando-lhes ritmos sincrónicos, ou se, antes pelo contrário, se produzem movimentos de construção portuária nacionais, à revelia de todas as expectativas, preenchendo nichos conjunturais oportunos.

Em suma, o testemunho que aqui trazemos parece mostrar, do ponto de vista de uma reflexão sobre as limitações e potencialidades da micro-história, que, mesmo num âmbito de problematização e investigação feito na longa duração e em vastos espaços territoriais, as abordagens micro se revelam essenciais. A própria elaboração de modelos não pode ser feita de uma forma descontextualizada, descarnada de específicas realidades locais, e sem recorrer à percepção de eventuais evoluções diacrónicas em que, para além das conjunturas gerais, e das políticas do poder central, interferem contextos e conjunturas locais e específicas condições e características de cada porto de mar. Se aceitarmos que não se pode ou deve subsumir as realidades específicas nos quadros gerais, até porque estes são um resultado daquelas, então concordaremos que as abordagens macro-analíticas estão viciadas de limitações que só leituras

micro-analíticas poderão corrigir, através de percursos, que não têm que ser necessariamente de confronto, antes de complementaridade.



## ANEXO 1 - BIBLIOGRAFIA

### BIBLIOGRAFIA INTERNACIONAL SELECTIVA

- Actas del Seminario Puertos y Fortificaciones en America y Filipinas*, Madrid, CEHOPU, 1985
- Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajelos del Astillero de Guarnizo*, Santander, 1991
- Actuaciones urbanas en bordes marítimos. Jornadas realizadas del 26 al 27 de octubre de 1990*, La Coruña, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, 1993
- ALBIÑANA, S. - *Técnica y Illustration en Valencia: los proyectos portuarios* . "Saitibi", XXXIV, 1984,
- GUIMERÁ, Agustín e ROMERO, Dolores (Edit) - *Puertos y Sistemas Portuários (siglos XVI-XX)*. *Actas del Coloquio Internacional "El sistema portuario español"*. Madrid, Ministerio de Fomento, 1996
- ALENANY, J. - *El puerto de Barcelona. Historia y actualidad*, Barcelona, 1984
- ALONSO ALVAREZ, L.- *El puerto y las actividades economicas* in " Ciudad y Torre, Roma y la Ilustración en la Coruña, La coruña, Junta de Obras del Puerto, 1991
- AMIRANTE, R; BRUNI, F.; SANTANGELO, M.R. - *Il Porto*, Napoli., 1993
- An Expanding World. The European Impact on Word History, 1450-1800*, 8 vols., Aldershot, Variorum/Ashgate publ., 1996
- ANSELMi, S., org. - *Disegni, progetti e mappe del porto-canalle di Senigallia (1478-1982), con notozie sull'attività marinara e sulla fiera*, Senigallia, 1982
- ASSERETO, G. - *Porti e scali minori della Repubblica di Genova en età moderna* in CAVACIOCCHI, S., org.- "I porti como impresa economica", Firenze, 1988, pp. 271-306
- BAIROCH, P. ; BATOU, J ; CHÈVRE, P.- *La population des villes européennes de 800 à 1850*, Genève, Droz, 1988
- BAIROCH, Paul - *De Jericho à Mexico. Villes et économies dans l'Histoire*, Paris, Gallimard, 1985
- BENEDICT, Philip - *Cities and social change in Early Modern France*, London, Unwin Hyman, 1989.
- BINAGHI, R. - *Le machine del porto* in SIMONCINI, org. - "Sopra i porti di mare", , Firenze, 1993-1995, I vol.
- BOUËDEC, Gérard le – *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997

- BRESC, H. - *La città portuale e il porto senza città nella Sicilia dei secoli XIV e XV* in POLEGGI, E., org. - *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Genova, 1989
- CABANTOUS, Alain – *Les "secondes découvertes": les Européens et leurs littoraux au XVIII siècle*. "Le Bulletin de la S.H.M.C - Supl. « Révue d'histoire moderne et contemporaine. Européens et espaces maritimes au XVIII siècle », 1997/1-2, p.56 a 64
- CASADO SOTO, José Luis – *Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación*, in "Puertos y Sistemas portuarios. (Siglos XVI-XX)", Madrid, 1996
- CAVIOCHI, S., org. - *I porti como impresa economica*, Firenze, 1988
- Ciencia tecnica y Estado en la España Ilustrada*, Zaragoza, 1990
- DUBY, Georges- *L'urbanisation dans l'histoire*. "Études Rurales", Paris, n°49-50, 1973;
- EMMANUELLI François-Xavier (Ed.) *Les Européens et les espaces océaniques au XVIII siècle*, Paris, Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, 1996
- MONGE, Fernando; DEL OLMO, Margarita – *Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico*, in "Puertos y Sistemas portuarios (Siglos XVI-XX)", Madrid, 1996
- FERNANDO MONGE, MARGARITA DEL OLMO – *Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico*, in "Puertos y Sistemas portuarios (Siglos XVI-XX)", Madrid, 1996, p.215 a 233
- GILCHRIST, D.T., ed. - *The growth of the seaport cities*, Charlottesville, 1967
- GUIGNET, Philippe - *Le pouvoir dans la ville au XVIII siècle*, Paris, EHESS, 1990, in POUSSOU, J.P, LOUPÈS, Ph., dir.- *Les petites villes du Moyen Age à nos jours*, Paris, CNRS, 1987
- GUIMERÁ, Agustín – *El sistema portuario español (siglos XVI-XX)*, in "Puertos y Sistemas portuarios (Siglos XVI-XX)", Madrid, 1996.
- GUIMERÁ, Agustín.; VIEIRA, A. - *El sistema portuario-mercantil en las islas del Atlántico Ibérico* . " IV Colloquio de Historia de las Islas del Atlantico, Las Palmas del Gran Canaria - Santa Cruz de Tenerife, 9-14 Octubre 1995", Fundaciom Mapfre Guanaterme (No prelo)
- HAUDRÈRE, Philippe – *Le grand commerce maritime au XVIII siècle*, Paris, SEDES, 1997
- HOCQUET, Jean Claude, et alii – *Horizons marins, itinéraires spirituels (V-XVIII siècles)*, vol.2- *Marins, Navires et affaires*, Paris, Sorbonne, 1987.
- HOCQUET, Jean Claude, et alii - *Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest, de l'Antiquité à nos jours*, Villeneuve d'Ascq, Éditions Revue du Nord Hors –série, 1986.
- JACKSON, G. - *The Histoty and archeology of ports*, Tadworth, 1983



- KNIGHT, F.W E LISS,P.K., eds. - *Atlantic port cities: economy, culture and society in the Atlantic World.1650-1850*, Knoxville, 1991
- KONVITZ, Josep - *Cities and the sea. Port city planning in early modern Europe*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1978
- La vie, la mort, la foi. Mélanges Pierre Chaunu*, Paris, PUF, 1993
- Los puertos españoles (sus aspectos históricos, técnicos y económicos)*, Madrid, Real Sociedad Geografica, 1846
- MAHAN, A. - *The influence of sea power upon history. 1660-1783*, Ferrol, Edc. Esp., 1901
- MEYER, Jean - *Études sur les villes en Europe Occidentale, milieu du XVV siècle à la veille de la Révolution Française*, Paris, SEDES, 1983
- MORINEAU, Michel – *L’insertion de l’histoire maritime européenne au XVIII siècle dans le temps et dans l’espace*. Le Bulletin de la S.H.M.C, 1997/1-2, t.44.
- PEREZ SARRION, Guillermo - *Agua, Agricultura y Sociedad en el siglo XVIII-El Canal Imperial de Aragon 1766-1808*, Zaragoza, Institucion “Fernando el Catolico”, 1984.
- PERROT, Jean-Claude - *Genèse d’une ville moderne: Caen au XVIII siècle*, in RONCAYOLO, Marcel, PAQUOT, Thierry, dir. de - *Villes & Civilisation urbaine XVIII-XX siècle*, Paris, Larousse, 1992, p..38-39.
- PFISTER-LANGANY, Christian - *Ports, Navires et Négociants a Dunkerque(1662-1792)*, Dunkerque, Societé Dunkerquoise, 1985.
- POLEGGI, E, org. - *Cittá portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Genova, 1989
- PONTET-FOURMIGUE, Josette - *Bayonne, un destin de ville moyenne à l’époque moderne, (fin du XVII siecle milieu du XIX siecle)*, Biarritz, J & D Editions, 1990
- POUSSOU, J.P. ; LOUPÈS, Ph, dir. - *Les petites villes du Moyen Age à nos jours*, Paris, CNRS, 1987.
- PRICE, Jacob M. – *Competition between ports in British long distance trade ...*, in “Puertos y Sistemas portuarios (Siglos XVI-XX)”, Madrid, 1996.
- Puertos españoles en la Historia*, Madrid, Centro de Estudios Historicos de Obras Publicas y Urbanismo, 1994.
- Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas, Actas del Seminario 1984*, Madrid, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), y Comisión de Estudios Historicos de Obras Públicas y urbanismo (CEHOPU), 1985.
- Puertos y sistemas portuarios. Siglo XVI a XX. Colloquio Internacional "El sistema portuario español". Actas , Madrid, 19-21 Out. 1995*, Madrid., Ed. Min. Fomento, 1996

- REGUERA RODRÍGUEZ, Antonio T. - *Territorio Ordenado, territorio dominado. Espacios, Políticas y conflictos en la España de la Ilustración*, León, Universidad de León, 1993, p.7-10.
- RIEBERGEN, P. - *Porto e città o città-porto? Qualche riflessione generale sul problema el rapporto fra porto e contesto urbano* in CAVACIOCCHI, S, org.- "I porti como impresa economica", Firenze, 1988, pp. 615-624
- RODRIGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio - *Las defensas de Galicia*, Sada, Editorial O castro, 1984
- RODRIGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio - *Tecnología y arte de la Ilustración*, Ferrol-Pontedeume, 1988
- RONCAYOLO, Marcel, PAQUOT, Thierry, dir. de - *Villes & Civilisation urbaine XVIII-XX siècle*, Paris, Larousse, 1992;
- ROSSETTI, G. - *Assetto urbano e infrastruttura portuale* in POLEGGI, E., org. - "Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia", Genova, 1989, pp. 263-286
- SALGADO ALBA, J. - *Logística general y naval operativa*, Madrid, Editorial naval, 1973
- SHAW, Carlos Martínez, ed. - *El Derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995.
- SIMONCINI, G. - *La concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione* in SIMONCINI, G., org. - "Sopra i porti di mare", Firenze, 1993-1995, vol. 1, pp. 37-72
- SIMONCINI, G., org. - *Sopra i porti di mare*, Firenze, 1993-1995, 4 vols.
- ZAPATA TINAJERO, A. - *La reconversión del puerto de Sevilla, Sevilla*, Junta de Obras del Puerto de Sevilla, 1989
- ZUBIÉTA IRUN, J.L.- *Jerarquía en el sistema portuario español* in "Asociación de Geógrafos Españoles. VI Coloquio de Geografía", Palma de Mallorca, 1976, p. 647- 648

## BIBLIOGRAFIA PORTUGUESA SELECTIVA

- ALEGRIA, Maria Fernanda; GARCIA, João Carlos - *Aspectos da evolução da Cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)*, in "Os mapas em Portugal", Lisboa, Cosmos, 1995
- SILVA, Álvaro Ferreira da - *Modos de regulação da cidade: a mão visível na expansão urbana*. "Pénélope", Lisboa, n.13, 1994, p.121 a 146
- ALVES, Joaquim Jaime B.Ferreira - *O Porto na época dos Almadás. Arquitectura. Obras Públicas*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1988, 2 vols.
- AMÂNDIO, Bernardino - *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e os portos de mar de Esposende em 1795 e Viana em 1805*, Viana do Castelo, ed."Amigos do Mar", 1994



- AMORIM, Inês – *Aveiro e sua Provedoria no séc.XVIII (1690-1814) – estudo económico de um espaço histórico*, Coimbra, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1997, p.31-73
- CAPELA, José Viriato Eiras – *O porto de Viana no contexto do comércio externo português (análise à balança comercial de 1783)*, in “Viana – o mar e o porto”, Viana do Castelo, JAPN, 1987,
- CAPELA, José Viriato Eiras – *Viana na segunda metade do século XVIII. Em torno de um processo de decadência e subalternização comercial*. “Terras de Val de Vez, Boletim Cultural”, n.6, G.E.P.A., Arcos de Valdevez, 1983
- Catálogo da exposição ‘*Cartografia Impressa dos séculos XVI e XVII. Imagens de Portugal e ilhas atlânticas*, Porto, Comissão Municipal Infante 94, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portuguesas, 1994.
- CORREIA, José Eduardo Capa Horta – *Vila Real de Santo António. Urbanismo e poder na política pombalina*, Porto, FAUP, 1997;
- DIAS, Maria Helena, ALEGRIA, Maria Fernanda – *Lisboa na produção cartográfica portuguesa e holandesa dos séculos XVI e XVII: o espaço e o intercâmbio*. “Ler História”, nº 13, 1994, p.59-66
- FERNANDES, Mário Gonçalves – *Viana do Castelo. A consolidação de uma cidade (1855-1926)*, Lisboa, Colibri, 1995
- França, José Augusto – *Une ville des Lumières. La Lisbonne de Pombal*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1988;
- GAMA, António – *As capitais no discurso geográfico*. “Penélope”, Lisboa, nº13, 1994, p.10.
- MARTINS, A. Fernandes - *A configuração do litoral português no último quartel do séc. XIV. Apostilha a um mapa*. “Biblos”Coimbra, v.22, 1947, p.177-179
- MATTOSO, José – *Introdução à história urbana. A cidade e o poder*, in “Cidades e História”, Lisboa, Ciclo de Conferências de Novembro de 1987 da Fundação Calouste Gulbenkian, 1992
- MENDES, H.Gabriel - *Lucas Jansz Waghenaer e o conhecimento náutico das costas de Portugal no séc.XVI*, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1969
- MOREIRA, Manuel António Fernandes – *O porto de Viana do Castelo e as navegações para o Noroeste Atlântico*, in “Viana – o mar e o porto”, Viana do Castelo, JAPN, 1987
- MOREIRA, Manuel António Fernandes – *O Porto de Viana do castelo na época dos descobrimentos*, Viana do Castelo, 1984
- MOREIRA, Manuel António Fernandes – *Os mareantes de Viana e a construção da Atlantidade*, Viana do Castelo, 1995
- MOREIRA, Manuel António Fernandes – *Os mercadores de Viana e o comércio do açúcar brasileiro no século XVII*, Viana do Castelo, 1990

- MOREIRA, Manuel António Fernandes – *Viana nas suas origens*, Viana do Castelo, Centro de Estudos Regionais, 1993.
- PEIXOTO, António Maranhão – *O porto de mar de Viana do Castelo e o projecto de C.Marnay de 1881*. “Cadernos Vianenses”, 19, 1998
- POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Porto, 1999 [Dissertação de doutoramento. No prelo]
- REIS, António Matos – *Filippo Terzi à luz dos documentos. A fortaleza de Santiago da Barra em Viana do Castelo*, V.do Castelo, 1987
- RIBEIRO, Orlando – *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, 5ªed., Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1987, p.96.
- RIBEIRO, Orlando - *Proémio metodológico ao estudo das pequenas cidades portuguesas*. “Finisterra, Lisboa, v.4, 1969, p.66;
- SALGUEIRO, Teresa Barata – *A cidade em Portugal*, Porto, Edições Afrontamento, 1992.
- SALGUEIRO, Teresa Barata - *A espacialidade no tempo urbano*. “Penélope”, Lisboa, nº7, 1992.
- SILVA, Álvaro Ferreira da – *Modos de regulação da cidade: a mão visível na Expansão urbana*. “Penélope”, Lisboa, nº13, 1994, p.121 a146;
- VICENTE, António Pedro - *Memórias políticas, geográficas e militares de Portugal, 1762-1756*. Sep. “Boletim do Arquivo Militar”, Lisboa, v.41, 1971, p.42 a 53.
- VIEIRA, António Pedro Lopes – *Noções operatórias sobre cidade, população urbana e população rural*. “Revista de História Económica e Social”. Lisboa, nº1, 1978, p.105 a 128;