

Comunidades marítimas no mundo atlântico- aproximação através de um estudo de caso. Vila do Conde (Portugal). Século XVI

Amélia Polónia

É objectivo do presente estudo aproximarmo-nos a um modelo de abordagem social de comunidades marítimas do mundo atlântico no período moderno. Seguiremos para tal uma perspectiva micro-analítica e centrar-nos-emos num estudo de caso – o de Vila do Conde, porto do NW português, no século XVI.

I PARTE

Quadro teórico

Abordar, do ponto de vista teórico, a problemática das dinâmicas sociais em espaços portuários e no período moderno não é, porém, tarefa fácil. Não há, na verdade, 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 o posicionamento de um particular espaço num quadro geral mais alargado, também a discussão das dinâmicas sociais em espaços marítimos implica uma prévia chamada de atenção para factores de especificidade e mesmo de diferença assinalada entre diferentes realidades. Com efeito, os quadros históricos particularizam-se não só em termos diacrónicos, como na sincronia, em função das tipologias diferenciadas de dinâmicas portuárias, e das suas vocações como espaço económico e político.

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 conhece nas suas dinâmicas internas os factores compreensivos e dinamizadores dos seus processos históricos, 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, individual e cumulativamente, tendo em conta aquelas que sejam preponderantes: estamos perante um porto de pesca, um porto de transporte, um porto comercial, um porto de carga/ descarga/ 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 envolvimento social 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. Importa ter em conta a evolução das vocações portuárias: 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. Impõe-se ainda atentar às cidades portuárias que vivem do seu porto, ou subsistem mesmo quando ficam sem ele, 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 determinam dinâmicas sociais, formas de recomposição social, reflectindo-se nos extractos sociais presentes e dominantes e em termos de elites sociais e de poder.

Perante esta panóplia de possibilidades e esta complexidade de problemáticas, impõe-se que os estudos a empreender assumam algumas opções. Assim, cingir-nos-emos, neste ensaio, a problemáticas próprias da sociedade portuguesa moderna, e de espaços vincadamente marítimos, i.e. centrar-nos-emos numa sociedade associada a um porto e que conhece nas dinâmicas marítimas factores de projecção determinantes, de que decorre uma presença marcante de populações marítimas, que desenvolvem processos e dinâmicas sociais que lhe são específicas, e que condicionam a sua integração social e as suas relações com uma comunidade portuária como um todo.

Mesmo quando falamos de populações marítimas, não estamos, porém, 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 sócio-económicos e definem relações de pertença social e de solidariedade inter-grupal 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 que mais indiferenciados, o que nos poderá levar a discutir um problema a 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.

Na verdade, 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 de se adaptarem a novas conjunturas e a novas vocações comerciais.

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, por um lado, 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, e por outro lado, a posição relativa de um porto numa hierarquia e rede de complementaridade portuária, são de fundamental compreensão para a análise das dinâmicas sociais internas.

Feita esta prévia abordagem de factores que podem interferir e a que devemos estar atentos na abordagem que aqui prosseguiremos, centremo-nos em alguns itens que consideramos de importante discussão quando nos dedicamos a estudos sociais de espaços marítimos, os quais tendem a marcar a sua especificidade em relação a espaços do interior.

1. A construção urbana de um espaço portuário

É vulgar a ideia, em particular para a época moderna, que os espaços portuários gerem espaços urbanizados. Parece, de facto, consensual a teoria de que os progressos da urbanização, em particular nos séculos XVII e XVIII são favorecidos nos espaços portuários. Tenham ou não o estatuto de cidades, isto é, independentemente do seu estatuto jurídico, o desenvolvimento de um espaço portuário, com a concomitante concentração e especialização de infra-estruturas, serviços e quadros administrativos, a concentração populacional, o perfil sócio-profissional da sua população, a monumentalidade, a disposição do espaço, com concentração do tecido habitacional e tendencial exclusão de espaços ruralizados no seu interior (campos, bouças, quintais, hortas), a construção em altura, a dimensão dos lotes de construção, a forte mobilidade das transações imobiliárias e das transferências de propriedade urbana, tendem a ser vistos como decorrentes do desenvolvimento de economias e de sociedades portuárias.

A atribuição de estatuto urbano a uma unidade territorial é ainda tributária, segundo padronizações clássicas e globalmente aceites, de três componentes essenciais: o quantitativo, o

funcional e o das representações mentais¹. O número de habitantes albergados no seu restrito espaço, a forma como ocuparam, organizaram e socializaram esse espaço, o perfil socioprofissional dominante, a estrutura administrativa implementada, as vivências cosmopolitas, o contacto com outras realidades, a abertura a outros espaços e áreas de influência, a introdução de vivências externas a esse restrito espaço podem ser variáveis eleitas como possíveis aferidores do estatuto urbano de uma localidade portuária. Uma localidade essencialmente piscatória, um estaleiro naval ou um porto industrial poderão não conhecer esses índices de urbanização, mas uma comunidade mercantil, ou vocacionada à navegação, em particular trans-oceânica e internacional, conferem e introduzem geralmente nesse espaço índices de urbanização.

O facto de um espaço ser sede de um poder político e administrativo que se alicerça, ou não, num espaço com significativas extensões, sociológicas ou económicas, de índole geralmente rural; os índices que revelem um grande dinamismo populacional, aferido não só através dos eventos demográficos que condicionam o saldo vital, mas também a partir de índices de concentração populacional, de movimentos de imigração que manifestam o alto grau de atracção exercido pelo núcleo sobre as freguesias rurais envolventes, e mesmo sobre outros espaços, do litoral e do interior, podem ainda ser índices de avaliação da urbanização de determinado espaço portuário.

O peso significativo assumido, na respectiva estrutura sócio-profissional, quer pelos sectores voltados para as actividades marítimas e de transporte, quer por aqueles vinculados às áreas de comércio e serviços de apoio à vida urbana, podem ser índices tomados como traços de urbanização. O próprio afluxo de agentes económicos de cidades e vilas do interior, a par de tripulações, nacionais e estrangeiras; a concentração, aí, de indivíduos e células familiares de outros espaços; e a própria presença, esporádica, de agentes económicos estrangeiros, podem conferir a um espaço um carácter cosmopolita que o confrontam com experiências vivenciais díspares, contribuindo para a sua abertura a outros espaços e mundos, que integram, de forma temporária ou perene, no seu próprio universo espacial.

Razões do foro estritamente espacial e urbanístico: rede viária, topografia, toponímia, núcleos axiais, tecido habitacional e monumentalidade podem confirmar, ou não, um estatuto que lhe pode ser atribuído por outros indicadores, do foro demográfico, institucional ou sociológico. A construção dos espaços urbanos, componente essencial da civilização material de qualquer localidade, encontra-se indissociavelmente ligada, antes de mais, a níveis de riqueza, a índices de projecção interna, a formas de apropriação e de valorização do espaço, à afirmação de símbolos exteriores de riqueza, que conduzem à projecção e revisão de infra-estruturas e ao enquadramento e reenquadramento espacial dos homens.

2. Crescimento populacional

¹ Veja-se, sobre esta matéria, entre outros, BAIROCH, Paul - *De Jéricho à Mexico. Villes et économies dans l' Histoire*, Paris, Gallimard, 1985 e MATTOSO - *Introdução à história urbana portuguesa. A cidade e o poder*. "Cidades e História. Ciclo de Conferências promovido pelo Serviço de Belas-Artes em Novembro de 1987", Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Serviço de Belas Artes, (1992), pp. 9 - 20.

Do ponto de vista teórico parece ser de salientar, em segundo lugar, que o crescimento urbano tende a ser mais espetacular e visível em espaços portuários do que em espaços rurais, tendência só substituída no século XIX, em que essa espetacularidade de crescimento se transfere também para espaços industriais. Em paralelo, o crescimento portuário tende a ser muito mais nítido em espaços marítimos voltados para o grande comércio europeu e mundial, sendo a pesca geralmente responsável por uma fixação estável de populações, mas não por projecções e crescimentos notórios, o que se reveste de distintas implicações sociais. Acresce que, em portos voltados para o transporte e comércio marítimos, nomeadamente ultramarinos, as oscilações populacionais globais, bem como aquelas directamente ligadas ao mar dependem de ciclos conjunturais positivos ou negativos, que directamente se projectam nos índices de crescimento populacional. Importa, em terceiro lugar, sublinhar 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 portos.

Estudos múltiplos, levados a cabo essencialmente para a realidade francesa na Época Moderna apontam para mais fortes ponderações de populações marítimas em pequenas ou médias comunidades, tendendo a decrescer em grandes vilas ou cidades². Em concreto, geram-se, por vezes, dinâmicas de crescimento populacional baseadas em experiências e actividades marítimas que suscitam o desenvolvimento de sociedades complexas em que a população e as actividades marítimas perdem peso, perdem poder, perdem 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 social, 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. Ainda que com distintas tendências, assim parece ter também ocorrido na comunidade que aqui estudaremos.

Esta realidade tem inegáveis projecções em duas áreas de que de seguida falaremos: o perfil sócio-profissional de 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, na família e na própria sociedade é grande em comunidades marítimas. Ora a projecção efectiva dessa tendência na realidade social de toda uma comunidade é variável conforme o peso efectivo global dessas comunidades marítimas, bem como do grau de endogamia ou de exogamia dessas específicas comunidades na comunidade global.

² CABANTOUS, Alain – *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime XVIe.-XIXe. siècle*, Paris, Fayard, 1990

3. Estrutura sócio-profissional

Neste domínio teremos que retomar a ideia atrás formulada: 1. O peso diferencial de grupos ligados ao mar (pescadores, proprietários navais, proprietários e mestres de embarcações, pilotos, capitães, marinheiros, grumetes, pescadores), varia conforme a dimensão e a vocação económica do espaço portuário em análise. O mesmo se diga de grupos profissionais ligados a determinadas indústrias navais (carpintaria naval, calafetagem, cordoaria, indústria de velames,...). ; 2. Esse peso conhece evoluções conjunturais, dependendo dos ritmos de crescimento e projecção dessas actividades, e evolução do seu peso relativo em relação a outros sectores profissionais ou sociais cujo crescimento pode até decorrer dessas dinâmicas, mas as ultrapassa.

Não chega, porém, do ponto de vista de uma taxonomia sócio-profissional, identificar, de forma global, pescadores, navegadores, transportadores. Na verdade, a imagem da sociedade marítima pode ser segmentada de uma outra forma, dependendo, 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 e de todo o serviço (pescadores indiferenciados, grumetes, aprendizes de arte de marear).

Uma distinta ponderação social, num espaço dado, destes segmentos, tem implicações e significados de vulto. Isso implica, por um lado, pesos diferenciais dessas actividades num contexto global (não é, de facto indiferente que num grupo de náuticos prevaleçam os grumetes e marinheiros ou os corpos técnicos superiores – capitães, mestres e pilotos), e por outro lado implica clivagens internas ao grupo, com distintos escalonamentos sociais, económicos e culturais. Os quadros superiores dos navegadores, por exemplo, tendem a ser alfabetizados, com diplomas que certificam uma qualificação, com uma formação que tende a ser institucionalizada, face a universos globalmente analfabetizados, dominados por uma cultura oral e que fazem a sua aprendizagem de uma forma estritamente empírica, sem reconhecimento e certificação institucionalizada.

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 tendem a ser recrutados na pequena e média burguesia, artesanal e mercantil, alguns de estratos da pequena nobreza ou ligados à administração local ou regional, como confirmam os estudos feitos para a realidade francesa do século XVIII³. 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 oportunidades profissionais, prestígio profissional e mobilidade geográfica e social tendem a alimentar o universo da navegação. Isto mesmo se pode aferir para Vila do Conde através do estudo da extracção social de pilotos e mareantes, nomeadamente através dos contratos de aprendizagem da arte de marear.

³ CABANTOUS, Alain - *op. cit.*

Importa, por outro lado, considerar, na análise de uma estrutura sócio-profissional de uma sociedade dada, uma outra variável: a projecção/ centralidade do espaço portuário em relação a um mais vasto hinterland, geralmente agrícola. A presença, por exemplo, de casas nobres ou nobilitadas ligadas à exploração agrícola de freguesias circunvizinhas (caso, por exemplo, do porto português de Viana do Castelo no período em estudo), ou mesmo ligadas a negócios e a explorações agrícolas longínquas em relação ao espaço portuário (tomemos o exemplo da 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) interfere decisivamente no perfil das elites sociais e de poder numa comunidade marítima dada.

4. Elites sociais e elites de poder

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 múltiplos, nomeadamente os de natureza jurídica. A despeito, porém, do que prescrevem os corpos jurídicos em sociedades de Antigo Regime em termos de critérios de acesso ao poder local, de que apenas os que têm estatuto de nobreza, e apenas os que vivem segundo a lei da nobreza, poderão assumir lugares nas vereações, o que exclui os agentes que têm uma participação activa em termos do mundo do trabalho, como os mercadores, os proprietários de embarcações, ou que detêm profissões ligadas ao exercício de um saber, diplomado ou não: os cirurgiões, os notários e os oficiais administrativos, os mestres, pilotos e capitães de navios, a prática evidencia, em determinadas sociedades, como a de Vila do Conde, uma realidade bem diversa.

Nestas, a composição das elites depende de duas questões básicas: a base efectiva de recrutamento (em sociedades portuárias sem presença de aristocracia outros critérios se impõem), e a valorização social, que evolui na diacronia, dos critérios de prestígio social: aos critérios estritamente aristocráticos, tendem a substituir-se os níveis de riqueza como meios de projecção política, o que promove a burguesia, nomeadamente mercantil, a estruturas de poder, ou mesmo o saber e as funções sociais de determinados grupos sócio-profissionais, institucionalmente reconhecidos e promovidos em função de determinados contextos. Tal é o caso de mestres, pilotos e capitães, ou físicos, cirurgiões e oficiais administrativos.

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 desses grupos de poder decorre, pois, da conjugação desses factores, da atractividade pelo exercício desses cargos, decorrentes do prestígio e das vantagens económicas, políticas e sociais daí decorrentes, e do resultado de lutas sociais internas de afirmação grupal numa comunidade dada. Neste domínio podem ser aferidas tendências na diacronia, mas cada caso é um caso,

compreensível a partir de estudos monográficos de cada comunidade portuária em função do seu específico perfil e da sua inserção num complexo geo-económico e social dado.

5. Identidades sociais em comunidades marítimas. Vectores de especificidade de um grupo socioprofissional

Após esta breve abordagem que tem em conta o perfil geral e as dinâmicas sociais em sociedades portuárias, centremo-nos, de seguida, em questões directamente ligadas à especificidade de dinâmicas sociais de micro-comunidades: as comunidades de homens do mar, sempre tendo em conta que estas não são também homogéneas na sua constituição.

A 1ª questão a debater é a da identidade social dessas comunidades, a consciência de grupo, o que naturalmente se projecta na sua integração e reconhecimento pela restante comunidade. Neste domínio, o que terá que ser debatido e aferido é se, apesar das clivagens internas 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, que diferenciam significativamente as vivências internas e a cultura material internas ao grupo, e os predispõem, eventualmente, a contactos transversais com outras sub-comunidades, diferenciados socialmente, 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 em termos de individualidade., i.e., que conduzam a critérios de reconhecimento e auto-reconhecimento que os tomem como específicos.

Não poderemos aqui debater em profundidade este tema, pelo que apenas se apontarão apenas alguns indicadores a partir dos quais essa questão poderá vir a ser discutida⁴. A questão é a de saber, por um lado, se a relação que estes homens estabelecem com o mar, as ausências, os perigos, os medos, as distintas vivências religiosas e as distintas relações com o sagrado; a comunicação com distintos critérios e universos civilizacionais, conformam uma psicologia colectiva que intercepte estes grupos. Aqui, uma vez mais, há que distinguir os pescadores dos navegadores.

Em segundo lugar, importa averiguar até que ponto essa específica experiência de grupo se projecta em vivências familiares e sociais concretas que diferenciem estes grupos da restante comunidade. A terceira questão é a de saber como se projecta essa consciência de identidade do ponto de vista social: através de 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, através da defesa de comportamentos, códigos e valores específicos, porventura menos aceites pela comunidade e pela

⁴ Para maiores desenvolvimentos desta matéria vd. POLÓNIA, Amélia - *Traços identitários de um grupo sócio-profissional. Os náuticos de Vila do Conde no século XVI* (Sessão apresentada nos "Seminários de História" .ICS. Lisboa, 16 de Junho de 2004). Disponível in <http://www.ics.ul.pt/agenda/seminarioshistoria/index.htm>.

sociedade, cuja perpetuação corresponde à reivindicação de uma individualidade de que se não quer abdicar?

Procuremos aferir a projecção histórica destas questões através de um estudo de caso: o do porto e da comunidade marítima de Vila do Conde no século XVI.

II PARTE

Um estudo de caso – a comunidade marítima de Vila do Conde no século XVI

O que nos propomos, nesta exposição, é apresentar a projecção de uma comunidade marítima em articulação directa com uma conjuntura favorável – a da expansão ultramarina portuguesa; verificar o peso interno dessa vocação marítima no universo social; e medir as conseqüências dessa vocação nas dinâmicas políticas, demográficas, económicas, sociais, urbanísticas, familiares, e mesmo no domínio das mentalidades colectivas. Os resultados apresentados sumariam as conclusões contidas numa dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras do Porto⁵.

1. Perfil de uma vila marítima – Vila do Conde

Comecemos por apresentar, em traços gerais, esta comunidade. Vila do Conde era, no século XVI, um pequeno porto marítimo, situado a norte da cidade do Porto. A vila em estudo era, antes de mais, sede de um concelho exíguo, praticamente sem "terro" isto é, sem um "hinterland" agrícola que respondesse, por um lado, às necessidades de abastecimento interno e, em simultâneo, atraísse investimentos ligados à terra e aos sectores primários da economia. O seu território encontrava-se cingido por três grandes municípios que impediam o seu crescimento, e confinava, a sul com o rio Ave e a oeste com o mar. O mar era, assim, até por imperativos geográficos, o seu horizonte de projecção natural.

No início do século XVI a vila reduzia-se a um espaço ocupado de cerca de 0,5 Km² e com uma população aproximada, em 1527, de cerca de 3600 habitantes, tendo ascendido a valores da ordem dos 5000 a 6000 habitantes até final do século, data após a qual se ressentiu de um nítido decréscimo demográfico.

Quadro 1

Evolução populacional de Vila do Conde (1513-1643)

⁵ POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, 2 vols., Porto, 1999 [Dissertação de doutoramento policopiada].

Anos	Nº de Fogos	Nº de Habitantes	Taxa de Crescimento Anual
1513	600/700	2600	-
1527	905	3620	2%
1528	900/1000	3800	5%
1540	1000/1200	4400	1%
1549	1300	5200	2%
1552	1200	4800	-3%
1602	1500	6000	0%
cc.1640	741	2964	-2%
1643	657	2628	-4%

Fontes:

A sua população distribui-se, nesse exíguo espaço territorial de acordo com elevadas taxas de concentração populacional.

Quadro 2

Densidade populacional

Anos de referência	Densidade Média Global (Hab/Km ²)	Densidade no Espaço Urbano (Hab/Km ²)
1513	382,4	5200
1527	532,4	7240
1528	558,8	7600
1540	647	8800
1549	764,7	10400
1552	705,9	9600
1602	882,4	12000
1640	435,9	5928
1643	386,5	5256

Da leitura do quadro importa reter, antes de mais, o significado da intensidade de ocupação do espaço urbano edificado. Um aglomerado que se distribui, no tempo, na ordem dos 5.000 a 12.000 habitantes por Km² aponta para uma muito significativa densidade demográfica num espaço habitado restrito e densamente povoado. Cremos poder visualizar uma verdadeira colmeia humana a circular e a exercer as suas actividades quotidianas num viveiro de gente, cuja amplitude deveria ser ainda temporariamente aumentada pela população exterior que de forma flutuante aí afluía.

As densidades apresentadas, que colocam Vila do Conde a par das grandes urbes do reino, nomeadamente de Lisboa e do Porto⁶, pressupõem a existência de um espaço densamente construído e o recurso à edificação em altura, que o estudo de tombos urbanos da vila confirmam⁷, como forma de resolver problemas de carência habitacional que uma área tão restrita por certo acarretaria. O panorama traçado por este quadro aponta também para um decréscimo significativo dos valores em jogo, o qual chega a atingir, por volta de 1640, cerca de metade das densidades de ocupação do espaço verificadas para a cronologia quinhentista documentada.

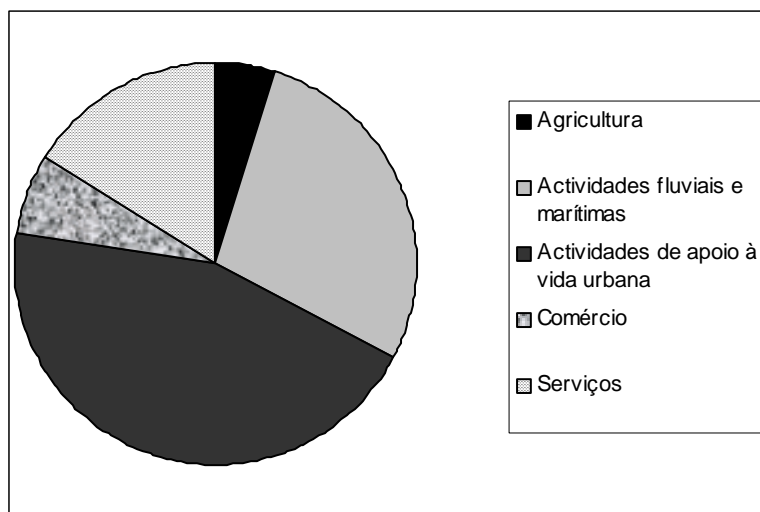
Do ponto de vista da sua estrutura sócio-profissional, o peso dos grupos ligados às actividades marítimas era notório, notavelmente no decurso de todo o século XVI, ainda que, uma vez mais, esse peso se venha a relativizar no decurso do século XVII. Recorrendo a fontes de carácter fiscal, a situação identificada, do ponto de vista da distribuição socioprofissional, é a seguinte : em 1568 cerca de 65% da população da vila encontrava-se ligada a uma economia de base marítima e comercial, estando em evidência os cerca de 58% de navegadores e os cerca de 6,8% de mercadores. Em 1643 os mesmos sectores asseguravam um peso de apenas 34 %, englobando os dois grupos em referência. (**Gráficos 1 e 2**). Note-se, nos gráficos apresentados, a quase ausência de trabalhadores agrícolas, facto directamente ligado à exiguidade territorial do concelho, à falta de um termo agrícola, e a um perfil marcadamente urbano do seu território.

Gráfico 1

Categorias Profissionais – Taxas de distribuição por sectores profissionais segundo uma derrama da sisa de 1568

⁶ Helena Osswald calcula, para o núcleo urbano do Porto em 1527/32, densidades da ordem dos 2.000 fogos/km² (8.000 habitantes, se lhe aplicarmos o factor multiplicativo 4), e para 1623, 12.000 habitantes/Km², valores que não distam em muito dos apurados para Vila do Conde (cf. Dissertação de doutoramento em curso).

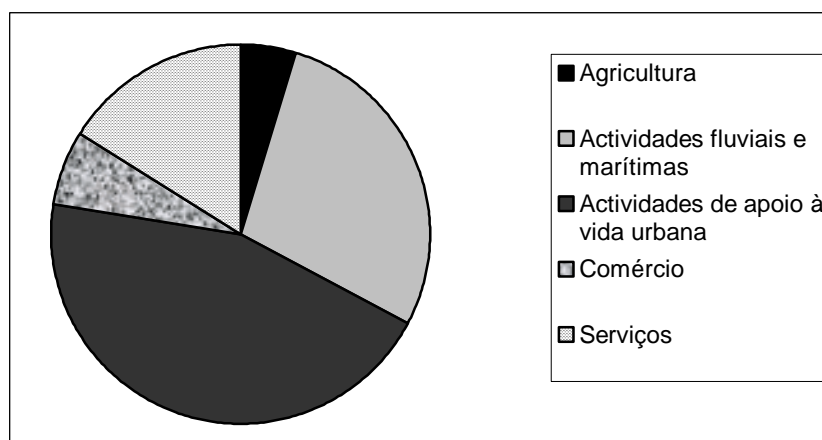
⁷ ADP(Arquivo Distrital do Porto). Fundo Monástico- Mosteiro St^a Clara V. Conde, Lv. 4797 e 4798



Fonte: AMVC – Lv. 1699

Gráfico 2

Categorias Profissionais – Taxas de distribuição por sectores profissionais segundo a Décima de 1643



Fonte: AMVC – Lv. 1877

Trata-se de uma comunidade em que dominam, desde o período medieval, como actividades económicas centrais, a pesca e a extracção de sal. Desde os inícios do processo expansionista está ainda confirmado o seu profundo envolvimento, quer nas navegações, comércio e colonização, quer em actividades de apoio logístico às mesmas, como são a construção naval e o fabrico de velames. A vila apresentava-se, na primeira metade do século XVI, como um importante estaleiro de construção naval e, em simultâneo, como um importante porto de transporte, através do fretamento a terceiros – rei e particulares, de peso significativo no contexto nacional, apesar da sua reduzida dimensão. Podemos aferir essa importância através

da ponderação do peso da sua frota naval em dois cortes cronológicos, tendo em conta os navios tomados pelo corso francês entre 1505 e 1518, as embarcações que pagavam avarias na Casa da Nação Portuguesa em Antuérpia entre 1535 e 1550, e um censo de embarcações dos portos do Norte de Portugal, efectuado em 1552⁸.

O número de náuticos e de mercadores era, de igual modo, significativo, tendo sido possível arrolar, para o período que medeia 1500 e 1620, 1664 homens de navegação, dos quais 1109 marinheiros e 555 mestres e pilotos. Quanto aos mercadores recenseados, e atendendo à exiguidade da dimensão da vila, o seu número era também notório, em particular na segunda metade do século XVI, tendo-se contabilizado, para todo este século, 435 referências.

Um estudo monográfico deste porto de mar permitiu reconstituir, em termos de rotas de navegação, comércio e emigração ultramarinas, tendências relevantes que estudos prévios evidenciaram⁹. Estes evidenciam o profundo envolvimento da vila em qualquer uma dessas dinâmicas, a par de uma diversidade de destinos, que se revelaram marcantes na estruturação interna desta comunidade.

Passemos a aferir as decorrências dessa profunda integração da vila na navegação, comércio e emigração atlânticos. Iniciemos a nossa abordagem pelo domínio político- institucional.

2. Decorrências internas da projecção marítima da comunidade

2.1. A renovação das elites de poder

No Portugal moderno, e nas compilações legislativas quinhentistas e seiscentistas portuguesas – as Ordenações Manuelinas e Filipinas, deparamo-nos com postulados claros que definem em sentido restritivo o universo dos elegíveis para o desempenho de cargos concelhios¹⁰. A delimitação, porém, daqueles que serão "*os melhores e mais nobres dos lugares*", ou "*as pessoas principaes das terras*", a quem incumbia ocupar esses cargos, introduz inevitáveis disparidades locais, já que é a base de recrutamento que define o perfil do grupo.

⁸ Cf. POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde. Um porto nortenho...* Vol. I, pp. 359-369. .Realidade a ilustrar na comunicação oral através de mapas de proporção.

⁹ Cf. POLÓNIA, Amélia - *Vila do Conde. Um porto nortenho...* Vol. I, pp. .477-705 .Realidade a ilustrar na comunicação oral através de mapas de rotas de navegação, comércio e emigração.

¹⁰ No período manuelino fica claro que "*...taes officios os melhores das terras os devem ter*" (*Ordenações Manuelinas*, Ed. fac-simil. da edição da Real Imprensa da Universidade, do ano de 1797, Lisboa, FCG, [1985], Lv. I, TitºXIV, § 10), e em 1570 postula D. Sebastião o princípio geral, de que a eles devem aceder as "*...pessoas principaes das terras*", pressuposto que é reforçado pelas Ordenações Filipinas e, em particular por um outro diploma, de 1605, que amplia essa orientação.

Aquilo a que assistimos, em Vila do Conde, é que, a despeito da existência de alguns nobres residentes, a rotatividade nos cargos de poder se processa entre os dois grupos dominantes ligados a uma economia marítima: mestres e pilotos das navegações ultramarinas, por um lado, e mercadores e armadores comerciais, por outro. A própria normatividade municipal prescrevia, desde tempos medievais, a igualdade de representação, nos cargos municipais, de homens da terra e homens do mar, reconhecendo a estes, que pertencem, afinal, a grupos sociais considerados “mecânicos” e que deveriam, por isso, estar afastados do poder, uma presença constante em circuitos de decisão. As estratégias de substituição e de domínio interno, quando ocorrem, envolvem os dois grupos mencionados – homens da terra e homens do mar, em directa articulação com a sua projecção relativa, no contexto local e nacional. Isto é, em tempos de projecção das navegações portuguesas, a maioria dos cargos é ocupada pela comunidade náutica, realidade que só conhece alguma inversão a partir das décadas finais de Quinhentos e primeiras de Seiscentos, em directa articulação com a perda de domínio dos mares e das rotas de navegação pelos portugueses, na sequência das investidas do corso inglês e holandês. Aquilo a que assistimos, neste universo de análise é a um predomínio de grupos ligados, de uma forma ou de outra, a uma economia ultramarina, e a estratégias de rotatividade que projectam a aquisição e perda de poder económico e social desses grupos. Os gráficos que incluímos, relativos à presença de homens da terra e homens do mar no governo municipal, e na gestão da confraria da Misericórdia, uma das mais importantes no Portugal moderno, revelam isso mesmo.

Gráfico 3

Homens do mar e homens da terra eleitos para cargos municipais
Evolução cronológica

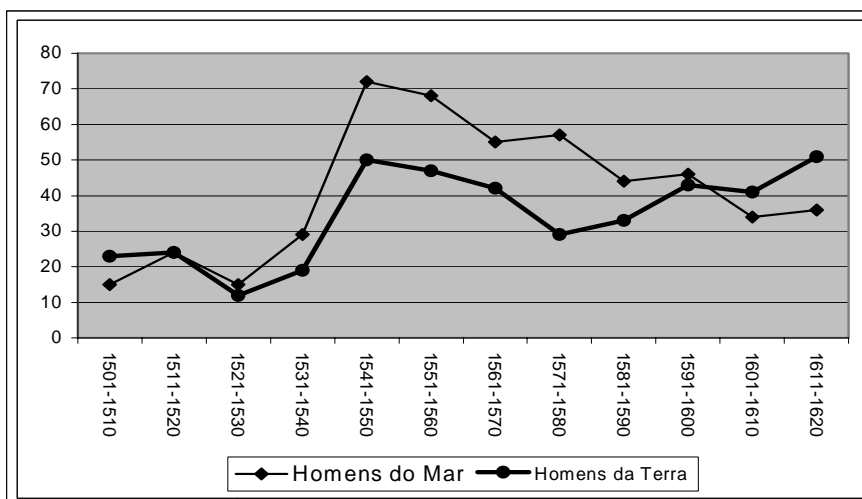
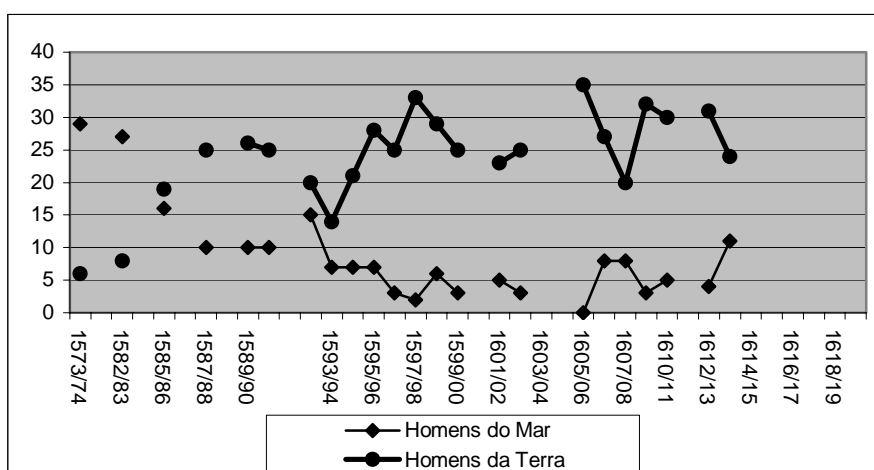


Gráfico 4

Homens do mar e homens da terra eleitos para a Casa da Misericórdia
Evolução cronológica



Source: ASCMVC – Livros de Receita e Despesa (1573 a 1620)

Pelo exposto parece ficar claro que o pressuposto genérico de que os lugares de poder concelhios deveriam ser preenchidos pelos mais nobres da localidade, se exprime diversamente em sociedades com distintos perfis. Em sociedades marítimas, e em concelhos profundamente marcados, na Época Moderna, por dinâmicas de navegação e de comércio ultramarino, assiste-se a uma inevitável revisão nos critérios de prestígio e de poder, e recompõem-se, afinal, as elites que acedem ao poder municipal. Desse modo, a análise do universo dos titulares dos cargos concelhios e da sua representatividade, reflecte, na diacronia, dinâmicas sócio-profissionais concretas, que condicionam, quer efectivos humanos disponíveis, quer critérios de poder e de prestígio social, que se revelam favoráveis, no caso em estudo, aos homens do mar, enquanto as conjunturas o permitem.

Outros domínios manifestam a prevalência, em Vila do Conde, de critérios de promoção marcadamente marítimos. Centremo-nos no domínio económico

2.2. A afirmação de uma economia marítima de pendor capitalista

Do ponto de vista económico, encontramos-nos perante uma vila em que prevalecem, de forma notória, na estrutura económica, as actividades de construção naval, de transporte e de

comércio marítimo; um universo económico dominado pelo capital circulante, impregnado de uma mentalidade e de mecanismos capitalistas, ainda que implementados em pequena escala ; um mundo de negócios em que predomina o pequeno e médio comércio de parceria, em que as próprias mulheres participam como detentoras de quotas em, sociedades comerciais ou como investidoras em contratos a perda e a ganho.

Neste domínio, o perfil da vila em estudo revela-se manifestamente distinto do das grandes cidades portuguesas – Lisboa ou Porto, em que o capital comercial domina, e em que predominam os grandes mercadores e alguns financeiros de vulto. Vila do Conde, pelo contrário, associa, desde os primórdios do século XVI, uma vasta comunidade náutica, com um peso significativo de mestres e pilotos, a uma restrita e pouco possidente comunidade mercantil. Nunca, porém, uns e outros se encontraram à margem de uma activa e participada economia ultramarina. As soluções encontradas para resolver o estrutural problema da falta de capital parecem ter incentivado a adopção de mecanismos capitalistas, doseados de uma forte capacidade de adaptação e inventividade.

Aquilo a que se assiste é a uma tendência para a associação de pequenas parcelas de capital e de pequenos investidores, que se juntam em número variável conforme os negócios, para a eles poderem aceder. E isto é verdadeiro tanto no domínio da contratação naval, que dinamiza a própria indústria, e permite a construção de uma frota naval significativa e de grande calado, a partir de uma aposta na associação de capitais, como no domínio da armação comercial, também ela dependente de quatro estratégias essenciais:

- A desmultiplicação do risco, pelo recurso ao pequeno investimento e à multiplicação de participações de ium mesmo agente em diversos negócios em simultâneo;
- A multiplicação de contratos de investimento « a perda e a ganho », contratos de risco nos quais as perdas e os lucros se dividem a 50% entre investidor e agente comercial ;
- A constituição de sociedades mercantis por quotas, reunindo um número importante de accionistas, que atingem, em certos casos, mais de 20, em negócios de média dimensão;
- A constituição de redes comerciais em que os mercadores da vila se associam a mercadores de maior vulto e capacidade financeira, como são os da cidade do Porto.

Esta opção parece particularmente válida na primeira metade do século XVII.

Um outro tipo de solução passa pela íntima associação entre as duas comunidades profissionais – os mercadores e os pilotos, dando, inclusive, origem a um novo tipo social: o piloto mercador, que aproveitando o seu acesso privilegiado à viagem marítima, assume papéis de agente comercial a serviços de terceiros ou garante os seus próprios negócios, e os dos seus

parceiros, associando os desempenhos técnicos, que garante como piloto, aos económicos, que assume como agente comercial, a serviço de terceiros ou não.

As estratégias apontadas revelaram-se capazes de garantir, quer a presença desta comunidade nos circuitos mais vigorosos do comércio ultramarino, a despeito da pequenez do seu território e da exiguidade da sua capacidade financeira, quer o envolvimento generalizado nestes negócios de grupos profissionais que lhe são tradicionalmente alheios. O estudo das sociedades por quotas registadas em actos notariais assim o revelam.

Quadro 3
Agentes envolvidos em parcerias comerciais.
Distribuição socioprofissional

Profissões / Estatutos	Nº	%
Mercadores	111	56,3
Pilotos	41	20,8
Mareantes	6	3
Mestres / Contramestres	3	1,5
Mulheres	20	10,2
Eclesiásticos	3	1,5
Cavaleiros Fidalgos	6	3
Almocreves	1	0,5
Ferradores	2	1
Tanoeiros	1	0,5
Ourives	2	1
Escrivão da Câmara	1	0,5
Total	197	100

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

O quadro projectado parece, na verdade, provar que se faz apelo a um universo social vasto, que investe em pequena escala num negócio que, apesar das perdas e vicissitudes, agravadas freqüentemente pela guerra de corso, parece manter a atracção e garantir margens de lucro apetecíveis.

2.3. Decorrências sociais

Se o envolvimento da vila em dinâmicas de navegação e comércio marca, inevitavelmente, o seu perfil económico, também o faz no domínio social. As decorrências sociais a apontar prendem-se com dois tipos de vivências: a definição de uma sociedade de perfil vincadamente marítimo, e as ausências masculinas.

De entre essas decorrências, a que uma vila tão intensamente envolvida com a expansão marítima não poderia escapar, destaquemos algumas, por mera enunciação, já que não as conseguiremos de todo provar em tão curto espaço de tempo.

Já aqui mencionamos a criação de novas elites e de novos critérios de mobilidade social, nos quais o saber, nomeadamente náutico, a propriedade de embarcações e a detenção de capital comercial se configuram como meios de prestígio e de ascensão social, na medida em que se constituem como instrumentos fundamentais numa sociedade profundamente voltada, mesmo nos seus segmentos aristocráticos, para uma economia marítima e a construção de um império ultramarino. Náuticos, proprietários de embarcações e mercadores apresentam-se, de facto, como agentes fundamentais para uma monarquia cuja projecção geo-política e financeira depende dos seus serviços e, como tal os valoriza, permitindo-lhes uma efectiva ascensão social. Esta ocorre quer em termos objectivos, através de privilégios concedidos e estratégias de nobilitação, quer em termos de representação social, chamando a sectores líderes da sociedade agentes que na sociedade medieval se encontravam, pela sua condição, integrados no terceiro estado, e considerados, como tal, marginalizados em relação às elites: políticas, económicas e sociais.

A própria estrutura social, nomeadamente a da comunidade em estudo, conhece alterações significativas, com a inclusão de novos segmentos, de que os estrangeiros e os escravos são exemplo. É certo que Vila do Conde não se afirmou como particularmente atractiva à presença de comunidades estrangeiras, pelas circunstâncias já apontadas, em particular a sua relativa marginalidade em relação aos grandes pólos financeiros e mercantis do reino, e a sua fraca capacidade de investimento.

Já a presença dos escravos revelou-se um traço marcante no seu quotidiano e estrutura social, acompanhando as tendências que se conhecem para outras urbes quinhentistas, nomeadamente em termos de peso demográfico, com dados que apontam para uma ponderação entre os 3 e os 6%, menor, é certo que a que Vitorino Magalhães Godinho aponta para Lisboa – cerca de 10%. A sua presença é caracterizada por um peso maioritário de escravos em relação aos escravos; por uma paleta rácica em que predominam os africanos, mas em que pontuam também os orientais; por uma participação activa nos serviços domésticos e nas actividades de apoio à vida urbana, mas também por fenómenos de promiscuidade sexual,

miscegenação r tica, altas taxas de ilegitimidade e alguma conflitualidade que parecem caracterizar essas mesmas comunidades noutras urbes portuguesas.

Factor de instabilidade social   também a presença massiva, na vila, enquanto p lo marítimo, de agentes masculinos desenraizados, ou que circulam devido a uma taxa de mobilidade geográfica incentivada pela atractividade portuária, ou que simplesmente aí afluem para integrar tripula es. O facto   que a presença desta popula o masculina móvel, instável, não enquadrada, a par do fracasso dos tradicionais cr terios de vigilância e controlo social, quando aplicados a popula es de grande mobilidade, tornou-se responsável por uma série de fenómenos de grande impacto social, de que o esforço governativo municipal se ressentiu sem conseguir dar respostas eficazes. Apontemos, entre esses fenómenos, o aumento das taxas de prostitui o feminina, o incremento das franjas de marginalidade, nomeadamente de vagabundos e pedintes, o aumento do número de crianças ilegítimas e expostas, que o município não consegue integrar nos tradicionais sistemas de assistência social às popula es, ou uma promiscuidade sexual a que a autarquia se v  impossibilitada de responder, nomeadamente em domínios concretos, como a prolifera o de doenças sexuais, como a sífilis.

Se estes são vistos como fenómenos de marginalidade, outros se apresentam, na sua normalidade, como mais estruturantes da vida da comunidade. Entre eles refiram-se as implica es da sua projec o marítima na estrutura demográfica.

2.4. Decorrências demográficas

A dinâmica de crescimento demográfico em sociedades portuárias em muito depende de uma forte mobilidade populacional, e de intensos movimentos migratórios: de imigra o e de emigra o, sendo que esses movimentos são definidos maioritariamente, ainda que não exclusivamente, por dinâmicas marítimas. O que significa também que a imigra o pende para uma tendencial, mas não exclusiva mobilidade masculina. Com efeito, uma abundante popula o masculina, maioritariamente em idade jovem, aflui a espaços portuários, atraída por novas vias profissionais, alternativas ao imobilismo das sociedades agrárias, buscando forma o e ocupa o em actividades ligadas ao mar, ou do foro industrial (a constru o naval), ou ligadas às navega es. Quando ocorre um desenvolvimento urbano considerável, alicerçado em actividades marítimas mas que as transcendem, um outro tipo de emigra o tende a ocorrer: a emigra o familiar, ou mesmo uma emigra o feminina, que vem preencher necessidades de mercado relacionadas com tarefas de serviçais domésticas, ou mesmo com as exigências do pequeno comércio urbano, solicitadas por uma sociedade em projec o, não só demográfica, mas social. Uma vez mais, as decorrências sociais desse fen meno não se farão esperar.

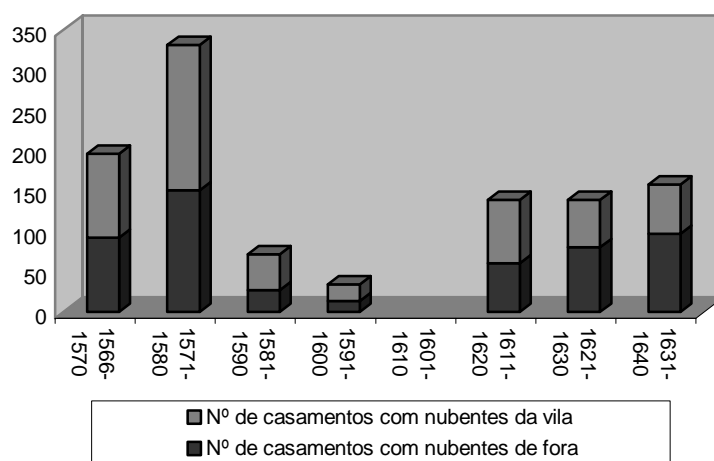
A situação dos portos de pesca é diversa, e as comunidades piscatórias tendem a alimentar-se a si próprias, ou mesmo a partilhar uma economia de base marítima, com actividades rurais, freqüentemente sazonais. Aí podem ocorrer migrações temporárias, mas não definitivas, de espaços portuários para espaços rurais, surgindo a economia agrária como complementar à base 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 crescimento de populações marítimas, que não conhecem em si próprias, freqüentes vezes, factores de desenvolvimento. 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 aí fazer confluír população exógena pode ser aferida em Vila do Conde na estrutura de casamentos. Um dos fenómenos decorrentes da sua capacidade, enquanto porto de mar, para atrair população do *hinterland* agrícola envolvente, bem como de vastas franjas litorais, é manifesto na taxa de casamentos que envolvem agentes exógenos, em particular masculinos.

Quadro 4

Estrutura dos casamentos (1560-1640)



Fonte: A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde. Casamentos, lv. 1 e 2

Um outro fenómeno demográfico a salientar, decorrente da vocação marítima desses espaços é um perfil populacional marcado por uma taxa de masculinidade distorcida em relação aos modelos normais de sociedades de Antigo Regime. O quadro projectado explicita o que dizemos, ao

apresentar as taxa de masculinidade apuradas, tendo como base a comparação entre os registos de baptismo e os de óbito¹¹.

Quadro 5
Taxas de Masculinidade - Perspectiva Comparativa

Períodos	Taxas de masculinidade à nascença	Taxas de masculinidade ao óbito
1535 - 1540	92,3	
1541 - 1550	97,3	
1551 - 1560	99,3	
1561 - 1570	100,5	
1571 - 1580	113	
1581 - 1590	107,9	
1591 - 1600	92,5	44,3
1601 - 1610	89,2	63,4
1611 - 1620	96,9	59
1621 - 1630	111,7	77,4
1631 - 1640	131,7	65,9
Média	101,1	64,1

Fonte: A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde, Bat., Lv. 1 e 2; Óbitos, Lv. 1

Quando confrontamos estes valores com as médias referenciais propostas por Louis Henry para as sociedades europeias¹², verificamos que, à nascença, a média é mais baixa do que o valor de referência, mas mantém-se dentro das margens de fiabilidade. À data do óbito, pelo contrário, os desfasamentos são de tal modo óbvios, que cremos não restar dúvidas acerca da incidência, nesta particular estrutura demográfica, de fenómenos de significativos desvios de população masculina para o exterior, determinados pelas ausências masculinas e os óbitos no exterior.

Estes são dados extraídos da análise de uma população estável, que nasce e morre no espaço que temos como exemplo. Pelo contrário, da afluência, ainda que temporária, de população masculina dirigida às navegações podem, pelo contrário resultar taxas de celibato masculino incrementadas, ainda que referentes a uma população móvel, ou margens de instabilidade social por falta de enquadramento de elevadas franjas não integradas socialmente. E aí tendem a aumentar, ainda que de forma móvel, as taxas de masculinidade.

É o caso também de população feminina jovem que pode assumir outros rumos, por exemplo o da prostituição, e vir a constituir uma ameaça para a estabilidade social interna em sociedades de Antigo

¹¹ As taxas foram calculadas aplicando-se a seguinte fórmula: número de baptizados ou óbitos masculinos/número de baptizados ou óbitos femininos x 100. Não existem registos de óbito para as décadas anteriores à de 1590.

¹² HENRY, Louis - *Técnicas de análise em demografia histórica*, trad. e notas J. Manuel Nazareth, Lisboa, Gradiva, (1988), p. 26-29

Regime, ou desafiar as estratégias tradicionais de vigilância e enquadramento social, incapazes de lidar com novos fenómenos sociais. Os fenómenos já citados de mancebia, poligamia, nascimentos ilegítimos poderão vir a ser incrementados por essas realidades. O incremento de taxas de ilegitimidade, ou o aumento do número de expostos a que as estruturas de poder local têm que prover serão, porventura, fenómenos também daí decorrentes, a avaliar através de estudos de caso.

A afirmação de unidades habitacionais ou de trabalho feminino não enquadradas nas tradicionais células familiares ou na tradicional relação entre serviçais e amos pode conferir a essas sociedades perfis diferenciados. Veja-se o número de mulheres identificadas em róis de impostos como cabeças de casal e portanto agentes tributários, dizendo-se que são "cabaneiras" ou que trabalham por suas mãos, sem se discriminar ocupação¹³.

O desenquadramento social deste tipo de população pode ser outra decorrência. Vejam-se os números de assistidos pelas Misericórdias em Portugal, em que se contam mesmo estrangeiros e nacionais não residentes, ou os ingressos em Hospitais de grande número de não integrados nas células familiares, que não podem 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 (veja-se o caso de Amesterdão e portos holandeses no séc. XVII, em que 56 a 61% das gentes de mar são estrangeiros às Províncias Unidas, em que predominam os alemães e os dinamarqueses¹⁴) é outro fenómeno marcante.

Com estes números e tendências, e dada a grande volatilidade, mobilidade e heterogeneidade da população marítima nestes grandes portos, frequentemente desenraizada, estes agentes sociais adaptam-se mal às estruturas de enquadramento, religioso ou civil, e transformam-se num factor de clivagem entre grupos de homens do mar e da terra.

2.5. Decorrências no universo familiar

Ainda do ponto de vista familiar, o notório influxo de nubentes do exterior, fenómeno demográfico já anotado, tende a contribuir para uma alteração nos tradicionais modelos familiares. Com efeito, o desenraizamento local 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 dependência familiar de redes de solidariedade social alargadas, fazendo depender a sobrevivência do núcleo da sua própria

¹³ Cf. POLÓNIA, Amélia ; ESPERANÇA, Rui e OSSWALD, Helena - *As Décimas no século XVII. Classificação ocupacional e produção da informação*. in "Qualificações, memórias e identidades no trabalho", coord. Inês Amorim, Lisboa, Instituto do Emprego e Formação Profissional, 2002, p. 271-192

¹⁴ CABANTOUS, Alain - *op. cit.*

sustentabilidade. Uma vez mais, o caso dos pescadores é notoriamente diverso. Famílias alargadas, endogamia geográfica e redes de solidariedade social prevalecem.

Avaliemos, de seguida, as conseqüências sócio-familiares das vivências marítimas, em particular decorrentes das navegações de longo curso (uma vez mais o caso da pesca é distinto, ainda que a pesca sazonal de longo curso, como a do bacalhau para a Terra Nova possa ter com estas manifestas afinidades).

Óbitos precoces geram taxas de viuvez feminina acrescidas e famílias monoparentais frequentes, e ainda curtas durações médias de casamento. 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, sendo frequentes os casos de famílias de homens do mar que se dissolvem sem filhos.

Esta realidade dificulta, na verdade, a auto-sustentabilidade do crescimento dessas comunidades, que tendem a ser aumentadas através de apортаções exteriores, incentivando a já analisada mobilidade geográfica. Caso diverso é o das famílias de pescadores, tradicionalmente vistas, através de estudos consistentes, 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. Neste, e segundo estudos feitos para o caso francês, as idades médias ao casamento chegam a atingir os 27/29 anos entre os navegadores e 25/27 anos para as mulheres deste mesmo grupo¹⁵. Ao contrário do universo dos pescadores, marcado por taxas de fecundidade elevadas, com possibilidades de reprodução económica muito mais sustentada, através de um avultado número de filhos, que asseguram a manutenção familiar mesmo após a morte do pai, e que superam as dificuldades da monoparentalidade através da solidariedade da comunidade, que rapidamente integra os filhos de pescadores falecidos nas suas companhas, o universo familiar dos navegadores revela uma outra realidade.

Nos grupos dos 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 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, ou a associar agentes com o saber técnico imprescindível para gerir embarcações, por exemplo.

Uma série de outros fenómenos familiares decorrem das ausências masculinas. Vimos já que, no caso de Vila do Conde, a vocação marítima da urbe se projecta na própria estrutura sócio-

¹⁵ CABANTOUS, Alain - *op. cit.*

profissional, a qual era, pelos anos de 1568-70, dominada por agentes ligados a actividades marítimas, em particular às navegações, sendo predominante o número de pilotos e mareantes. Aqueles que podemos chamar "homens do mar" totalizavam cerca de 60% na grelha profissional identificada. Ora as navegações, em especial as ultramarinas, aparecem, precisamente, como directas responsáveis pelas ausências masculinas. Navegações, comércio e emigração ultramarina são, de facto, três vectores que alimentam o mesmo fluxo: a drenagem, transitória ou permanente, de curta ou de longa duração, de agentes masculinos para o exterior.

Tal realidade não poderia deixar incólumes as correspondentes células familiares, nem deixar de afectar, de forma directa, o universo feminino. Baixas taxas de fecundidade causadas por longos intervalos intergenésicos; casamentos sem filhos; um grupo considerável de mulheres solteiras e uma taxa elevada de viuvez precoce surgem como compreensíveis resultados demográficos desta realidade¹⁶.

Note-se, antes de mais, que essas ausências tendem a ser vividas, numa sociedade marítima, de forma múltipla pelas agentes femininas. Se atendermos às tendenciais estratégias endogâmicas, que conduzem à celebração de casamentos dentro das mesmas linhas profissionais e, em paralelo, à transmissão geracional da opção profissional, é vulgar uma mesma mulher ter, em simultâneo, fora, marido, pai e irmãos, quando não os próprios filhos, do mesmo modo que, numa mesma família, poderão ser várias as mulheres que se encontram, em simultâneo, nessa situação.

2.6. Papel feminino em sociedades marítimas¹⁷

Para que se compreendam cabalmente as implicações das vivências marítimas no universo feminino, importa compreender, em primeiro lugar, que as comunidades marítimas, em particular ligadas a portos de navegação e comércio sofrem de um desequilíbrio demográfico permanente, ao mesmo tempo que a estabilidade feminina, necessária à sobrevivência e perenidade das famílias contrapõe-se à

¹⁶ Atente-se que muitas destas características encontram-se de igual modo destacadas num estudo desenvolvido, numa perspectiva antropológica, sobre a freguesia minhota de St^a Eulália, no século XX, a qual tem de comum com o quadro histórico que traçamos o predomínio da emigração masculina como traço estruturante de uma comunidade em que as *sex ratios* são indiscutivelmente favoráveis às mulheres (Cf. BRETTELL, Caroline B. – *Homens que partem, mulheres que esperam. Consequências da emigração numa freguesia minhota*, Lisboa, Publicações D. Quixote, 1991).

¹⁷ Sobre esta matéria vd., também, POLÓNIA, Amélia - *Ocupações femininas em sociedades marítimas (Portugal. Século XVI)*. "Mare Liberum", 18-19 (Dezembro 1999-Junho 2000), p. 153-178; *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, 2002, p. 107-124 ; *Espaços de inclusão de agentes femininas no processo de expansão ultramarina portuguesa (século XVI)* . Simpósio "Os Espaços Femininos no Mundo Americano. Séculos XVI a XIX. Cultura, Resistência e Poder". XIII Congresso Internacional da AHILA (Ponta Delgada, 3 a 8 de Setembro de 2002). (In print); *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, 2004 e *Women's contribution to family, economy and social range in maritime societies. Portugal. 16th Century*. "Portuguese Studies Review, Vol. 13, Issue 1(Summer 2005)[No prelo].

elevada mobilidade dos homens do mar. Isto faz das mulheres referentes preferenciais de identificação e de integração social, à falta de 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 monoparentidade, 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, como a homossexualidade feminina, documentada por denúncias inquisitoriais, altamente penalizados pelas instituições judiciais civis e eclesiásticas.

As ausências masculinas são ainda responsáveis pelo incremento do peso da população feminina no mundo do trabalho. Uma vez mais a realidade é 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 da 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 europeu¹⁸. Na contemporaneidade o trabalho transforma-se 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 sócio-profissional 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 estratos elas aparecem, como veremos, como colectoras de vencimentos, dívidas e mercadorias, através de procurações notariais que as habilitam para o efeito, ou associadas ao comércio de curto ou médio curso, que gere na ausência do marido, sendo casada ou viúva. 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

¹⁸ AMORIM, Inês - *Mulheres, tempo e trabalho no sector das pescas no século XIX- uma proposta de estudo in Mesa Redonda: A mulher e a economia: Trabalho feminino e mulheres empresárias em Portugal nos séculos XIX e XX*. [XXII Encontro APHES – Universidade de Aveiro – 15 e 16 de Novembro de 2002: "Empresas e Instituições em perspectiva histórica].

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.

A projecção do trabalho feminino ocorre, todavia, não apenas nas cidades marítimas, mas também no *hinterland*. Poderemos testemunhar este facto particularmente na indústria de velames, desenvolvida por todo o Norte de Portugal, áreas rurais incluídas, numa dinâmica económica em que a tecelagem não é já apenas uma actividade familiar e doméstica, antes se encontra ligada a uma dinâmica industrial que visa a exportação de panos de vela para feiras europeias e para estaleiros nacionais e ultramarinos, e se apresenta ainda articulada com estratégias de mercado lideradas por negociantes de grosso trato¹⁹. O mesmo fenómeno é, de igual modo, testemunhável na indústria da cordoaria, em Lisboa, cidade em que mulheres se encontram registadas como força de trabalho e, por certo também no Ribatejo, área de forte desenvolvimento da mesma indústria, como suporte logístico aos estaleiros da Ribeira das Naus, em Lisboa ²⁰.

No caso de Lisboa, e tendo em conta os dados fornecidos por Cristóvão Rodrigues de Oliveira²¹ e João Brandão²², 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.

A sua efectiva participação, quer social, quer no mundo do trabalho, não se projecta, porém, de forma sequer aproximada nas fontes fiscais. Avaliemos essa realidade, para o caso de Vila do Conde, a partir de dois censos fiscais: uma derrama da sisa, do ano de 1568²³, e um rol de 1643²⁴ da décima militar. Comparando os dois róis fiscais, verifica-se que as percentagens de fogos femininos, isto é, daqueles que são encabeçados por mulheres, são deveras significativas, atingindo, respectivamente, 18 e 43,4% do total do universo colectado.

Quadro 6 Mulheres cabeças de casal e taxas de tributação feminina em róis de impostos

Róis de impostos	Número de contribuintes	Mulheres cabeças de casal	% de mulheres contribuintes	% de tributação feminina
Derrama da sisa (1568)	639	115	18	13
Décima (1643)	697	300	43	19,3

¹⁹ POLÓNIA, Amélia - *A Tecelagem de panos de tréu em Entre-Douro-e-Minho no século XVI. Contributos para a definição de um modelo de produção. A Indústria Portuense em Perspectiva Histórica. Actas do Colóquio*", coord. Jorge Fernandes Alves, Porto, CLC-FLUP, 1998, p. 11-24.

²⁰ COSTA, Leonor Freire - *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no Século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia, 1997, p. 342-359.

²¹ OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues - *Lisboa em 1551. Sumário...*, Apresentação e Notas de José da Felicidade Alves, Lisboa, Livros Horizonte, 1987.

²² 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. Férrin, 1923.

²³ A.M.V.C. (Arquivo Municipal de Vila do Conde) - Lv. 1699

²⁴ A.M.V.C. - Lv. 1877

Esta realidade acaba por se configurar como uma das principais responsáveis pela revisão dos papéis e dos níveis de intervenção feminina na sociedade em análise. Os dados que de seguida apontaremos evidenciam o reforço dos papéis sociais desempenhados pelas mulheres que, na ausência dos elementos masculinos, assumiam funções que normalmente lhes estavam vedadas, encarregando-se, para além da educação, dotação e casamento dos filhos, dos próprios negócios da família, que geriam, por vezes, com mestria e agressividade.

Esse protagonismo pode ser aferido pela frequência com que mulheres accionam actos públicos através dos registos notariais. No caso de Vila do Conde, em cerca de 4000 registos referentes ao período de 1560 a 1620, cerca de 1200 têm mulheres, não como meros elementos participantes, mas como agentes centrais, o que perfaz 30% do total.

Quadro 7

Mulheres intervenientes em actos notariais - Distribuição por estado civil

Estado Civil	Nº	%
Solteiras	59	5,5
Casadas	332	31
Viúvas	681	63,5
Sub-Total	1072	100
Freiras	16	
Sem Menção	129	
Total	1217	

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Quando encarado esse universo do ponto de vista do estado civil, encontramos um panorama já esperado, o da clara prevalência das mulheres viúvas entre as envolvidas nesses actos notariais: 63,5% correspondem a essa categoria, face a 31% de casadas e apenas 5,5% de mulheres solteiras. O significativo peso daquelas que são casadas surge, por sua vez, associado ao fenómeno que em particular aqui tratamos: o das ausências masculinas nesta sociedade marítima, responsável pela transferência, para as respectivas esposas, de responsabilidades e funções que de outro modo não desempenhariam. Avaliemos, em concreto, quais sejam esses desempenhos.

Na longa lista de actos exercidos, que procuramos sistematizar em quadro, alguns destacam-se com clareza. Se lermos o quadro em termos percentuais, verificarmos que as cobranças de bens e dinheiros, as negociação de bens, as intervenções no foro judicial e as dotações, encontram-se entre as principais acções imputadas a estas mulheres.

Um outro domínio de actuação que importa isolar liga-se directamente à execução de uma série de actos de natureza cívica, ainda que díspar. Referimo-nos a tudo o que é envolvido pelas práticas de redacção de testamentos, instituição e administração de capelas, mas também pelos actos de perfilhações, perdões, concessão de alforrias e exercício de tutorias, tarefa que é, a par da dotação, de igual modo central na vida familiar. No total, todas estas práticas atingem, na nossa amostragem, cerca de 9% dos actos recenseados.

Quadro 8

Poderes e funções desempenhadas por mulheres em actos notariais

Áreas de Intervenção	Poderes e funções exercidas	Nº	%
Sociedade	Perfilhações	2	0,2
	Tutorias	2	0,2
	Instituição e administração de capelas	3	0,3
	Outorga de alforrias	3	0,2
	Resgate de cativos	3	0,2
	Redacção de testamentos	5	0,4
	Dotação	89	7,1
Justiça	Intervenções no foro judicial	185	14,6
Administração	Posse de cargos	3	0,2
Economia	Arrendamentos eclesiásticos e fiscais	6	0,5
	Fianças	38	3
	Construção naval	3	0,2
	Celebração de contratos de aprendizagem	6	0,5
	Gestão de embarcações	13	1
	Provimento de viagens	1	0,1
	Comércio	19	1,5
	Crédito. Credoras	34	2,7
	Negociação de bens	351	27,6
	Cobranças e Quitações	460	36,3
	Investimentos financeiros	11	0,9
Vária	Exercício de poderes vários	33	2,6
	Total	1270	100,3

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., *passim*.

Centremo-nos, por fim, no domínio económico. Para além das cobranças de dinheiro e bens, muitas delas decorrentes de óbitos no exterior, algumas resultantes do desfecho de negócios em curso, e da negociação geral de bens, muitas outras haverá que recensear. Anote-se, desde já, a sua participação em parcerias de arrendamentos de impostos, eclesiásticos e fiscais; as fianças dadas a negócios em curso; as intervenções no comércio; a aplicação de capital ou a cobrança de dinheiro decorrente da construção naval para as armadas régias; a gestão de embarcações, compreensivelmente,

por delegação; a celebração de contratos de aprendizagem profissional; a prática de crédito ou os investimentos financeiros, os quais revertem, em geral, também em actividades do foro comercial levadas a cabo por terceiros, as quais estas mulheres alimentam com os seus capitais. Na totalidade, somadas todas estas intervenções de cariz económico, elas atingem o maior valor percentual da amostra, cerca de 74%.

Quadro 9

Mulheres envolvidas em actos notariais – referênciação sócio-profissional indirecta

Agrupamento profissional de familiares directos de mulheres envolvidas em actos notariais	Nº	%
Clérigos	1	0,1
Militares	1	0,1
Escudeiros / Cavaleiros Fidalgos	29	3,6
Oficiais administrativos	45	5,6
Mareantes / Mestres / Pilotos	601	75,2
Mercadores	75	9,4
Oficiais mecânicos	47	5,9
Total	799	100

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. Vila do Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., *passim*.

Se procurarmos, em paralelo, identificar o perfil sociológico das mulheres envolvidas, resulta nítida a prevalência daquelas que são familiares de homens do mar, com clara incidência de pilotos, sendo de igual modo notória a presença de familiares femininas de mercadores, se bem que a uma distância significativa, como se pode ver no quadro 5. Os 75,2% assumidos pelas familiares de pilotos, de mestres de navegação e de mareantes projectam, com clareza, a dimensão dessa representatividade. Esta projecção numérica só poderá ser compreendida se cruzarmos estes dados com aqueles referentes às motivações directas dos actos em curso. Neste contexto, as ausências masculinas prefiguram-se como o mais significativo factor responsável pelos actos públicos recenseados.

Importa, uma vez mais sublinhar que o peso e a dimensão desta realidade, aferida quer por estudos de caso portugueses, quer europeus, se apresenta como diferencial conforme a dimensão dos espaços portuários, desde logo 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, reforçado por laços familiares. 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 das sub-comunidades dos marítimos numa sociedade dada. Um outro factor que interfere na amplitude desta dinâmica relaciona-se com as taxas de endogamia profissional.

3. Critérios de endogamia/ exogenia profissional

Como hipótese de trabalho, que não podemos ainda sustentar com estudos consistentes, também no domínio das taxas de endogamia profissional os comportamentos parecem ser diferenciais nos universos dos pescadores e dos navegadores. Aquilo que se nos afigura como hipótese, e balizado em estudos efectuados pela história e pela antropologia sobre comunidades piscatórias, é a de que talvez as mais elevadas taxas de endogamia verificadas nas comunidades de pescadores constituam um meio de preservação e sustentabilidade da comunidade, reforçando famílias, reprodução social, identidades e peso na comunidade. Já no mundo dos navegadores, uma porventura maior abertura a outros grupos afins, como o dos mercadores, parece possibilitar, em particular aos náuticos qualificados, que associam à sua actividade profissional a prática comercial, a oportunidade de entabular novas alianças e de abrir novas perspectivas sociais e económicas, em particular em tempos em que a carreira náutica não se ofereça como particularmente atractiva, e isto apesar das tendenciais opções monogâmicas que informam e caracterizam o grupo .

Afirmamos esta hipótese no caso de Vila do Conde, centrando-nos na comunidade dos navegadores. Com efeito, nesta, a própria progressão na carreira envolve um saber técnico especializado, mas também um prestígio social e uma capacidade financeira que se articulam com factores de natureza social e económica que transcendem a simples evolução da aprendizagem técnica. Neste domínio revelam-se de primordial importância a ascendência familiar ou as alianças matrimoniais, ambas responsáveis pela criação, numa localidade dada, de gerações de profissionais que ligam o seu nome às actividades de navegação ou, eventualmente, de navegação e comércio.

No nosso estudo de caso um simples manuseamento da documentação tornou perceptível a existência de intensas redes de ligações familiares, as quais de igual modo apontavam para uma grande permeabilidade entre o grupo de pilotos e o dos mareantes.

O quadro 10 aponta os resultados obtidos após uma simples contagem de ocorrências de articulações familiares entre náuticos, tendo como base uma vasta pesquisa que inclui, mas em muito transcende os registos paroquiais, e utiliza todos os índices documentais que possibilitem reconstituições familiares. Aí se encontram, na primeira coluna, os resultados discriminados, contendo os cruzamentos detectados entre as várias formas possíveis de associação familiar: ascendência, alianças matrimoniais e segundos casamentos endogâmicos.

Quadro 10

Ligações familiares - Distribuição por tipologias de associações

Códigos	Nº de Casos	%	Códigos (totais acumulados)	Nº de Casos	%
A	74	25	A	120	34,7
A/B	41	13,9			
A/C	4	1,4			
A/B/C	1	0,3			
B	164	55,4	B	209	60,4
B/C	3	1			
C	9	3	C	17	4,9
Total	296	100		346	100

Códigos: A - Relações de consanguinidade; B - Relações de colateralidade; C - Segundos casamentos endogâmicos

Numa primeira avaliação parece manifesto que essas correlações se fariam preferentemente sob a forma de alianças matrimoniais. Veja-se o somatório de B+C, relativo a ligações matrimoniais estabelecidas por primeiros ou segundos matrimónios, o qual aponta para 65,3% da totalidade dos casos. Importa, todavia, que reflitamos acerca dos condicionalismos exercidos pelas fontes sobre os resultados apurados. O facto de as informações colhidas nos registos notariais serem prevaletentes na globalidade dos dados torna compreensível que actos como a dotação condicionem os números apontados. O que afirmamos é que as relações quotidianas entre membros de uma linha consanguínea motivam menos a elaboração de actos públicos, excepto em momentos de partilha de bens, do que aquelas que presumem o estabelecimento de compromissos contratuais entre linhas familiares diversas. Assim, os meros 34,7% que neste universo identificam relações directas de parentesco (código A) estarão, por certo, sobremaneira subavaliadas, devendo as ocorrências de sucessão profissional em linha de ascendência e colateralidade ser bem mais frequentes do que estes números deixam antever.

Com efeito, para além da predisposição tendencial para a escolha, dentro de uma linha familiar, de uma mesma orientação profissional, outros condicionalismos afectos em particular ao exercício da navegação deveriam acrescentar essas probabilidades. Para além de uma necessária aprendizagem empírica que pressupõe o embarque e, portanto, o acompanhamento de pais e irmãos, e de um grau de especialização técnica só adquirida por um período longo de aprendizagem, há factores de natureza económica não despididos nesta avaliação. Referimo-nos ao facto, que já provámos²⁵, de muitos pilotos, mestres e mesmo mareantes serem proprietários, pelo menos em parte, de uma ou mais embarcações, e de os seus desempenhos técnicos se associarem a formas de exploração comercial. Assim, a herança profissional pressupõe não só a transferência de saber, mas também a de instrumentos de trabalho de aquisição onerosa, e a de negócios que só a continuidade, na família, de técnicos de navegação poderiam assegurar.

²⁵ Cf. POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde, um porto nortenho...*, Vol. I, pp. 336-348

Esta mesma ordem de razões aplica-se às ligações definidas a partir dos contratos matrimoniais. Desta forma, um piloto que tenha, em hipótese, uma franja significativa da sua riqueza investida em embarcações precisa de agentes de navegação na família para as gerirem eficazmente, os quais lhe são facultados pelo casamento de suas filhas, à falta de varões em número suficiente na sua descendência. Do mesmo modo, também as viúvas de mareantes ou pilotos que se vejam com uma herança congénere dependem de casamentos endógenos ao grupo para a sua exploração e rentabilização. Daí os frequentes casos identificados com o código "C".

Mediante este quadro cremos estar autorizados a falar da definição de verdadeiras estratégias matrimoniais, claramente definidas também nos instrumentos de dotação a que acedemos através dos registos notariais. Note-se, porém, que nos deparamos, neste domínio, uma vez mais condicionados pela natureza da fonte, e pela funcionalidade de que se encontra investida. Com efeito, aqui encontramos, por certo, informações acerca dos mais possidentes dentro do grupo que estudamos, as quais não poderemos projectar acriticamente para a globalidade do seu universo. Isso mesmo é comprovado pela exiguidade dos números face ao conspecto numérico já traçado e pela circunstância de a maior parte dos dotes identificados se referirem a filhas de pilotos (68,9% de todos quantos envolvem pilotos e mareantes). Estas são razões suficientes para que abordemos os resultados obtidos com algumas precauções.

Passemos à apresentação dos números: dos dotes coligidos, 105 entre os 194 referentes a contratos celebrados entre moradores na vila envolvem mareantes, pilotos e seus familiares. Deste grupo, apenas 66 referem, em simultâneo, as profissões de sogro e genro e destas, 45, isto é 68,2 % estabelecem laços de parentesco endógenos ao grupo, o que prova a prevalência notória dessa tendência. Os restantes, em número de 21, parecem apontar para ligações com mercadores (13), com oficiais administrativos pertencentes à elite urbana, ou com indivíduos nobilitados, apontando, ora para alianças estratégicas do ponto de vista económico (com os mercadores), ora para as tradicionais vias de promoção social através da nobilitação. Não será, na verdade, isento de significado o facto de 87,9% das ligações matrimoniais do universo identificado se cingirem à envolvimento de pilotos, mareantes e mercadores em telas conjugais articuladas. Estas e outras ilações poderão ser confirmadas pelos dados apresentados no quadro 11.

Quadro 11

Ligações profissionais estabelecidas por via matrimonial

Combinações Profissionais	Nº	%
Pilotos / Pilotos	6	9,1
Pilotos / Mareantes	26	39,4
Mareantes / Mareantes	13	19,7
Pilotos / Mercadores	9	13,6

Mareantes / Mercadores	4	6,1
Pilotos / Outras Profissões	6	9,1
Mareantes / Outras Profissões	2	3
Subtotal	66	100
Ligações profissionais mencionadas	66	62,9
Pilotos / Prof. não mencionadas	20	19
Mareantes / Prof. não mencionadas	19	18,1
Total	105	100

Fonte: Dotes de casamento in A.D.P. - Fundo Notarial V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr.

As percentagens e tendências apuradas parecem apontar para a definição de estratégias não só concertadas, mas também adaptadas às circunstâncias históricas em curso. Isso mesmo poderá, porventura, ser aferido através de uma distribuição cronológica dos resultados, a qual se projecta no quadro 12.

Quadro 12

Relações profissionais estabelecidas por via matrimonial Evolução cronológica

Décadas	Pilotos / Mareantes	%	Pilotos - Mareantes / Mercadores	%	Pilotos- Mareantes/ Outros	%	Total	%	Parceiros sem menção a profissão	%	Total	%
1560-1570	14	93,3			1	6,6	15	100	3	16,6	18	100
1571-1580	7	70	2	20	1	10	10	100	5	33,3	15	100
1581-1590	6	60	3	30	1	10	10	100	7	41,2	17	100
1591-1600	3	27,3	4	36,4	4	36,4	11	100	4	26,7	15	100
1601-1610	13	81,3	3	18,7			16	100	11	40,7	27	100
1611-1620	2	50	1	25	1	25	4	100	9	69,2	13	100
Total	45		13				66		39		105	

Fonte: Dotes de casamento in A.D.P. - Fundo Notarial V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª Sr.

Dos números obtidos, cujos indicadores não queremos extrapolar, até por se nos afigurar que se apresentam algo inconsistentes devido à natureza da amostragem, o traço mais marcante que importa sublinhar prende-se com a clara tendência de diminuição, desde a década de 60, da percentagem das associações estritamente endógenas ao grupo dos homens do mar (aquelas que enlaçam famílias de pilotos e mareantes), paralela ao aumento de outras articulações matrimoniais, nomeadamente com o grupo dos mercadores. Esta tendência é sobremaneira visível na década de 90, na qual se multiplicam também outros laços profissionais, que sobem, nesta década, de uma para quatro referências. É certo que o decénio seguinte parece inverter a linha evolutiva, sem que possamos, porém, atribuir qualquer credibilidade a esse fenómeno, se o confrontarmos com os 40% de profissões de nubentes não mencionadas nessa década, as quais poderiam, se explicitadas, subverter por completo os resultados.

A constatação que apontámos só poderá, de resto, ganhar sentido quando confrontada com o que sabemos sobre a tendencial evolução cronológica do número de pilotos e mareantes e sobre os índices de projecção comercial da vila. Dessa análise ficou claro que a década de 90 se apresentava como um momento de crise declarada e de inflexão notória do sinal de crescimento no mundo dos agentes de navegação. Equivalerão os dados apurados a partir dos dotes de casamento a uma reacção social a esta tendência negativa, solidária dos contextos de crise já analisados, apontando preferências profissionais alternativas em termos de alianças matrimoniais? Isto é, colhendo as opções feitas neste domínio de factores estratégicos concertados, mas também de motivações emocionais enformadoras da psicologia colectiva, poderão os números apontar para uma reacção emotiva a um quadro negativo do ponto de vista da promoção profissional, a qual poderia ser revista em décadas sucessivas, quando ultrapassado o alarmismo inicial e depois de experimentadas dinâmicas de adaptação à nova realidade? Na verdade, por muito tentador que seja, do ponto de vista historiográfico, apontar estes resultados como resposta a uma tendência de crise, ela própria desmobilizadora de investimentos ancestrais na criação de linhagens profissionais, não cremos estar autorizados a fazê-lo de uma forma acrítica.

Por fim, a diversificação das estratégias matrimoniais para que parece apontar a análise específica dos dotes de casamento poderá corresponder a uma resposta a contextos de crise vividos no universo das navegações ultramarinas, mas poderá também revelar vontades explícitas de articular essas gerações de náuticos com outros estratos sociais, nomeadamente os oficiais administrativos e/ou os nobres ou nobilitados, manifestando estratégias de promoção social. Ora esta outra opção não decorre, como se sabe, de qualquer determinismo imposto por momentos de crise, antes se inscreve numa complexidade de factores de ordem social e mental que ultrapassam meros movimentos conjunturais.

A despeito da evolução cronológica das tendências que assistem às associações familiares até agora estudadas, e da complexidade de opções e de motivações que as enformam, das quais não poderemos alhear-nos, cremos estar autorizados a confirmar a hipótese básica com que iniciámos a exposição sobre esta matéria: a de que se criaram, de facto, verdadeiras gerações de náuticos em Vila do Conde, alimentadas pelas estratégias estudadas, e de que resultam genealogias que a onomástica e os estudos de famílias comprovam.

A sistematização dos apelidos dos agentes de navegação, ensaiada a partir do grupo dos homens do mar identificados como mestres, pilotos e homens da governança, excluindo-se, portanto, deste grupo os mareantes, confirma isso mesmo. Para além da multiplicidade de ocorrências esperadas, envolvendo apelidos vulgarizados como os Anes/ Afonso/ Álvares/ Fernandes/ Gonçalves /Luís (funcionando este não como nome próprio, mas como sobrenome)/ Martins ou Pires, com os quais se envolvem, por certo, várias linhas familiares paralelas, outros evidenciam, pela sua invulgaridade, ou pelo conhecimento específico

que deles temos, a existência clara de genealogias de homens do mar de que falamos. Assim acontece com os Mandim, os Melhoria, os Pombeiro, os "do Porto", os Rangel, os Vilas Boas, os Belo (todos com 2 ocorrências recenseadas); com os Campos, os "do Cabo", os Francês, os "do Mar", os Neto, os Prazeres, os "da Rainha", os "de Rates", os Rei (todos com 3 registos); com os Branco, os Caldeira, os Doutor, os Folgueira, os "de Leça", os "da Maia", os Pachão, os "da Póvoa", os Verguinhas (todos com 4 elementos identificados); com os Santiago ou os Cortês (5 elementos); os "da Rua", ou os Salvadores (com 7 registos cada); ou ainda com os Galhão (11 elementos), os Gaio (13), os Maio (17) e, por fim, os Carneiro (23). Note-se que idênticas tendências são registadas noutras vilas costeiras e de vocação marítima do Portugal de Quinhentos e Seiscentos, como provámos já aquando da análise dos exames de pilotos efectuados entre 1596 e 1648²⁶.

4. Identidade de grupo/ Clivagens sociais/ Integração social

A identidade dos grupos marítimos tende a definir formas de solidariedade de grupo, por um lado, e formas de clivagem com a restante sociedade, por outro lado. 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 códigos e costumes, uma individualidade que é, em simultâneo, critério de identidade e de clivagem com outros grupos não marítimos.

Às comunidades marítimas, em particular masculinas são habitualmente conferidos 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 deboxe, o adultério, a poligamia, a libertinagem e o pecado, resultante da vagabundagem dos esposos, imagens que a documentação inquisitorial não desmente. 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.

As comunidades marítimas são ainda vistas como globalmente difíceis de enquadrar, turbulentas, prontas a inflamar-se em actos de violência, habituados às lutas e à agressividade que lhe impõem as vivências oceânicas.

Essas mesmo sub-comunidades, marcadas pela presença de estrangeiros, de prostitutas, ligadas à forte mobilidade demográfica e a um tendencial celibato masculinos, de marginais, perfiguram

²⁶ POLÓNIA, Amélia - *Mestres e Pilotos das Navegações Ultramarinas (1596-1648)- Subsídios para o seu estudo* . "Revista da Faculdade de Letras- História", II Série, Vol. XIII, Porto, 1995, pp. 135-217.

um mundo de marginalidade, que escapa e desafia as estruturas da ordem tradicional, de natureza religiosa, política ou social.

Em particular os navegadores 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 de permanente abertura ao exterior, e intermediários da introdução de ideias, obras, publicações subversivas e interditas. O seu contacto com outros mundos e outras civilizações contribuem para a relativização dos valores e das verdades que se pretendem perpetuar e contribuem para factores de instabilidade civilizacional.

Todos estes se constituem como factores de individualidade e de desconfiança, mesmo entre a vasta comunidade social de espaços portuários, incentivados por factores de ordem psicológica e religiosa. A instabilidade desse mundo e dessas vivências incrementa, nos homens, um tipo de devoção pessoalizada, mística, não enquadrada, frequentemente desviante em relação aos parâmetros da ortodoxia institucionalizada.

No universo dos que ficam, a falta de notícias determina o recurso às artes mágicas, em particular divinatórias, para preencher o vazio causado pela incerteza, a angústia e a falta de notícias. Neste universo predominam, ou incentiva-se assim, o recurso a feiticeiras e à magia.

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 objecto de fervorosas devoções. Assiste-se, por exemplo, ao desenvolver de uma série de devoções, nomeadamente marianas, com os quais pretendem as mulheres proteger os homens (maridos, irmãos, pais e filhos) que enfrentam perigos multiplicados, impostos pela viagem ultramarina, os confrontos armados, decorrentes do próprio curso ou pirataria, ou mesmo as doenças tropicais.

Esta especificidade colocam em discussão a capacidade de integração dessas subcomunidades, 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 ao decurso dessa 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. Não há, porém, 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, segundo o valor dos seus rendimentos e dos seus níveis de fortuna, ou segundo a sua precaridade 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 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.

Simultaneamente em contacto com os outros habitantes e a eles estranhos pela origem, pelo trabalho, pelo ritmo quotidiano, pelos hábitos, os agentes marítimos integram-se com maior ou menor facilidade ou vontade na colectividade.

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: aquele em que o bairro marítimo é claramente diferenciado, situado geralmente junto ao mar, excêntrico em relação à povoação, e se afirma como um reservatório sócio-cultural aparentemente pouco influenciado pelas mutações do restante espaço urbano. Este é geralmente o caso de sociedades piscatórias, tendo este grupo tendência a fechar-se no seu universo para melhor proteger os valores que definem o grupo e reforçam a sua identidade.

Noutros casos, mais visíveis em portos de navegação e comércio, a comunidade marítima tende a cindir-se em duas: os extractos superiores tendem a diluir-se e a procurar espaços topográficos de elite, convivendo com os restantes grupos da burguesia artesanal e mercantil, com o oficialato e mesmo com os extractos nobres e nobilitados, e que buscam essa centralidade como critério de prestígio e promoção social, enquanto os extractos inferiores tendem a delimitar-se em bairros mais concêntricos e excêntricos em relação ao núcleo urbano, convivendo, freqüentes vezes, com os bairros de pescadores. Este parece ser o modelo identificado no caso estudo de caso.

Em Vila do Conde, se os marcos monumentais e as actividades económicas diferenciam o espaço, o mesmo ocorre com as áreas de residência, da definição das quais decorrem critérios de diferenciação social, pelo que importará, desde já, aferir a eventual existência de uma estratificação topográfica, mesmo num pequeno território de cerca de 0,5 km², como era o da área habitada de Vila do Conde de então. O critério profissional é aquele que elegemos para aferir essa realidade, testada em algumas fontes seleccionadas: os róis de lançamento da derrama das sisas de 1568 e de 1570²⁷; os tombos de St^a Clara, de 1518 e 1629²⁸; os livros de sisas sobre bens de raiz, de 1581 a 1622²⁹; e o livro de lançamento da décima de 1643³⁰. Em qualquer uma destas fontes é, naturalmente, discutível a representatividade das menções a profissões, sendo numerosos os registos em que estas são omissas. O nosso universo de referência confina-se às menções existentes, independentemente da sua representatividade relativa.

²⁷ AMVC, Lv. 1699-1700.

²⁸ ADP. Fundo Monástico- Mosteiro St^a Clara V. Conde, Lv. 4797 e 4798.

²⁹ AMVC, Lv. 1733 a 1751.

³⁰ AMVC, Lv. 1877.

Da sua análise, particular e comparada, não pudemos chegar à definição de uma clara estratificação socioprofissional do espaço. Com efeito, os vários grupos profissionais encontram-se disseminados territorialmente, sem pré-existir qualquer tipo de arruamentos por actividade. É certo que alguns marcos toponímicos remetem, de forma indiscutível, para o exercício de determinadas profissões. Do mesmo modo que o Vale das Hortas ou a Rua das Azenhas define o espaço do ponto de vista do seu aproveitamento, também os topónimos da Travessa da Cordoaria ou da Rua dos Pelames são, *de per se*, sugestivos das actividades aí desenvolvidas. A proximidade desta última rua do rio não deixa margem para dúvidas de que ali se localizavam os postos de curtição de peles, de fundamental utilização pelos sapateiros³¹.

Para além destes topónimos, existem ainda algumas tendências que se percebem. Referimo-nos, em primeiro lugar, a uma nítida concentração espacial de pescadores em áreas imediatamente confinantes com o rio, nomeadamente na Rua do Cais, na Rua da Torre ou em áreas que com estas directamente se articulam, do mesmo modo que numerosos tanoeiros, calafates e alguns carpinteiros são referenciados à Rua de Sobmosteiro. Detentores de cargos administrativos, tabeliães, licenciados, escrivães, inquiridores, juizes dos órfãos e da alfândega, a par de cirurgiões, concentram-se maioritariamente na área nuclear da vila, englobante da Rua Nova, Rua da Fraga, Rua da Senra, Rua da Laje, Rua da Misericórdia, mas também na Rua do Sidral e na Rua de S. Bartolomeu. Alfaiates, sapateiros, pedreiros, carpinteiros ou ferreiros parecem afastar-se das zonas ribeirinhas, instalando-se ora no núcleo da vila, ora nas suas franjas mais interiores, na Rua de St^a Luzia, Fonte das Donas, St^o Amaro, St^a Catarina, ou nas Calçadas do Monte do Mosteiro de St^a Clara e de S. Francisco.

Quanto aos grupos que mais directamente são estudados por este trabalho, pilotos, mareantes e mercadores, ainda que não existindo uma diferenciação nítida na sua distribuição espacial, afigura-se-nos que os grandes mercadores se concentram, fundamentalmente na Rua da Laje, Rua da Senra e Rua Nova, todas centrais na topografia urbana; já os pilotos, disseminados embora por toda a vila, parecem privilegiar dois pólos residenciais, as artérias que ligam o centro da vila ao rio, a Rua da Fraga e, particularmente a Rua Nova, e o território sobranceiro a este, consubstanciado na Rua de Sobmosteiro e Rua da Torre.

Do elenco que compulsámos de elementos relativos à residência de pilotos, estes apresentam-se, porém, como moradores em ruas que vão desde a Praça Velha à Rua da Igreja, Rua dos Mourilheiros, Rua da Misericórdia, à Rua de S. Roque, Rua do Cais, Rua da Torre, Rua de Sobmosteiro, Rua de St^o António, para além dos dois núcleos prevaletentes, constituídos pelas ruas Nova e da Fraga. Nota-se, ainda, a sua ausência de zonas mais interiores e marginais da vila, como são St^a Catarina, St^o Amaro ou as calçadas do Mosteiro e de S. Francisco.

As localizações de famílias de mareantes mostraram-se, diversamente, menos alargadas e, para além dos arruamentos centrais, constituídos pelas ruas da Igreja, Senra,

³¹ Vd. planta de reconstituição de Vila do Conde quinhentista.

Mourilheiros, encontram-los também na Rua do Sidral, Rua dos Prazeres, Rua de S. Bartolomeu mas, muito particularmente, centrados na Rua do Cais, Rua do Sobmosteiro e Rua da Torre.

A despeito da pequenez do território, e da proximidade de todos os pontos em relação à zona ribeirinha, parece ser indiscutível que existe uma particular apetência dos grupos marítimos, pescadores e mareantes, pela proximidade do rio, o que também se compreende pelo facto de aí se situarem, estrategicamente, os locais de armazenamento de aprestos navais e pesqueiros. Já os pilotos parecem definir outros jogos de poder e influência, instalando-se aí, mas também em áreas socialmente mais valorizadas, ainda que o seu espaço de implantação privilegiada pareça ser, de forma notória, e como já afirmámos, a Rua Nova, a meio termo, afinal, entre os dois mais fortes epicentros da vila.

Se não existe uma nítida estratificação profissional do espaço, há, sem dúvida, uma hierarquização social do mesmo, que consubstancia níveis de valorização imobiliária diferencial. Isso mesmo se confirma através da análise dos registos das sisas de bens de raiz, dos quais se destaca que as casas, sobradadas, que atingiam valores mais elevados se situavam, precisamente, na Rua do Lugo (actual Rua de S. Bento), na Rua da Senra e na Rua da Laje.

Nesse pressuposto, e dado que pilotos e mercadores, a par das figuras mais destacadas da fidalguia da vila, aí residiam, isso implica que as suas actividades fossem suficientemente rentáveis, e que a aplicação de capitais derivados da exploração de recursos marítimos ou ultramarinos incluísse, como critério, o investimento em formas de promoção social, ou mesmo em símbolos exteriores de riqueza.

Em breves traços, e numa perspectiva excessivamente sumária, este é o quadro de síntese de um exemplo de construção de uma comunidade humana e profissional, de uma sociedade e de uma economia intensamente marcadas pelas vivências marítimas ligadas às navegações, à emigração e ao comércio ultramarino na época de Quinhentos, enfim, intensamente marcada pela integração num eixo marítimo, em particular atlântico num momento de forte projecção de dinâmicas marítimas ultramarinas, de cujos contextos e conjunturas resulta a construção de dinâmicas económicas, mas também sociais, que aqui se procuraram aflorar.