

PORTAS PARA O MAR:  
 INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS NOS PAÍSES BAIXOS  
 NA BAIXA IDADE MÉDIA<sup>1</sup>

Louis Sicking\*

**Abstract**

In several European countries, the rising interest in medieval ports has stimulated the comparative study of port development and infrastructure. This can be considered as a stimulus for the study of ports in the Low Countries in the late Middle Ages. Research into the maritime history of Flanders and Zeeland has yielded several studies on individual ports. The late medieval port infrastructure in Holland, however, has not been studied as thoroughly. For this reason the author organised a research seminar on port cities and their infrastructure in late medieval Holland. Because of the great diversity and varying availability of primary sources concerning ports, it has proved difficult to find meaningful grounds of comparison. Nevertheless, studying ports from different angles will enhance our understanding of port development. The article summarizes the results of three case-studies: on the deepening of the harbour of Dordrecht, the conflict between the town government of Amsterdam and the inhabitants of the harbour area known as *Lastage* over its infrastructure, and the city of Leiden's ambition to create a direct connection with the sea. Finally, a number of issues related to three different geographical levels – port, harbour area, and the link between a town and the open sea – are explored.

\*University of Leiden

<sup>1</sup> Este artigo é uma versão revista de um artigo publicado em holandês sob o título: 'Sleutels tot de zee: havensteden en hun infrastructuur in de Nederlanden in de late middeleeuwen. Een verkenning', *Tijdschrift voor zeegechiedenis* 25 no.1 (2006). A investigação que está na base deste artigo foi executada pelo autor no âmbito do programa Interuniversitaire Attractiepolen – Federaal Wetenschapsbeleid België (IUAP). *Urban Society in the Low Countries (late Middle Ages – 16th Century)*. O texto original em holandês foi traduzido para português por Cátia Antunes, a quem o autor agradece pela sua contribuição. Os agradecimentos do autor incluem também os estudantes Henny Denessen, Jeroen van der Vliet e Tim Bisschops pela sua contribuição para a investigação acima referida, publicada na revista *Tijdschrift voor zeegechiedenis* 25 no.1 (2006).

A maioria das cidades dos Países Baixos que cresceram a um ritmo acelerado e às quais foram atribuídos direitos e privilégios, situavam-se junto a zonas marítimas ou fluviais.

A acessibilidade destas cidades por via marítima ou fluvial fez com que actividades económicas ligadas ao comércio e à pesca se tenham tornado essenciais para o desenvolvimento e manutenção das áreas urbanas.

Não é, pois, com surpresa que vemos representantes do poder político a vários níveis chamarem a si o desenvolvimento portuário.

Os condes da Flandres, em especial Diederik (1128-1168) e Filipe da Alsácia (1168-1191), assumiram um papel de relevo no desenvolvimento das zonas portuárias sob a sua administração.<sup>2</sup>

Este interesse do poder político pelo crescimento portuário tem duas explicações distintas. Por um lado, o desenvolvimento de infraestruturas portuárias servia como polo de atracção para as actividades comerciais que, por sua vez, contribuíam para o desenvolvimento de cidades e seus termos. Por outro lado, o poder político podia tirar proveito da criação de impostos alfandegários<sup>3</sup> e angariar capital privado para investir na prestação de serviços ligados às actividades portuárias ou no alargamento das áreas portuárias.

A história dos portos, cidades portuárias e infraestruturas portuárias, em especial durante a Idade Média e o período Moderno, tem-se tornado uma área de grande interesse científico para os historiadores. Este interesse tem-se estendido a países na Escandinávia<sup>4</sup>, Inglaterra<sup>5</sup>, Alemanha<sup>6</sup>, França<sup>7</sup>, Espanha<sup>8</sup> e Portugal<sup>9</sup>, locais onde recentemente o interesse por estas temáticas se revelou maior do que em países como a Holanda ou a Bélgica, onde a literatura sobre portos se tornou, nos últimos anos, um tanto ou quanto desactualizada.<sup>10</sup>

Esta situação é algo surpreendente, pois tanto a Holanda, como a Bélgica, localizam-se junto ao mar e daí se esperasse um maior empenho na realização de trabalhos

2 S. Curveiller, 'De dialectiek van binnen en buiten: het voorbeeld van de middeleeuwse "kleine staten" in maritiem Vlaanderen', *Flandria maritima* (Dunquerque 2002) 79-96, p. 89.

3 Para uma síntese clara sobre o caso da Holanda e da Zelândia, vê: C.L. Verkerk, 'Tollen en waterwegen in Holland en Zeeland tot in de vijftiende eeuw' in: *Holland en het water in de middeleeuwen. Strijd tegen het water en beheersing en gebruik van het water* (Hilversum 1997) 97-114.

4 J. Bill e B.L. Clausen eds., *Maritime topography and the medieval town. Papers from the 5th international conference on waterfront archaeology in Copenhagen 14-16 May 1998*. Publications from the National Museum. Studies in archaeology and history 4 (Copenhaga 1999).

5 Por exemplo, M. Kowaleski, 'Port towns: England and Wales 1300-1540' e D. Ditchburg, 'Port towns: Scotland 1300-1540' in: D.M. Palliser ed., *The Cambridge Urban History of Britain I 600-1540* (Cambridge 2000) 467-494, 495-504. Um outro exemplo é o excelente exemplo do resultado do trabalho arqueológico publicado por G. Milne, *The port of medieval London* (Stroud e Mount Pleasant 2003).

6 K. Elmshäuser ed., Häfen, Schiffe, Wasserwege. *Zur Schifffahrt des Mittelalters*. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 58 (Bremerhaven e Hamburgo 2002) e C. Deggim, *Habenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen im Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert* (Bremerhaven e Hamburgo 2005).

7 Disto é exemplo o XXXV congresso da Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public sobre o tema 'Port maritimes et ports fluviaux au Moyen Age', Universidade de La Rochelle, 4-6 jun 2004 e o Séminaire d'histoire économique et maritime 'Ports, transformations et aménagements des littoraux de l'Europe atlantique (XIIe-XVIIe siècles)', Universidade de La Rochelle, 24 jun 2005.

8 B. Arzaga Bolumburu e J.A. Solórzano Telechea eds., *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la edad media*. Nájera. Encuentros internacionales del medievo 2004 (Logroño 2005).

9 Um exemplo deste empenho é a presente publicação, fruto da sessão de trabalhos que a precedeu.

relacionados com temáticas portuárias e marítimas.

Dado que o desenvolvimento portuário está intimamente ligado com o trabalho feito ao nível infraestrutural e de defesa dos cursos de água junto aos quais os portos se encontravam, também a investigação neste terreno se encontra estritamente ligada com temáticas relacionadas com a história urbana e áreas envolventes<sup>11</sup>, assuntos pelos quais existe grande interesse na Holanda<sup>12</sup> e Bélgica<sup>13</sup>.

No contexto mais geral ligado à historiografia nos Países Baixos é legítimo utilizar as problemáticas relacionadas com as infraestruturas marítimas e defesa das frentes ribeirinhas, num esforço de resposta a questões centrais, tais como, o significado das zonas urbanas para o desenvolvimento dos Países Baixos, os quais conheceram um processo de integração económica e de formação de entidades políticas, desde o fim da Idade Média.

A tese de Peter Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, pode servir de ponto de partida para o estudo dos portos e infraestruturas portuárias nos Países Baixos durante a Baixa Idade Média.

A particularidade da obra de Sigmond reside no facto de o seu estudo ser conduzido não de uma forma individualista, monográfica e isolada de cada porto, mas sim tratar-se de uma análise comparativa e integrada de diferentes portos marítimos.

O livro de Sigmond apresenta, no entanto, alguns problemas. O autor concentra a sua atenção no território hoje localizado na Holanda, deixando de fora grande parte da província da Flandres e do Brabante. Por outro lado, o livro retrata somente o período moderno<sup>14</sup>.

Para o estudo do desenvolvimento portuário no fim da Idade Média é importante compreender que tanto a Flandres, como o Brabante, sempre estiveram na vanguarda deste fenómeno. Esse foi também o caso da expansão urbana e económica consequência da criação, estabelecimento e recuperação de vários portos.

As questões levantadas por Sigmond poderão, no entanto, ser utilizadas como ponto de partida para uma análise comparativa do desenvolvimento de infraestruturas portuárias e portos durante a Baixa Idade Média. Quais as razões que levaram à cria-

10 Existem algumas excepções, a saber: "Krabbevat, Avestad, da's m'n groote droom!" *Het ontstaan, de geschiedenis en de toekomst van de Bergse haven* (Bergen op Zoom 2005) e E. Hamelink, 'Geschiedenis van de havens van Terneuzen en Vlissingen' in: A.M.J. de Kraker ed., *De Westerschelde, een water zonder weerga. Ontstaansgeschiedenis en kaartbeeld, havens, handel en scheepvaart, verkeer, verdrinken dorpen, oorlog en verdedigingswerken, natuur en milieu en andere aspecten van de Westerschelde* (Kloosterzande 2002) 49-68. Da bibliografia mais antiga sobre a Baixa Idade Média, continua a ser obra de referência W. Brulez e J. Craeybeckx, 'Les escales au carrefour des Pays-Bas (Bruges et Anvers, 14e-16e siècles)' in: *Les grandes escales. 1 Antiquité et moyen-âge. Colloque organisé en collaboration avec la commission internationale d'histoire maritime (10e colloque d'histoire maritime)*. Recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions 32 (Bruxelas 1974) 417-473.

11 É impossível nomear exaustivamente toda a bibliografia disponível sobre este tema. Vêr, por exemplo, S.R. Epstein ed., *Town and country in Europe, 1300-1800* (Cambridge 2001). Também sobre este tema, a síntese de J.L. Pinol ed., *Histoire de l'Europe urbaine I De l'Antiquité au XVIIIe siècle. Genèse des villes européennes* (Paris 2003), 427-431. Um exemplo de um estudo de caso é a obra de M. Bochaca, 'Banlieues et détroits municipaux: les espaces suburbains soumis à la juridiction des communes du Bordelais (XIIIe-XVIIe siècle)', *Histoire, économie et société* 15 (1996) 353-365.

12 Por exemplo, R. Rutte, *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12de-13de eeuw)* (Zutphen 2002).

13 Foi o caso do colóquio *Groupes sociaux et territoires urbains (Moyen Age - 16e siècle)*, organizado pelo IUAP em Bruxelas, de 2 a 4 de Dezembro de 2004.

14 J.P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amesterdão 1989)

ção de portos inexistentes ou à ampliação de portos antigos? Qual a razão segundo a qual portos com as mesmas características acabaram por ter destinos diferentes, tornando-se, uns, portos de envergadura internacional, e outros, nunca ultrapassaram o seu estatuto regional?

Estas perguntas pretendem resolver uma série de problemas do foro historiográfico, a saber, qual a origem dos portos, as razões que levaram à sua criação, e a forma como funcionavam.

Na Idade Média, a distinção entre porto marítimo e porto fluvial é muito importante. Se a definição de porto marítimo assenta no facto de nela só serem incluídos os portos aos quais barcos de grande porte tinham acesso, nesse caso, cidades como Tiel, Utreque, Deventer e Colónia terião de ser consideradas como portos marítimos.

No entanto, com o aumento da profundidade dos cascos dos navios, a definição de porto marítimo deslocou-se para cidades mais a jusante dos principais rios. Exemplo desta deslocação foi o crescimento de Dordrecht, no Reno, e de Kampen, no IJssel.

Para utilizar uma perspectiva comparativa, o historiador tem sempre de se socorrer de monografias sobre os diferentes portos ou infraestruturas portuárias. Para a Flandres, a bibliografia é bastante rica e abundante. Por exemplo, existem estudos significativos sobre Bruges, os seus portos de mar e o rio Zwin<sup>15</sup>, assim como proliferam trabalhos sobre portos marítimos na zona costeira desta mesma província<sup>16</sup>.

Muitos dos artigos sobre os portos marítimos da Flandres foram publicados no *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*, inaugurado sob o nome 'Société d'Émulation' te Brugge: *driemaandelijks tijdschrift voor de studie van geschiedenis en oudheden van Vlaanderen*.

O estudo mais importante sobre estas problemáticas foi publicado por A. Verhulst que para além de artigos<sup>17</sup> da especialidade, publicou ainda sínteses<sup>18</sup> bastante significativas sobre estas temáticas.

Ao trabalho de Verhulst, teremos de acrescentar ainda as investigações de R. Degryse, que contribuiu também de uma forma inequívoca para um melhor conhecimento dos portos da Flandres, através da pesquisa exaustiva de fontes primárias<sup>19</sup>.

15 Por exemplo, Ryckaert, M., 'Hydrografie van de binnenstad en bloei van de middeleeuwse haven' e M. Ryckaert en André Vandewalle, 'De strijd voor het behoud van het Zwin' in: V. Vermeersch e.a., *Brugge en de zee. Van Bryggia tot Zeebrugge* (Antuérpia 1982) 27-51, 53-70. Para os portos do Zwin recomenda-se a leitura de B. Fossion, B., 'Bruges et les petites villes du Zwin. A propos des réseaux urbains' in *Het stedelijk netwerk in België in historisch perspectief (1350-1850). Een statistische en dynamische benadering* (Bruxelas 1992) 327-339 e J.P. Sosson, 'Les petites villes du Zwin (XIVe-XVe siècles). Des espaces urbains inviables?', in: Ph. Contamine, Th. Dutour, B. Schnerb eds., *Commerce, Finances et Société (XIe-XVIIe siècles)* Cultures et Civilisations médiévales, IX (Paris 1993) 171-184.

16 Por exemplo, R. Degryse, 'Oude en nieuwe havens van het IJzerbekken in de middeleeuwen', *Handelingen van het Genootschap, gesticht onder de benaming "Société d'Emulation" te Brugge LXXXIV* (1947) 5-40, S. Curveiller, 'Boulogne, Calais, Dunkerque au Moyen Age' in: *De Franse Nederlanden/Les Pays-Bas Français*, 21 (1996)141-167 e V. Bauchet-Cubadda, 'Dunkerque et Bergues: nouveaux éclairages sur leurs relations fluviales vers 1400', *Revue du Nord* 85 (2003) 7-42.

17 Vêr: A. Verhulst, 'Keulse handelaars in het Zwin tijdens de twaalfde eeuw en de vroegste ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens'in: 'Proeve 't al, 't is prysselfyck'. *Verbruik in Europese steden (13de-18de eeuw). Liber amicorum Raymond van Uytven. Bijdragen tot de geschiedenis* 81 (1998) 351-358.

18 Por exemplo, A. Verhulst, 'Kort overzicht van de geschiedenis van de Zwinstreek in de Middeleeuwen', *Handelingen van het Genootschap voor geschiedenis gesticht onder de benaming "Société d'Emulation" te Brugge. Driemaandelijks tijdschrift voor de studie van de geschiedenis en oudheden van Vlaanderen* 137 (2000) 191-202.

No que respeita à província da Zelândia, o resultado dos estudos mais antigos sobre os seus portos foram publicados no *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwisch Genootschap der Wetenschappen*, dos quais se destacam os artigos de P. A. Henderikx<sup>20</sup>.

Para a província de Holanda, a literatura é menos abundante. A historiografia tem privilegiado os estudos monográficos relativos a cada cidade, e tem prestado menos atenção aos estudos de índole comparativa.

Presentemente, esta tendência parece manter-se, até porque as novas 'histórias de cidades' ignoram ostensivamente todas as questões que se relacionam com portos e infraestruturas portuárias. Uma das poucas excepções a esta regra é a nova *Geschiedenis van Amsterdam*, que, no seu primeiro volume, dedica duas páginas ao porto propriamente dito<sup>21</sup>. Como se pode constatar, ainda há muito a fazer.

Foi neste contexto que se decidiu criar um grupo de discussão para estudantes do terceiro e quarto anos, no sentido de se promoverem estudos sobre os portos dos Países Baixos na Idade Média.<sup>22</sup>

Não querendo ser exaustivo, é importante sublinhar alguns resultados deste projecto.

A situação das fontes nos diversos arquivos é díspare, o que torna difícil a tarefa do historiador no sentido de encontrar fontes semelhantes para se efectuarem estudos comparativos sobre portos diferentes.<sup>23</sup>

Porém, uma nova perspectiva de investigação sobre portos e estruturas portuárias parece ser bem vinda, não obstante os obstáculos postos pelas fontes primárias.

O tipo de fontes mais comum encontrado nos arquivos locais permitem uma análise mais ou menos detalhada sobre os vários aspectos característicos de um porto, assim como a relação estabelecida entre as infraestruturas portuárias e a área urbana do porto e seu termo.

Neste artigo apresentaremos três exemplos de problemáticas essenciais para um estudo comparativo dos portos holandeses: 1) o desaçoreamento do porto de uma antiga cidade holandesa, como foi o caso de Dordrecht; 2) o bairro portuário de Amesterdão, conhecido como o *Lastage*; 3) o plano de abertura das dunas na frente marítima de Katwijk, com o objectivo de ligar a *Rijnland* directamente ao mar, o que pode ser interpretado como uma tentativa, por parte da cidade de Leiden, de ligar o centro da cidade, por via fluvial, directamente ao mar.

Os três temas acima enunciados podem ser considerados como um todo, uma vez

19 Vêr, R. Degryse, 'De oudste houten kranen in de Vlaamse en andere havens (13de-16de eeuw)', *Handelingen van het Genootschap voor geschiedenis gesticht onder de benaming "Société d'Emulation" te Brugge. Driemaandelijks tijdschrift voor de studie van de geschiedenis en oudheden van Vlaanderen* 128 (1991) 5-46 en 153-187.

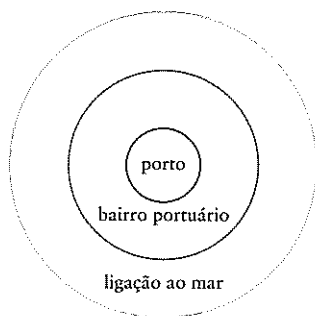
20 Os seus artigos foram coligidos em P.A. Henderikx, *Land, water en bewoning. Waterstaats- en nederzettingsgeschiedenis in de Zeeuwse en Hollandse delta in de middeleeuwen* (Hilversum 2001).

21 M. Carasso-Kok ed., *Geschiedenis van Amsterdam* 1 Een stad uit het niets tot 1578 (Amesterdão 2004) 126-127.

22 Trata-se de um *bachelor seminar*, *Sleutels tot de zee. Havens, handel en infrastructuur in de Nederlanden en Europa in de middeleeuwen*, leccionado no segundo semestre do ano lectivo de 2004-2005, no Instituto de História da Universidade de Leiden.

23 Os portos que fizeram parte da investigação foram: Dorestad, Dordrecht, Amesterdão, Haarlem, Leiden, Delft, os portos da foz do rio Mousa, Middelburg e Arnemuiden, Bruges e Sluis, Antuérpia e Bergen op Zoom.

que podem ser vistos como diferentes círculos concêntricos de influência. O primeiro círculo inclui uma temática directamente relacionada com a área urbana propriamente dita. O segundo círculo contém um bairro no interior da zona urbana. O terceiro círculo engloba a ligação entre o porto (zona urbana) e o bairro, por um lado, e o mar, por outro (*vide* esquema).



A investigação sobre o desaçoreamento do porto de Dordrecht baseia-se no registo das despesas feitas durante as obras. Tal fonte parece ser bastante *sui generis*, uma vez que mais nenhum registo documental desta natureza sobreviveu nos arquivos de outros portos.

O projecto de desaçoreamento do porto de Dordrecht parece ter sido muito importante e ter durado vários meses. Devido à duração do projecto, vários especialistas, entre eles administradores e mesteiros, receberam generosos contratos para efectuarem as ditas modificações.

O processo de desaçoreamento do porto de Dordrecht parece ter obedecido a um plano. Em primeiro lugar, o porto foi encerrado e a água foi bombeada para fora para que se pudesse trabalhar no porto seco. Quando o porto ficou completamente seco, a área foi dividida em lotes iguais e cada lote foi escavado individualmente. O solo foi retirado dos lotes com a ajuda de cestos e elevações, e, depois, transportado por carroças para fora da área circundante.

A administração municipal decidiu iniciar este projecto por pressão das confrarias, também elas representadas nos conselhos municipais.

O financiamento do projecto foi conseguido através da venda, por uma vida, das rendas municipais. Os meiteiros do termo de Dordrecht viram-se obrigados a contribuir para o projecto com trabalho, uma vez que também eles tirariam proveito do projecto de melhoramento do porto. Os proprietários de edifícios junto ao porto foram veementemente aconselhados a escorarem as paredes dos seus imóveis, a repararem as brechas de prédios urbanos e estruturas anexas, entre outras obras de beneficiação. Os proprietários das oficinas situadas nas docas anexas ao porto, parte integrante do complexo portuário, foram, também eles, chamados a participar do projecto, nomeadamente através do desaçoreamento das docas por iniciativa privada.

Durante o tempo que durou os trabalhos, todas as actividades portuárias foram sus-

penas. Os maiores prejudicados foram aqueles que dependiam directa ou indirectamente das mesmas actividades portuárias, mas que num futuro próximo poderião vir a tirar algum proveito das obras. Para além deste grupo, também os restantes habitantes da cidade foram muito penalizados, uma vez que todo o entulho e maquinaria que eram transportados do porto para a cidade, ou vice-versa, tinha obrigatoriamente de passar por dentro de propriedades privadas, danificando frequentemente terras, culturas e edifícios.

Não há dúvida que este projecto foi concebido para defender e expandir os poderes da cidade, seus habitantes e seu termo. Por isso, o desaçoreamento do porto de Dordrecht em 1452 e 1461 tem de ser visto como uma obra de cariz infraestrutural, que surgiu como uma reacção a uma crise económica relacionada com os direitos e privilégios atribuídos à cidade, que há muito se encontrava em declínio.<sup>24</sup>

A cooperação entre a administração local e os interesses privados que assinalamos em Dordrecht não existiu no caso de Amesterdão. Nesta cidade ocorreu a situação inversa. O conflito entre os habitantes do *Lastage*, bairro anexo ao porto, mas situado fora das muralhas, e a administração municipal foi constante.

Devido ao perigo de fogo nas áreas residenciais da cidade, a administração municipal de Amesterdão foi proibindo, aos poucos, o abandono de materiais relacionados com as actividades portuárias, tais como cordas e pedaços de madeira, por toda a cidade. A primeira consequência desta medida foi a deslocação das actividades adjacentes à vida portuária para um bairro fora das muralhas, o *Lastage*.

A relação entre os habitantes do *Lastage* e a administração urbana foi sempre conflituosa, mas os diferendos aumentaram significativamente aquando das guerras de *Gelre* durante o século XVI, em que Amesterão era vista como uma cidade de fronteira.

Durante as guerras do início de Quinhentos, os interesses da cidade e da sua elite governante resumiam-se à defesa da integridade física do espaço urbano e à protecção eficaz dos seus habitantes, ao passo que os moradores do *Lastage* estavam mais interessados em defender as suas casas e negócios e manter as actividades portuárias a funcionar, o que exigia uma atitude política oposta à defendida pela cidade.

O perigo de incêndio e o agravamento da situação militar fez com que Amesterdão e o bairro do *Lastage* se vissem confrontados com diversos dilemas. Devido à existência de materiais voláteis um pouco por todo o *Lastage*, esta zona era o calcanhar de Aquiles na defesa da cidade de Amesterdão. Esta fragilidade foi confirmada quando, em 1512, as tropas de *Gelre* invadiram o *Lastage* e incendiaram muitos dos barcos que se encontravam ancorados no *Oude Waal*.

Para evitar uma catástrofe semelhante à de 1512, a administração municipal optou por construir uma muralha em torno do *Lastage* e obrigar todas as estruturas de madeira, inclusive, as habitações, a serem reforçadas com exteriores de pedra.

A fortificação do *Lastage* teve duas consequências negativas. Por um lado, a importância da área como motor de desenvolvimento económico diminuiu, ao mesmo tempo que um maior número de estruturas ilegais de madeira continuaram a crescer fora de muros.

Um dos problemas imediatos após o reforço dos edifícios com tijolos e pedras foi o afundamento das estruturas primárias dos imóveis, isto é, o facto de o solo ser cons-

<sup>24</sup> Henny Denessen, 'Twee havenuitdiepingsprojecten in vijftiende-eeuws Dordrecht', *Tijdschrift voor zeegechiedenis* 25 no.1 (2006), 10-22.

tituído por lençóis de água fez com que o peso acrescentado às estruturas primárias se tornasse de tal forma insuportável, que os solos cederam e, com eles, os edifícios. Por outro lado, o reforço com pedra e tijolo de estruturas de madeira atribuiu a estas um carácter mais permanente e definitivo. Isto quer dizer que em caso de ataque militar, seria impossível desmontá-las temporariamente e voltar a montar em tempo de paz.

O carácter definitivo dos edifícios do *Lastage*, assim como a fragilidade dos solos sobre os quais esses mesmos edifícios foram construídos, fez com que os habitantes deste bairro aproveitassem o que parecia, à primeira vista, uma situação desvantajosa, como um incentivo à alteração das fundações dos edifícios. Isto significa que por todo o bairro vários edifícios foram elevados das suas fundações, de acordo com um sistema de palissadas.

Após a assinatura do tratado de paz com *Gelre* em 1543, que terminou com a absorção deste condado na unidade provincial dos Países Baixos, Amesterdão deixou de ser uma cidade de fronteira face às possíveis investidas militares vindas do *Zuiderzee*.<sup>25</sup> Porém, esta nova situação não significou o fim dos conflitos entre administração municipal e habitantes do *Lastage*.

Os conflitos entre bairro periférico e a administração urbana continuaram a ter o mesmo carácter, nomeadamente, no que respeita à destruição ou manutenção da fortificação em torno do *Lastage*, bem como à construção ilegal e à elevação desordenada de edifícios particulares que continuou a bom ritmo.

Para além destas questões já existentes durante o período da guerra, surgiram ainda diferendos sobre a possível construção de um dique e de um canal, os quais melhorariam significativamente a acessibilidade do *Lastage*.

Os conflitos entre habitantes e administração municipal foram apresentados às instâncias políticas e jurídicas competentes, entre elas a administração central em Bruxelas e ao Grande Conselho de Malines.

É possível que parte dos antagonismos entre administração local e habitantes tivesse uma natureza mais complexa do que atrás se sugere. De facto, estas altercações parecem ter tido uma origem socio-política, de acordo com a qual o poder estava a ser disputado por duas elites que tentavam criar espaços de intervenção autónomos. A situação melhorou apenas com a Alteração de 1578, a qual deixou a nova elite numa posição de vantagem em relação à antiga elite política, defensora do *status quo ante*.<sup>26</sup>

Para uma visão mais clara e elucidativa do conflito socio-político em Amesterdão durante o século XVI é necessária mais e melhor investigação dos arquivos do Grande Conselho de Malines<sup>27</sup>, pois só eles nos poderão dar pistas para a compreensão da posição dos magistrados da administração central neste diferendo de natureza local, e nos dar mais informações sobre as alterações estruturais feitas no *Lastage*, assim como os perigos que as mesmas representavam para habitantes e administração.

Na lógica que tem orientado este artigo, em que partimos das alterações feitas dentro da área urbana do porto de Dordrecht, passando depois para a relação, nem sem-

<sup>25</sup> Sobre a posição de Amesterdão como cidade de fronteira e as vantagens da inclusão de *Gelre* nos Países Baixos, ver L. Sicking, 'De Zuiderzee en de territoriale afronding van de Nederlanden onder Karel V', *Historisch tijdschrift Holland* 30 (1998) 127-141.

<sup>26</sup> Jeroen van der Vliet, 'Tussen wal en schip. De Amsterdamse Lastage in de zestiende eeuw', *Tijdschrift voor zeegechiedenis* 25 no.1 (2006), 23-32.

<sup>27</sup> Estes arquivos encontram-se no Arquivo Real de Bruxelas.



pre fácil, entre o *Lastage* e Amesterdão, torna-se um pouco estranho falar da abertura de uma ligação entre o porto e o mar e escolher como exemplo a cidade de Leiden.

No caso de Leiden, a questão que se levanta é saber se os trabalhos de ligação da *Rijnland*, isto é, do termo de Leiden ao Mar do Norte terão sido uma simples obra de melhoramento, ou se este empreendimento resultou de uma ambição da cidade de Leiden em adquirir uma ligação e, portanto, um porto directamente na margem do Mar do Norte.

Não existem provas efectivas de que Leiden ambicionava ter um porto de mar. Porém, Tim Bisschops, com base em algumas evidências circunstanciais e alguma argumentação contrafactual, defende que a possível ambição de Leiden em adquirir um acesso a um porto marítimo em Katwijk, parece ser mais do que uma discussão académica.<sup>28</sup>

De facto, o dispendioso processo de abertura de dunas parece ter coincido com períodos de crise económica, o que indicia um objectivo mais vasto e abrangedor do que uma simples intervenção para o controle das águas no termo da cidade. Não podemos deixar de estabelecer aqui um paralelo com o desajustamento do porto de Dordrecht, também ele levado a cabo durante uma conjuntura económica desfavorável. Podemos, por isso, argumentar que esta tendência para efectuar investimentos e obras de grande envergadura pode ser vista como uma forma de superar períodos de crise por parte das cidades tardo-medievais.

Se os investimentos e obras de grande envergadura eram vistas como benéficos para as cidades, eles podem também ser encarados como uma forma de contrariar possíveis focos de competição.

Em 1659, Pieter de la Court, fabricante de têxteis em Leiden e famoso jurista, defendia a posição de Leiden em relação a Katwijk, afirmando a necessidade por parte de Leiden de evitar a abertura e construção de um porto de mar em Katwijk, pois esta pequena aldeia tornar-se-ia uma cidade e daí viria, com toda a certeza, bastante mal a Leiden. Pieter de la Court dá algumas sugestões para que Leiden mantivesse a sua posição dominante, nomeadamente a manutenção de Katwijk sob jurisdição e administração de Leiden.

Cidades como Bruges, Middelburg e Delft fizeram sempre os possíveis e impossíveis para retardarem o estabelecimento, crescimento e autonomização dos seus portos de mar, respectivamente, Sluis, Arnemuiden e Delfshaven.<sup>29</sup>

A maior preocupação das cidades que tinham um porto de mar na sua dependência era a possível deslocação das actividades económicas das cidades para os portos. Por isso, tanto actividades económicas como a vivência diária dos cidadãos e habitantes destes portos eram estritamente regulamentadas pelas cidades. Seguem-se exemplos destes regulamentos.

O primeiro exemplo diz respeito à prática de profissões mecânicas. Estas activida-

28 T. Bisschops, 'Een uitwatering voor Rijnland, of de onvervulde Leidse wens van een toegang tot de Noordzee? De vroegste doorgravingen bij Katwijk herbekeken (1404 - 1572)', *Tijdschrift voor zeegechiedenis* 25 no.1 (2006), 33-47.

29 Para uma comparação entre Bruges-Sluis, Middelburg-Arnemuiden e Delft-Delfshaven: L. Sicking, 'Le paradoxe de l'accès. Le rôle des avant-ports dans les anciens Pays-Bas au bas Moyen Age et au début de l'époque moderne : une approche comparative générale' in : M. Bochaca ed., *Ports, transformations et aménagements des littoraux de l'Europe atlantique (XIIe-XVIIe siècles)* (Rennes 2007, em impressão).

des tinham de ser autorizadas pelas cidades e um sistema de *numerus clausus* regulava o número de mesteirais permitido dentro de cada porto.

O segundo exemplo reflecte a dependência económica em que estes portos viviam em relação às cidades principais. Assim, todos os produtos que dessem entrada no porto de mar teriam de ser transportados para a cidade principal e aí armazenados. Só depois é que estes produtos eram distribuídos, de acordo com as decisões urbanas internas.

As problemáticas impostas por esta relação cidade-porto estão intimamente ligadas com as questões em torno das tentativas de controle, por parte das cidades, de termos e áreas de influência, frequentemente determinadas por fórmulas jurídicas, com um objectivo único: a manutenção da prosperidade urbana. A relação estabelecida entre Amesterdão e o *Lastage* é disto um bom exemplo.

É importante assinalar o facto de que para estudar de uma forma concreta e competente a formação de portos e infraestruturas portuárias é importante compreender o processo de decisão, incluindo a forma como as opiniões de diferentes instituições e grupos de interesse foram essenciais para a tomada de decisões ou resolução de conflitos. Como atrás se constatou, se os grupos de interesse e instituições parecem ter cooperado no caso do desaçoreamento de Dordrecht, o mesmo não aconteceu em Amesterdão, onde instituições municipais e grupos de interesse no *Lastage* tiveram de levar os seus diferendos a instituições da administração central para resolver os seus conflitos.

Uma situação semelhante à que foi retratada para Amesterdão foi detectada nos casos das relações entre as administrações municipais de Bruges, Middelburg e Delft e os habitantes dos seus portos, a saber, Sluis, Arnemuiden e Delfshaven.

A angústia das cidades medievais de serem ultrapassadas pelos seus portos de mar fez com que a memória colectiva, através das palavras de Pieter de la Court, ainda durante o século XVII, evidenciasse o medo da construção de um porto de mar em Katwijk, em detrimento da centralidade de Leiden.

É, por isso, vital o estudo histórico de projectos que nunca passaram do papel, pois também esses planos mal sucedidos poderão trazer novas informações sobre as ambições dos vários actores históricos.

Mas se as ambições de Leiden poderão ser classificadas como megalómanas, o que dizer dos planos de Florença para abrir um porto de mar a cerca de 80 km da costa? Este plano foi, nem mais, nem menos, arquitectado por Leonardo da Vinci, o qual, no fim do século XV, engendrou um plano para otimizar a navegabilidade do rio Arno, com o objectivo último de tornar Florença um porto de mar.

No princípio do século XVI é Niccoló Machiavelli que, por sua vez, utiliza as ideias base de Da Vinci para transformar Pisa, rival de Florença, num porto de mar, evitando, assim o crescimento e hegemonia da primeira.

Uma análise sistemática dos planos infrutíferos de Da Vinci e Machiavelli é complicada devido à falta de fontes, o que poderá ser explicado pelo nível de secretismo que rodeava estes projectos, assim como o risco para a respeitabilidade de cada um dos seus arquitectos.<sup>30</sup>

O argumento que utilizamos para a dificuldade de análise no caso de Florença e

30 Vêr R.D. Masters, *Fortune is a river. Leonardo da Vinci and Niccolò Macchiavelli's magnificent dream to change the course of Florentine history* (New York etc 1998).

Pisa, poderá ser utilizado também no caso de Leiden e assim justificar o silêncio das fontes.

No que respeita a Leiden podemos afirmar que não se tratou de um projecto cujo objectivo seria somente a construção ou melhoria de infraestruturas, mas também a manutenção de uma posição de concorrência vantajosa em relação ao termo e futuro porto.

O mesmo mecanismo pode ser, na actualidade, tema de discussão, a propósito da concorrência entre Roterdão e Vlissingen *vis-à-vis* Antuérpia.<sup>31</sup>

Embora não pretenda ter a última palavra nesta discussão, podemos constatar neste artigo uma nova forma de utilização e análise de novas perspectivas que possam ser úteis para a elaboração de outros estudos de carácter local, ao nível do estabelecimento e desenvolvimento de portos e estruturas portuárias.

Os três casos aqui apresentados reflectiram esta nova perspectiva comparativa e multifuncional, não ocultando, no entanto, as dificuldades impostas pelas fontes para a realização destas comparações. Porém, esperamos que este artigo possa ser um primeiro passo para um maior interesse na história de infraestruturas portuárias, portos e seus termos.:::

31 Sobre a concorrência entre Roterdão e Antuérpia vêr F. de Goey, *Comparative port history of Rotterdam and Antwerp (1880-2000). Competition, cargo and costs* (Amsterdam 2002).