

DO TERREIRO DO PAÇO À PRAÇA DO COMÉRCIO (LISBOA)

IDENTIFICAÇÃO DE VESTÍGIOS ARQUEOLÓGICOS DE NATUREZA PORTUÁRIA NUM SUBSOLO URBANO

CÉSAR AUGUSTO NEVES Arqueólogo. Crivarque, Lda. c.augustoneves@gmail.com

ANDREA MARTINS Arqueóloga. andrea.arte@gmail.com

GONÇALO LOPES Arqueólogo. Crivarque, Lda. gasglopes@gmail.com

MARIA LUÍSA BLOT Investigadora independente, ex-coordenadora do Inventário Nacional do Património Arqueológico Náutico e Subaquático – Carta Arqueológica (DANS – IGESPAR). mariablot_1405@yahoo.fr

RESUMO No âmbito da *Empreitada de Construção do Sistema de Intercepção e Câmara de Válvulas de Maré do Terreiro do Paço*, obra a cargo da SIMTEJO, foram identificados diversos vestígios arqueológicos que nos permitem recuar a vivência daquele espaço da cidade de Lisboa até meados do século XVI.

O revolvimento profundo que a obra implicava no subsolo da actual Praça do Comércio permitiu a identificação de um conjunto vasto de realidades patrimoniais, que tiveram que ser alvo de distintas intervenções arqueológicas que permitissem a sua salvaguarda e registo integral.

Uma dessas acções incidiu sobre uma estrutura portuária que terá sido erigida em meados do século XVII, permanecendo em actividade até ao Terramoto de 1755. Esta realidade corresponderá a um grande cais em pedra localizado na antiga frente ribeirinha, ligado a um muro de grandes dimensões.

Durante a escavação arqueológica foram, igualmente, recolhidos artefactos de natureza diversa, sendo que o carácter excepcional da localização da obra, em ambiente húmido, permitiu a preservação e recolha de elementos percíveis, tais como cordas, solas de sapatos, couros, sementes e restos de espécies arbustivas.

Apesar de todos os condicionalismos inerentes a uma intervenção arqueológica de emergência realizada em contexto urbano, numa das zonas mais emblemáticas do país, a caracterização desta estrutura permitirá uma leitura aproximada do ambiente urbano vivido na frente ribeirinha da Lisboa Pré-Pombalina. De igual modo, a sua identificação é um importante contributo na clarificação de algumas dúvidas de natureza histórica e iconográfica, nomeadamente em torno da efectiva localização do Palácio Real, Torreão Filipino e Baluarte.

PALAVRAS-CHAVE Arqueologia urbana, Lisboa pré-pombalina, estruturas portuárias, arqueologia náutica, geomorfologia

1. INTRODUÇÃO

Entre os meses de Janeiro e Setembro de 2009 realizou-se a *Empreitada de Construção do Sistema de Intercepção e Câmara de Válvulas de Maré do Terreiro do Paço*. Esta obra a cargo da SIMTEJO, por ter tido lugar numa zona inserida no centro histórico da cidade de Lisboa, foi alvo de Acompanhamento Arqueológico, dirigido por um dos signatários, a cargo da empresa de arqueologia Crivarque, Lda.

Os múltiplos trabalhos da obra permitiram a identificação e registo de um número significativo de vestígios arqueológicos, de diversa natureza arquitectónica e patrimonial, balizados, crono-culturalmente, desde de meados do século XVI até à contemporaneidade.

O presente estudo corresponde a uma abordagem

preliminar a um conjunto de estruturas identificadas na intervenção, importantes para a história da cidade de Lisboa nomeadamente a sua frente ribeirinha num período Pré-Pombalino.

Apesar de todos os condicionalismos inerentes a uma intervenção arqueológica de emergência realizada em contexto urbano, numa das zonas mais emblemáticas do país, a caracterização das realidades arqueológicas em apresentação permitirá uma leitura aproximada do ambiente urbano vivido na frente ribeirinha da Lisboa Pré-Pombalina. De igual modo, a sua identificação é um importante contributo na clarificação de algumas dúvidas de natureza histórica e iconográfica, nomeadamente em torno da efectiva localização do Palácio Real, Torreão Filipino e Baluarte.

2. ESPAÇO

A obra da SIMTEJO teve lugar na Praça de Comércio, na actual cidade de Lisboa, no espaço histórico denominado de Baixa Pombalina. A cidade integra o concelho e distrito de Lisboa, estando o espaço da Praça do Comércio inserido na freguesia de São Nicolau. A intervenção arqueológica aqui analisada localizava-se na zona a Oeste da Praça, entre a actual estátua de D. José e os Ministérios da Marinha e Agricultura (fig. 1).

3. ACOMPANHAMENTO ARQUEOLÓGICO

A obra tinha como principal objectivo a interrupção de despejo, directamente para o rio Tejo, de grande parte do sistema de saneamento da cidade de Lisboa. Neste sentido, era necessário desviar três caneiros reais que estavam em actividade desde da renovação pombalina desta zona, na 2.^a metade do século XVIII. O objectivo passava por enviar para o rio as águas pluviais, passando o esgoto a ser direccionado (através de tubagem e estações elevatórias) para uma Estação de Tratamento (ETAR), localizada numa zona mais exterior da cidade.

Para o sucesso desta acção foram construídas duas Caixas de Válvulas de Maré, uma correspondente ao Caneiro da Rua do Ouro (CVM-RO) e, outra, para os Caneiros da Rua Augusta e da Rua da Prata (CVM-RA/RP). Além de ajudar ao controlo da subida das marés neste espaço, nestas caixas, o esgoto vindo dos caneiros, desde do centro da cidade, seria separado das águas pluviais, dividindo-se em duas tubagens distintas (uma para o esgoto que corre para a ETAR e outra para as águas pluviais que continua a correr directamente para o rio).

Para a sua construção foi preciso proceder-se a escavações, envolvendo um grande espaço de afectação (quer em termos de largura/comprimento e, especialmente, profundidade), implicando um revolvimento



1. Localização da intervenção arqueológica (C.M.P. 1:25 000; Folha 431 – adaptado).

profundo no subsolo da Praça do Comércio, havendo a necessidade de efectuar uma escavação até cerca de 6 m abaixo do piso actual (via urbana).

Desta forma, a abertura destas infra-estruturas envolviam-se de grande preocupação ao nível do acompanhamento arqueológico, devido à sua localização, dimensão e método de abertura.

A abertura da CVM-RO foi a que proporcionou a maior intervenção arqueológica realizada no decorrer desta obra. Com uma largura de cerca de 12 m, um comprimento máximo de 16 m e atingindo uma profundidade superior a 5 m, a eventual existência de níveis/estruturas arqueológicas preservadas deixava antever uma intervenção arqueológica de grande amplitude, tal era o espaço afectado.

Durante a sua abertura, no sentido Sul-Norte, e após terem sido removidos alguns níveis de aterro cronologicamente enquadrados com a requalificação pombalina e com a (re)construção da Praça do Comércio, a cerca de 4 m de profundidade, foram identificados alguns elementos em madeira de grandes dimensões. Constatou-se que se tratavam de uma estaca em pinho que, ainda, estava cravada e de um elemento de embarcação. A presença dos elementos de construção naval nesta área da obra fez com que se solicitasse, imediatamente, a paragem dos trabalhos, para se dar início ao processo de avaliação arqueológica destes vestígios. Depois de se verificar que estes elementos se encontravam *in situ* procedeu-se ao contacto com os arqueólogos do IGESPAR, e com a Divisão de Arqueologia Náutica e Subaquática (DANS) deste Instituto, de forma a definirem-se as estratégias de intervenção arqueológica, nesta área. O início da caracterização arqueológica dos vestígios identificados consistiu numa limpeza superficial da área a intervencionar. Através de meios manuais, iniciaram-se os trabalhos que possibilitassem observar o topo das realidades arqueológicas, afim de se poder definir uma estratégia de trabalho, preconizar metodologias de acção e, o mais importante de tudo neste tipo de contexto, decidir um prazo de execução da intervenção arqueológica. No decorrer dessa limpeza, começou-se a observar a presença de uma estrutura pétrea de grandes dimensões, composta por silhares em lioz, associada a um alinhamento em estacas de madeira (fig. 2). Pela sua posição estratigráfica, pelo seu posicionamento face ao rio e à disposição da actual Praça do Comércio, e pela sua arquitectura, cedo se percebeu que se estava perante uma estrutura de cariz portuário, claramente enquadrada com uma etapa crono-cultural anterior ao Terramoto de 1755.

Neste momento, além do Acompanhamento Arqueológico que nunca foi interrompido nos outros espaços da empreitada, dava-se início a uma nova fase de tra-

balhos arqueológicos enquadrada com esta obra, uma escavação arqueológica.

4. INTERVENÇÃO ARQUEOLÓGICA

4.1 Metodologia

A metodologia de intervenção foi acertada entre a equipa da Crivarque e a DANS, visto que se tratavam de realidades portuárias e de ambientes húmidos.

A metodologia teve de ter em conta três aspectos que não se podiam dissociar: a afectação total dos vestígios arqueológicos no espaço da obra, não existindo a possibilidade de conservação *in situ* das realidades identificadas (e a identificar); consequente escavação arqueológica e registo integral dos vestígios arqueológicos; a maior celeridade possível na execução da intervenção arqueológica.

A metodologia de acção consistiu em escavar de forma manual e mecânica (retroescavadora). O recurso a meios mecânicos permitia, por um lado, o cumprimento dos prazos pré-estabelecidos pela obra e, por outro lado, era a única forma de escavar em certas zonas, em virtude da forte presença de calda de cimento que tinha sido, anteriormente, injectada pelo empreiteiro (através de estacas de jet), com a função de estancamento da subida do nível freático no decorrer da construção das CVM (fig. 3).

Durante a intervenção arqueológica foi desenvolvida uma metodologia de trabalho adaptada às realidades arqueológicas detectadas, mas, principalmente, aos constrangimentos próprios do quadro conceptual de uma escavação de emergência. Recuperar, registar e caracterizar com o maior rigor possível, a maior quantidade de informação, são as únicas premissas que regem este tipo trabalho. Neste caso, como em grande parte das intervenções de emergência, as áreas esca-

vadas eram seguidamente destruídas ou colmatadas, não existindo qualquer possibilidade de se desenvolver novos trabalhos arqueológicos nesses locais.

A área de cerca de 80 m² foi subdividida em quadrículas de 3x3 m, tendo a escavação seguindo uma orientação Sul-Norte, isto é, no sentido de Meio Aquático (rio) para Meio Terrestre (terra), seguindo as indicações metodológicas propostas pelo IGESPAR. A escavação desenvolveu-se até à cota de afectação da obra. No entanto, apesar deste condicionalismo, foi possível, caracterizar, em profundidade, a totalidade das realidades arqueológicas aqui descritas.

A escavação das camadas sedimentares foi realizada segundo o método de decapagem por camadas naturais, não se tendo realizado qualquer subdivisão artificial das mesmas. O princípio de escavação adoptado procurava identificar e caracterizar realidades de formação natural ou antrópica, removendo-as do terreno, por ordem inversa da sua deposição (Barker, 1977; Harris, 1991; Harris *et al*, 1993).

A atribuição de U.E.s foi desenvolvida por ordem sequencial crescente, nunca se repetindo um número e seguindo preferencialmente a ordem da escavação. Estas unidades estratigráficas podem adquirir a forma de depósito, interface ou estrutura arqueológica. Todas as unidades estratigráficas foram registadas através do preenchimento de uma ficha adequada ao método proposto.

Foram registadas fotograficamente todas as realidades estratigráficas reconhecidas e todos os perfis estratigráficos. O registo fotográfico tentou ser o mais completo possível, tendo-se recorrido, por vezes, à fotografia ortogonal para posterior auxílio no Registo Gráfico.

O Registo Gráfico consistiu no desenho de todos os planos de depósitos, estruturas, perfis estratigráficos, realização de uma planta, à escala 1:20, sempre com a indicação das cotas altimétricas absolutas.

A implantação da área de escavação, assim como todos



2. Aspecto geral da área antes do início da escavação arqueológica. Em primeiro plano observa-se um elemento de embarcação (fragmento de caverna) e, ao fundo, o topo das estruturas arqueológicas.



3. Pormenor de escavação manual e mecânica das realidades arqueológicas.

os pontos altimétricos e registos topográficos efectuados, foram realizados com o apoio de uma equipa de topografia. No Registo Topográfico, utilizou-se a Estação Total para a georeferenciação de todos os elementos intervencionados (desde estruturas a materiais arqueológicos). Além de se recolher a informação relativamente à altimetria, disponibiliza informação relativamente ao espaço concreto das realidades arqueológicas, face ao contexto (neste caso urbano) actual. As múltiplas ferramentas deste tipo de equipamento e registo são um excelente auxílio ao registo gráfico e a informação recolhida pode ser trabalhada em múltiplos aspectos como a reconstituição gráfica em 3D.

Os materiais arqueológicos recolhidos foram, na totalidade, identificados com a Quadrícula e Camada de onde provinham, mediante o preenchimento de uma ficha própria para esse efeito.

Além dos materiais arqueológicos, foram recolhidas amostras de argamassa e de sedimento. Com estas acções, pretendeu-se salvaguardar alguns elementos que, através de análises mineralógicas, polínicas, antracológicas, granulométricas e químicas, permitirão, no futuro, uma melhor caracterização da funcionalidade das realidades intervencionadas.

A presença de elementos em madeira no decorrer da escavação fez com que a preocupação relativamente à sua conservação (em fase de escavação) fosse uma constante. Desta forma, estes elementos foram repetidamente molhados e protegidos com manta geo-têxtil (também ela molhada). Após a sua escavação, foi realizado um corte de cerca de 15 cm (em forma circular) em cada elemento de madeira, colocada uma etiqueta com a sua proveniência e embrulhado em papel celofane, sem entradas de ar. Estes elementos estão, assim, passíveis de ser analisados, auxiliando à datação e melhor caracterização das distintas realidades arqueológicas.

A singularidade da realidade intervencionada, pela sua dimensão, relevância científica e pelo contexto geomorfológico onde se insere, fez com se realizasse mais acções de registo que não são muito comuns. O Registo em vídeo é um dos casos, bem como o da recolha de amostras de madeira de cada um dos elementos registados e intervencionados para futuras análises e/ou datações.

Nesta intervenção registou-se uma acção não muito usual na Arqueologia de Emergência, o da salvaguarda física dos vestígios arqueológicos intervencionados. Após a percepção de que seria impossível conservar no terreno a estrutura identificada, solicitou-se à equipa da Crivarque, Lda. que removesse toda a estrutura pétreia descoberta, para que a mesma pudesse ser remontada noutro local, com o mesmo figurino arquitectónico. Uma vez mais, todas as entidades envolvidas preconizaram uma metodologia direccionada para esta situa-

ção. Fiada a fiada, todos os elementos pétreos foram levantados e acondicionados em lugar, na obra, previamente definido entre todas as entidades envolvidas.

Os silhares foram numerados e marcados com letras de forma contínua, enquanto se fazia o registo gráfico e fotográfico, realizado entre o levantamento de cada fiada. Devido ao excessivo peso da cada silhar, recorreu-se ao auxílio de meios mecânicos sob a orientação da equipa de arqueologia.

4.2 Vestígios Arqueológicos

A escavação arqueológica permitiu a identificação e caracterização de duas realidades estruturais que apresentavam uma monumentalidade ajustada à funcionalidade que detiveram na Época Moderna e, especialmente, ao espaço físico em que se encontravam, o centro político e económico do Império Português, o Terreiro do Paço.

As estruturas identificadas correspondem a uma realidade arqueológica de cariz portuário e defensivo. Apesar de corresponderem a uma única estrutura, provavelmente construída num único momento, apresentam funções distintas (fig. 4).



4. Plano Final da escavação manual. Aspecto geral das realidades arqueológicas antes de serem desmontadas.

Correspondendo à antiga linha de costa, foi construído, no Terreiro do Paço, um grande muro, caracterizado como um Paredão da linha de costa, que teria sensivelmente ao centro desta grande Praça um Baluarte de formato pentagonal. Nesta intervenção foi identificado um troço do Paredão, que apresentava na sua face exterior (virada ao Rio Tejo) uma fiada de blocos pétreos – silhares, de lioz, com formato rectangular ou quadrangular, de grandes dimensões, aparelhados e unidos com argamassa, com 3,4 m de altura e 3,5 m de comprimento. O carácter defensivo ou protector desta estrutura é bem patente através da espessura deste muro: cerca de 3 m. Através do desmonte e

definição da face interior desta estrutura, verificou-se que não era constituída por blocos pétreos idênticos aos exteriores, mas por um aglomerado de pedras de pequena e média dimensão, irregulares, juntamente com fragmentos de cerâmica de construção, ligados por uma argamassa de coloração amarelada e com elevada consistência. Porém, este aparente descuido arquitectónico será resultado de destruições recentes, nomeadamente das instalações sanitárias e caixa de electricidade, anteriormente, existentes nesta área. Seguramente a face interior deste paredão, ou seja o lado virado para o interior do Terreiro do Paço, teria algum tipo de reboco ou aparelho pétreo de revestimento, bem como a área de topo do paredão.

O topo do Paredão encontrava-se a cerca de 2 m da superfície actual da Praça do Comércio, coberta por sucessivas camadas de aterro claramente relacionadas com o alteamento desta zona durante a requalificação da Baixa Pombalina, após o Terramoto de 1755.

Na zona Este da área intervencionada identificou-se a estrutura de cariz portuário, interpretada como um Cais (fig. 5). Trata-se de uma estrutura de formato quadrangular, não tendo sido possível definir o seu término, construída com recurso a silhares de lioz, de formato rectangular e quadrangular, aparelhados e unidos com argamassa. Mediante o desmonte desta realidade, verificou-se que era toda constituída por silhares, sendo o seu interior totalmente compacto e resistente. As dimensões desta estrutura, na área intervencionada, são de 3,4 m de largura, 4,4 m de comprimento e 2 m de altura. O seu topo dista cerca de 3 m da superfície actual. Face ao Paredão, este tem cerca de 1 m a mais de altura, não sendo possível determinar a altura real do Paredão. Esta diferença ao nível de altura, ajuda a conferir distintas funcionalidades para estas realidades arquitectónicas.



5. Paredão e Cais. Ao fundo, o Paredão com a parte superior destruída, tendo sido, somente, recuperado o preenchimento. Em primeiro plano, o Cais, sendo visível a sua base em estacaria e traves de madeira.

O Cais encontrava-se ligado ao Paredão, estando os silhares de ambas estruturas imbricados, correspondendo, assim, à mesma fase de construção e a uma mesma realidade estrutural.

Com o desmonte destas duas estruturas verificou-se que ambas assentavam sobre estacaria de madeira (fig. 6). Estas estacas de pinho verde encontravam-se na vertical, com madeiros na horizontal fazendo uma estrutura de grelha de assentamento, ligadas entre si através de cavilhas de ferro. As estacas verticais encontravam-se afeixoadas na ponta e em toda a superfície, enquanto que os madeiros horizontais correspondiam a grandes troncos de pinheiro, que não foram alvo de preparação específica, sendo ainda visíveis os nós de crescimento da árvore e partes da casca. Estes troncos horizontais foram colocados previamente à construção das estruturas, em formato de uma só grelha, ficando, por isso, um só tronco sob ambas as estruturas (fig. 7). Esta base foi identificada e escavada com cotas altimétricas negativas, estando, até à nossa escavação, claramente envolvida nos efeitos de maré do rio Tejo. Este facto permitiu a sua excelente conservação até aos dias de hoje.

Paralelamente às realidades estruturais registadas, nos sedimentos escavados, foram identificados e recolhidos abundantes fragmentos de materiais arqueológicos que terão um determinante contributo na aferição



6. Perfil do Paredão, observando-se a base (em madeira), a face externa (silhares) e o preenchimento.

cronológica desta estrutura. Embora a análise artefactual ainda esteja por concluir, nesta fase preliminar da investigação, importa destacar os múltiplos fragmentos de azulejo, de cerâmica comum (em bom estado de conservação), de cerâmica vidrada, de faiança, de “jarras espanholas”, porcelanas (só a “azul e branco”), adornos, e elementos de cachimbos.

O carácter excepcional da localização da obra, em ambiente húmido, permitiu a preservação e recolha de elementos perecíveis. Neste conjunto, realça-se a presença de cordas, solas de sapatos em couro, sementes e restos de espécies arbustivas.

Os materiais arqueológicos foram recolhidos nas camadas que encostavam às estruturas. Visto que só se escavou no lado exterior do Paredão e Cais, as camadas escavadas corresponderão a aluviões, níveis de rio. Os artefactos parecem enquadrar-se num período temporal desde finais do século XVI até meados do século XVIII. Este espaço crono-cultural parece ir de encontro à utilização das realidades estruturais aqui em análise. No entanto, aconselha-se uma avaliação prudente na tentativa de relacionar materiais arqueológicos que provêm de contextos não fechados e sujeitos a uma intensa dinâmica geomorfológica (níveis de rio e efeitos de maré) ao longo de vários séculos, e umas estruturas arqueológicas que terão tido um período de actividade mais exacto e curto.



7. Base do Paredão e Cais em formato de uma só grelha, confirmando a construção de uma única realidade estrutural, embora com distintas funcionalidades.

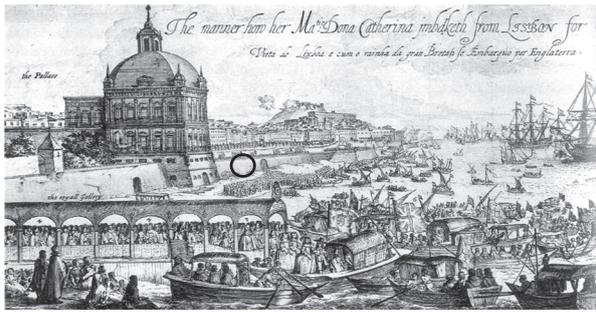
5. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO-ARQUEOLÓGICO: UMA ABORDAGEM PRELIMINAR

A actual Praça do Comércio é o expoente máximo do programa arquitectónico levado a cabo pelos arquitectos da denominada reconstrução pombalina, sendo as suas dimensões um símbolo de afirmação e de poder. Porém, o seu carácter de local de reunião, encontro, manifestação social, política e económica tornou-se evidente desde época medieval, onde na zona de praia, fora das muralhas, se realizavam diversas actividades do quotidiano do reino. Os sucessivos aterros promovidos por D. Manuel, em finais do século XV e início do século XVI, deram forma ao Terreiro do Paço, transformando-o numa grande praça de formato quadrangular, aberta ao rio, rodeada por edifícios e, no lado Oeste, com o majestoso Paço da Ribeira ou Paço Real (Moita, 1994). Em 1508 o arquitecto Diogo de Arruda iniciou a construção de um Baluarte adossado ao Paço Manuelino, voltado para o rio Tejo, sendo de cariz defensivo com terraço guarnecido de guaritas (Soromenho, 1994, p. 676).

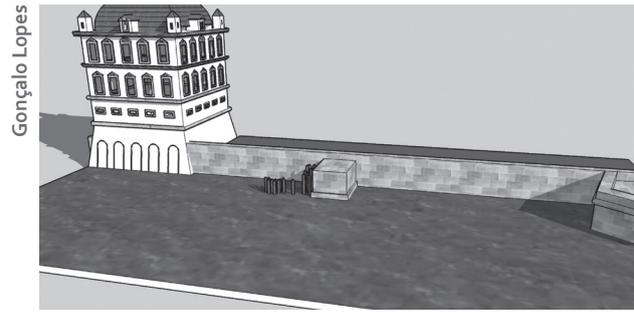
Na intervenção e acompanhamento arqueológico promovidos no âmbito desta obra de requalificação, foi possível observar os níveis de aterro manuelinos, os vários pisos que corresponderiam a várias fases de renovação e restauro do Terreiro (estes pisos são constituídos essencialmente por pedras miúdas, argamassa e cal) e, ainda, os caneiros manuelinos que drenavam as águas das ribeiras, estando, actualmente, na direcção da Rua do Ouro e da Rua da Prata. Estes caneiros manuelinos foram reaproveitados com a reconstrução pombalina, tendo-se neste período construído o grande caneiro central, que se localiza ao centro da Rua Augusta e que drena as águas pluviais e de esgoto para o cais das Colunas, desaguando no Tejo. O Baluarte Manuelino foi, posteriormente, recuperado nas obras da grande reconstrução do Paço da Ribeira efectuada por Filipe II em finais do século XVI. Em 1584 este novo Torreão estava já concluído, funcionando, também, como um marco simbólico da Lisboa filipina (Soromenho, 1994, p. 677).

Este projecto contemplou, igualmente, a construção em 1605 de um parapeito, muro ou cais no terreno dos Paços da Ribeira. Corresponhia a uma estrutura de grandes dimensões, de carácter defensivo e que passou a fechar a frente fluvial em termos de contacto visual directo com o Tejo, transformando o Terreiro do Paço da época, e até ao sismo de 1755, numa praça fechada por um muro, cuja parte central fora guarnecida de um baluarte – o Forte do Terreiro do Paço. Teria portas de saída para a zona de praia.

Após a Restauração da Independência surge, em 1678, um pedido para demolição do Baluarte e da denomina-



8. Cortejo Náutico no embarque da D. Catarina para Inglaterra, por Dirck Stoop (1662). Em destaque o Paredão, correspondendo à realidade arqueológica registada na escavação (MC. GRA 1076 – retirado de: Geo, 2009, p. 34 – adaptado).



Gonçalo Lopes

9. Reconstituição tridimensional dos vestígios arqueológicos interencionados e sua posição face ao Torreão Filipino (à esquerda da imagem) e Baluarte (à direita da imagem).

da “Cortina”, pois eram estruturas inúteis do ponto de vista defensivo e que tiravam a vista do rio (Silva, 1987). Porém este pedido não foi concretizado, como foi comprovado com a nossa intervenção arqueológica. O recurso a fontes iconográficas poderá ajudar-nos a identificar e a balizar cronologicamente as estruturas arqueológicas. No entanto, estas fontes iconográficas foram muitas vezes efectuadas à posteriori, correspondendo a cópias de outros autores. Também reflectem o gosto pessoal e o propósito com que a obra foi realizada, sendo notória a relevância dada a alguns temas e a ausência de estruturas menos imponentes. A perspectiva da maioria destas gravuras, geralmente de frente para a cidade, revela-nos, também, que poderá não corresponder a uma cópia fidedigna da realidade. Contudo, apesar de todos estes condicionamentos, são uma fonte histórica que deverá ser utilizada numa óptica interdisciplinar, tendo em conta as suas limitações.

Assim, para a zona do Terreiro do Paço, observamos que na gravura de Georg Braunius, de cerca de 1598 mas baseada num desenho de 1565, o Terreiro do Paço surge sem o Paredão e apenas com um cais na área mais a Este. Este cais não será de pedra mas assenta em estacaria de madeira, visualizando-se ainda a saída do caneiro manuelino (imagem publicada em: Geo, 2009, p. 58).

Na gravura de Hans Schorken segundo desenho de Domingos Vieira Serrão, na vista de Lisboa durante o desembarque de Filipe II no Terreiro do Paço em 29 de Junho de 1619, constata-se que não existe Paredão, mas que o pequeno cais a Este parece já ser de pedra, pois são visíveis as escadas laterais de acesso ao rio (imagem publicada em: Geo, 2009, p. 64-65).

Uma das iconografias mais detalhadas foi realizada por Dirck Stoop, em 1662, relatando o embarque da D. Catarina para Inglaterra. Nesta imagem observamos o Torreão, o Paredão e o Baluarte central. Entre o Torreão e Baluarte não surge nenhum tipo de cais mas

uma porta de entrada no Terreiro do Paço (fig. 8).

A planta de João de Tinoco é um documento que tem sido utilizado para caracterização da cidade pré-pombalina, porém, esta planta datada de cerca de 1650, é, na realidade, uma cópia feita em 1850. Nela, a zona do Terreiro do Paço surge sem qualquer tipo de estrutura, sendo representada apenas como uma praça muito idêntica à actual Praça do Comércio (imagem publicada em: Geo, 2009, p. 72-73).

Nas várias iconografias da primeira metade do século XVIII surge representado o Paredão, o Baluarte e as portas que estavam no paredão, nunca se visualizando nenhum tipo de cais.

Esta breve análise à iconografia disponível revela-nos que apesar de ser um bom indicador cronológico (a construção do Paredão e Baluarte em período Filipino), não representa com exactidão e pormenor todos os elementos arquitectónicos existentes. De facto, o Cais que fazia parte do próprio Paredão e ao qual se tinha acesso por uma das portas, não surge representado em nenhuma gravura (fig. 9).

O terramoto de 1755 e posterior *tsunami* modificou profundamente e permanentemente toda esta zona ribeirinha. O Paço da Ribeira, juntamente com o Teatro da Ópera ficaram totalmente destruídos, permanecendo, porém, preservadas as imponentes estruturas da frente ribeirinha: o Paredão, o Cais e o Baluarte.

A reconstrução pombalina não se efectuou rapidamente na área do Terreiro do Paço devido, principalmente, à instabilidade do terreno, como se pode verificar com a conclusão do Torreão Poente, apenas em 1840 e a cerca de 50 m do local onde existia o Torreão Filipino (Araújo, 1993). Neste longo período de reconstrução poderão ainda ter sido utilizadas as estruturas agora identificadas, que se encontravam em bom estado de conservação após o terramoto.

6. O TERREIRO DO PAÇO SEGUNDO UMA PERSPECTIVA DE APROPRIAÇÃO ANTRÓPICA DO ESPAÇO FLUVIAL¹

6.1 Uma problemática portuária

A descoberta do Terreiro do Paço seiscentista insere-se no conjunto de evidências arqueológicas proporcionadas pelas intervenções de acompanhamento arqueológico de obras no subsolo de Lisboa e constitui um valioso contributo para a arqueologia urbana em contexto de feição aquática.

No decurso de assessorias científicas quanto à especificidade das ocorrências arqueológicas de cariz náutico – naval e portuário – e os processos de construção de estruturas em meio húmido e subaquático² (fig. 10), as sucessivas descobertas ao longo de vários quilómetros correspondentes ao progressivo aproveitamento da

margem fluvial, conjuntos de formas e funções muito variadas, são indicadores de um potencial arqueológico específico, e, ao mesmo tempo, marcadores de um meio *intertidal*, um território de investigação que anteriormente analisámos e descrevemos (Blot, 2003), sendo previsível a ocorrência desses indicadores no âmbito da arqueologia urbana em contextos ribeirinhos. As experiências da fachada fluvial lisboeta determinaram uma prioridade: desenvolver um modelo de interpretação desta frente ribeirinha em conformidade com as funções que desempenhou ao longo dos séculos, incluindo a variedade de opções no contacto entre a terra e o meio aquático (Blot, no prelo). Dentro da perspectiva de apropriação da margem e do próprio leito do Tejo, a realidade arqueológica vem revelar uma típica “paisagem cultural marítima”, retomando o conceito de C. Westerdahl³ (1991; 2008), na versão flúvio – marítima deste caso, *terminus* fluvial e marítimo – em que se torna incontornável uma problemática náutica e portuária subjacente a qualquer intervenção arqueológica nesta faixa de subsolo urbano.

1. O Capítulo 6 é da autoria de Maria Luísa Pinheiro Blot, sendo, os restantes, da responsabilidade dos outros signatários deste texto.

2. As ocorrências de tipo naval e portuário na frente fluvial de Lisboa registaram-se numa linha de antigas praias, em Santa Apolónia, Avenida Infante D. Henrique, Praça do Comércio, Praça do Município, Largo do Corpo Santo, Avenida da Ribeira das Naus/Corpo Santo, Cais do Sodré, Largo Vitorino Damásio, Avenida D. Carlos I, Avenida 24 de Julho, Alcântara, Junqueira, Belém e Avenida da Índia/Avenida da Torre de Belém.

3. “I believe it is obvious that, even if we deal with what we suppose is a single culture, it is in itself at least two, taken as a combination of two or more ways of subsistence” (Westerdahl, 2008, p. 191).



10. Carta da frente fluvial de Lisboa com as principais descobertas arqueológicas marcadoras do horizonte arqueonáutico.

J. G. Alves e J-Y. Blot

A. Corpo Santo: vestígios navais do século XIV.

B. Praça do Município: vestígios de estaleiro de construção naval medieval.

C. Cais do Sodré: embarcação do final do século XV.

D e E. Largo Vitorino Damásio : embarcadouro de madeira (século XIX) e, na Avenida D. Carlos I, cofragem de aterro portuário com reutilização de elementos de embarcação não datados.

F. Mercado da Ribeira: estruturas portuárias em pedra (século XIX) e ensecadeiras de madeira para construção de estruturas em meio húmido (século XVIII).

G. Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros: vestígios de instalações ribeirinhas da Idade do Ferro, das épocas romana, medieval islâmica e cristã e da época Moderna, incluindo a estacaria de pinheiro verde que suporta a urbanização pombalina.

H. Praça do Comércio : conjunto de estruturas portuárias efémeras, de madeira, em direcção ao rio, e grande cais de pedra construído sobre fundações de madeira não afeiçoada (século XVIII), correspondente à fachada fluvial do histórico Terreiro do Paço.

As primeiras experiências portuguesas no domínio da arqueologia náutica em contexto urbano materializaram-se na descoberta de uma embarcação do século XVI no subsolo do Cais do Sodré (Rodrigues *et al.*, 2001, *apud* Blot, 2003), bem como pelos vestígios de uma embarcação do século XIV no Largo do Corpo Santo (Alves, Rieth e Rodrigues, 2001, *apud* Blot, 2003; Rodrigues e Vale, 2000).

O Largo do Município iria fornecer vestígios de um espaço especializado, estaleiro de construção naval, com materiais de construção naval dos séculos XIII-XIV (Alves, 2002; Queiroz e Leeuwarden, 2002; Muralha e Leitão, 1998), num local que se presume corresponder a tercenas medievais (Pereira, 1994, *apud* Blot, 2003).

Posteriormente, descobertas no Largo Vitorino Damásio e na Avenida D. Carlos I (Blot e Henriques, 2004), viriam enriquecer – e confirmar – as nossas expectativas: no primeiro caso, a um tabuado inclinado, construído sobre estacaria (Santos, 2006), interpretado como embarcadouro, corresponde ao tipo de cais observáveis na iconografia de G. Braunius, entre outras fontes iconográficas. Na Avenida D. Carlos I, uma cofragem em madeira para contenção de aterro portuário apresentava a particularidade de estar construída com reutilização de elementos navais – cavernas de embarcação, tabuado de casco e uma madre de leme na parede de contenção. Além da espessura cronológica dos materiais utilizados, a datação destas estruturas com carácter efémero coloca dificuldades por não figurarem nos registos cartográficos impressos (Blot e Henriques, *op. cit.*; Buckley, 2000).⁴

Na Avenida 24 de Julho, outro plano inclinado em direcção ao rio indicou-nos a possível interpretação de um plano inclinado de estaleiro naval para lançamento de barcos à água⁵.

Num outro ponto da mesma Avenida⁶, bem como em Alcântara (na margem do antigo estuário da Ribeira de Alcântara) ocorreram estruturas de complexos industriais de fundição do século XIX, numa posição ribeirinha reveladora da via escolhida para abastecimento e escoamento, a margem fluvial, acesso directo à via aquática de circulação e transporte.

Embora brevemente enumeradas numa nota anterior, cumpre-nos sublinhar que todas estas ocorrências

confirmam a paisagem cultural marítima, estuarina, intimamente ligada ao oceano e reveladora de recursos de ordem e origens diversas, materializada por vestígios de equipamentos portuários construídos (cais, embarcadouros), e por elementos de afeiçoamento da margem (tabuados, cofragens para aterros, paliçadas de contenção) gradualmente sepultados pela implantação de outras estruturas – artérias rodoviárias, vias ferroviárias, incluindo metropolitano, e estruturas portuárias dos séculos XIX e XX – cais, docas, implantações de guindastes e outros equipamentos de utilização portuária, actualmente classificáveis como património do domínio da arqueologia industrial.

Neste “território – ponte” de antigo interface, no *terminus* oceânico de um vasto complexo portuário flúvio-estuarino (Blot, 2003; 2004a, 2004b; Blot e Henriques, *op. cit.*; *Cronologia do Porto de Lisboa*, 1988), todos estes vestígios sofreram processos pós-deposicionais complexos, quer por assoreamento progressivo dos vales fluviais dos afluentes do Tejo e do próprio esteiro da Baixa (Amaro, 1999; Blot, 2004; Blot, M. L., 2004a, 2004b), quer pelos sucessivos aterros antrópicos que acompanharam a progressão da malha urbana. Às iniciais e antigas praias fluviais do final da Idade do Ferro – Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros (Amaro, 1999) – sobrepôs-se a ocupação ribeirinha de todas as épocas seguintes, incluindo a reconstrução geométrica pombalina, num contínua expansão em direcção ao rio, recorrendo a sucessivos aterros entre os quais destacámos o Terreiro do Paço (na realidade o aterro contíguo ao Paço real) que corresponderá ao mais esforçado gesto de dignificação da margem urbanizada do Tejo durante a Época Moderna.

Seguir-se-ia em dimensão, embora sem a mesma monumentalidade, já no século XIX, o extenso Aterro da Boavista, construído sobre o anterior espaço conquistado ao fundeadouro em frente a Santos.

6.1.1 Paralelos na arqueologia portuária de além fronteiras

Os exemplos recolhidos em documentação sobre idênticas descobertas nos contextos urbanos do norte da Europa (Rasmussen, 1999; Molaug, 1999; Kulesa, 1999) permitiram comparar estas descobertas e verificar as flagrantes semelhanças das opções/soluções portuárias e de afeiçoamento de margem. Torna-se oportuno divulgar uma tipologia indispensável à interpretação destes indicadores de convivência com a via fluvial e alertar para a prática corrente de construção em meio húmido mediante o recurso a pilares, a estacaria e a tabuados de vários tipos, com uma dimensão geográfica e uma continuidade cronológica notáveis. Efectivamente, os exemplos transculturais surgem tanto

4. Estes materiais, após registo *in situ*, foram desmontados. Encontram-se conservados na actual DANS aguardando estudo e datação. Além da espessura cronológica dos materiais utilizados, a datação destas estruturas com carácter efémero coloca dificuldades por não figurarem nos registos cartográficos impressos (Blot e Henriques, *op. cit.*; Buckley, D., 2000).

5. Uma gravura de Van Merle (Castilho, 1893, p. 470-471) representa num estaleiro naval do Corpo Santo um plano inclinado do mesmo tipo (Blot e Henriques, *op. cit.*).

6. Ferreira, Mulize *et al.* – Relatório de Trabalhos Arqueológicos. Sondagens arqueológicas. Av. 24 de Julho, n.º 74-76 A, Lisboa. Julho de 2008. Terra Levis – IGESPAR. Inédito.

em contextos urbanos da China (vestígios de embarcação e de cais da época Song (Shimin, 1991; Green, 1997) como das urbes mediterrânicas: vejam-se os numerosos casos do Mediterrâneo Ocidental nas Actas dos Simpósios do Projecto ANSER (De Maria e Turchetti, 2004; Zevi e Turchetti, 2004) ou do vasto arco atlântico Europeu (Hugot e Tranoy, 2010), bem como na *Waterfront* de Londres, mediante um processo a que G. Milne sugestivamente chamou uma “*river front reclamation*” (Milne, 1997), entre outras experiências britânicas, e ainda as do Norte da Europa (J. Bill e L. C. Birthe, 1999).

6.2 O contexto geomorfológico subjacente a Lisboa e a ocupação humana da paisagem. Uma progradação urbana sobre aterros feitos em território náutico

Hidrografia e forma urbana surgem no caso de Lisboa em total e reveladora sintonia: ribeiras e antigos esteiros (Ribeiras de S. Sebastião e de Arroios, encaixadas em vale – Picoas, Santa Marta, Portas de Santo Antão, na zona central, a Ribeira e o esteiro de Chelas para leste, e a Ribeira de Alcântara, para ocidente) e ocupação humana progressiva das respectivas margens. Em altura, um *locus* ideal para o *habitat* dominando os esteiros e o estuário do Tejo (inicialmente no Morro do Castelo e na plataforma da Sé, bem como nas vertentes dessas elevações). As praias garantiam os varadouros e o acesso à vastidão do estuário do Tejo que significa, segundo a perspectiva que lhe é indissociável, um fundeadoiro seguro para embarcações de maior calado.

A reconstrução deste suporte geomorfológico proporciona-nos o “horizonte arqueonáutico” (Blot, 2004) da fachada fluvial de Lisboa.

O conjunto desse horizonte é cronologicamente espesso e reflecte a pressão antrópica sobre o suporte geomorfológico pré-existente, num confirmado processo de conquista de terreno em favor da expansão urbana. Assim, entendemos a frente fluvial de Lisboa – frente portuária - como o resultado de um tropismo direccionado para a via fluvial.⁷

Não admira que a progradação urbana de Lisboa em direcção ao rio tenha proporcionado a viajantes medievais – como Ahmed Arrazi, no século X – a panorâmica de uma cidade “à beira-mar” cujas muralhas eram invadidas pelas marés (Nabais e Ramos, 1987 *apud* Blot, 2004). Assim comprovaram essa proximidade as fun-

dações da muralha fernandina recentemente postas a descoberto no subsolo do Largo do Chafariz de Dentro, em que tivemos a ocasião de constatar os processos construtivos com recurso a fundações de madeira; estacaria de pinheiro verde e tabuado⁸.

Vimos como no século XVI se transformou de modo radical a frente fluvial com a implantação do palácio real no grande aterro que recebeu o nome de Terreiro do Paço. Ficava assim esquecido o que restava ainda do espaço húmido do antigo esteiro, progressivamente transformado em depósito de lixos. Mas, em 1571, a construção de alicerces revelara pedras equipadas com argolas de bronze para amarração de embarcações⁹.

Estava assim delineado um percurso urbano indissociável da questão portuária: progressiva apropriação, intensa e contínua, de uma forma geográfica privilegiada pela facilidade que oferecia à circulação aquática num abrigo náutico ideal (esteiro em estuário), a transformação em *terminus* fluvial, mas também *terminus* marítimo, pela proximidade da foz do Tejo, porta aberta sobre o oceano.

As sondagens geotécnicas, feitas em 1999 ao longo da frente aquática, do Cais do Sodré ao Campo das Cebolas¹⁰, evocam uma linha marcada pelos vestígios antrópicos de utilização das antigas formas fluviais de aproximação dos pontos de contacto com terra, sobretudo no final do Renascimento. Os últimos 500 anos reflectem uma densificação dos aterros e das várias formas de afeiçoamento da fachada fluvial, e as profundidades atingidas pela actividade antrópica, na zona central da linha de sondagens, correspondem a cotas entre -15 e -16 metros e mais (fig. 11), e o espaço compreendido entre ST9 e ST11-ST10 corresponde à parte central da frente aquática da Praça de Comércio (Blot, 2004).

6.3 Aportes das fontes iconográficas e cartográficas

Nos estudos desenvolvidos estabelecemos, sempre que possível, o cruzamento dos arqueológicos com a cartografia urbana (Magalhães, Garcia, Flores, 1997), bem como com outro elemento de diálogo, a iconografia, disponível em arquivos ou já publicada (Moita, 1994; Caetano, 2004). (Ver também a listagem do **Material Cartográfico**).

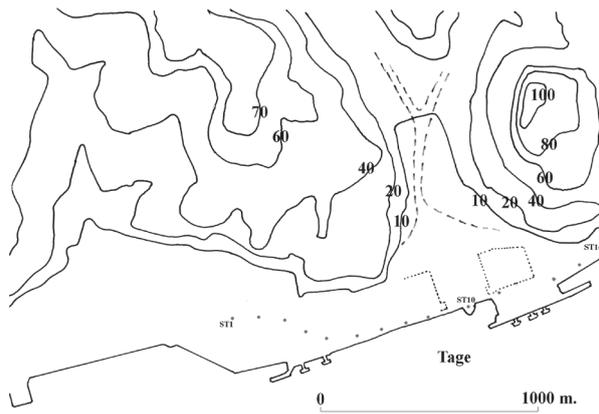
Muitos dos documentos consultados proporcionaram a detecção de estruturas de contenção da margem, ater-

7. A ocupação das antigas margens fluviais, expressivamente demonstrada pelo subsolo da Rua dos Correiros, remonta pelo menos à Idade do Ferro (Amaro, 1995, *apud* Blot, 2003), (Blot, J.-Y., 2004). Após a urbanização romana, sucessivos aterros sepultaram o esteiro inicial, numa conquista ao espaço aquático que se acelerou durante a época islâmica. O novo espaço antropizado especializou-se: profissões ligadas ao transporte aquático e à reparação / construção naval (Amaro, 1997 *apud* Blot, 2004).

8. Assessoria científica de M. L. Blot, 2008 / 2009, no âmbito das funções desempenhadas na DANS – IGESPAR.

9. A propósito deste processo construtivo, Damião de Góis refere-o relativamente às fundações da Alfândega de Lisboa (Blot, 2003, p. 241) «É uma mole imensa de pedra, escorada em estacas travejadas, postas em grupo e fíncadas a maço dentro da água do mar» (*apud* Blot, 2004).

10. Sondagens numeradas de ST1 a ST16, Keller Grundbau GmbH, projecto de túnel, grupo Ferconsult S.A. (Blot, 2004).



11. Relevo subjacente à malha urbana de Lisboa e localização das sondagens de 1999 reveladoras de presença de materiais antrópicos (cerâmicas e madeira) sob as antigas praias, como testemunhos de circulação entre a via fluvial e a terra. A parte central desta linha de sondagens corresponde à entrada do canal de acesso náutico ao antigo esteiro. Reproduzido de Blot, 2004.

ros para trânsito portuário, varadouros naturais na margem fluvial, cais, estaleiros navais, e áreas de armazenamento. Constituem um *corpus* de documentação particularmente expressiva quanto à utilização da madeira na construção de muitos equipamentos desta índole, o que directamente se articula com as descobertas em apreço no âmbito de todas as intervenções arqueológicas no subsolo urbano ribeirinho de Lisboa.

No entanto, observámos que a cartografia não registou estruturas mais ou menos efémeras, como as simples “pontes” ou embarcadouros públicos ou privados, sobre estacaria de madeira, as rampas de estaleiros de construção naval, cujos vestígios podem no entanto surgir na periferia de estruturas de maiores dimensões. Foi o que ocorreu na Praça do Comércio, em posição mais avançada do que o cais de pedra do Terreiro do Paço que aqui ficou apresentado, e em estreita relação com o rio (vasa inundada).

É observável uma progressiva transferência das funções portuárias tanto para ocidente como para oriente da fachada urbana fluvial correspondente ao Terreiro do Paço (Blot, 2003). Exemplo deste fenómeno pode ser a comparação de panorâmicas da cidade, entre as quais as de G. Braunius¹¹, representando Lisboa no século XVI, a de Witt (edição de 1965) com uma representação da cidade no século XVII, e a de Couse (edição de 1955) com uma imagem da cidade de Lisboa anterior a 1755.

A perspectiva de Lisboa num vasto painel de azulejos (*Lisboa antes do Terramoto, grande vista da cidade, entre*

11. Vista panorâmica de Lisboa, por G. Braunius (1572) – Representação de equipamentos portuários, do tipo bacía portuária ou pequena doca com varadouro natural (troço de praia) para embarcações de pequeno calado.

1700 e 1725, 2004) (fig. 12)¹² mostra a frente ribeirinha anterior ao 1755, rica em espaços de margem fluvial que a evolução urbana em direcção ao rio relativamente recente (século XIX) veio sepultar, com aterros que se avultaram em direcção a ocidente. A ocupação urbana do espaço ribeirinho da margem direita do Rio Tejo seguiu a curva dessa mesma margem, condicionando a forma da própria malha urbana, nomeadamente da zona de Santos e de Alcântara.

Comparámos ainda a cartografia de Lisboa existente no Museu da Cidade, nomeadamente as plantas de 1727¹³, de 1807¹⁴, de 1812¹⁵, de 1834¹⁶ (área de Santos, anterior à construção das estruturas portuárias descobertas em 2003), a planta de 1864, em que figura já o *Aterro da Boa Vista*¹⁷, bem como a precisa *Carta Topográfica de Lisboa* da autoria de Filipe Folque, de 1871¹⁸.

No que concerne a continuidade da ocupação da margem, a progressão de estruturas portuárias marca também a descentralização das mesmas¹⁹, sinal de uma distribuição hierárquica comum a todos os complexos portuários (Blot, 2003).

6.4 Importância de um diálogo inter-documental e transdisciplinar

Dado o potencial arqueológico deste tipo em toda a fachada fluvial de Lisboa, não poderemos ficar alheios à famosa *Panorâmica de Lisboa* quinhentista (1.ª metade do século XVI), de autor anónimo, conservada na Biblioteca Universidade de Leyde, uma pormenorizada representação legendada da fachada fluvial lisboeta da época (*Lisboa Quinhentista*, Catálogo, 1997, p. 82, nº 16), aliás detalhadamente comentada no *Livro de Lisboa* (Moita, 1994). Esta representação quinhentista sugere estruturas que poderão ocorrer nas zonas situadas para o interior das que nos foi dado observar *in situ*.

Das experiências referidas ficou para nós clara a opção, na construção portuária antiga, de utilização de madeira, incluindo a que funcionou como suporte para cais em pedra, e ainda como “ensecadeiras” para construções em pedra, presentes em muitos dos casos registados. Outros vestígios deste tipo serão de esperar

12. *Grande Vista de Lisboa*. Painel de azulejos anterior ao terramoto de 1755, Museu Nacional do Azulejo.

13. *Planta dita “da Casa do Alentejo”*, de 1727 (Museu da Cidade, DES. 1403).

14. *Carta Topográfica de Lisboa*, de J. Duarte Fava (Museu da Cidade, GRA. 481).

15. *Planta de Lisboa e Belém* em 1812 segundo observações de oficial do General Duque de Wellington (Museu da Cidade, GRA 292).

16. *Planta de Lisboa e Belém* (Museu da Cidade, GRA 299).

17. Museu da Cidade, GRA. 990.

18. Museu da Cidade, GRA. 480.

19. Na antiga margem frente à Torre de Belém, vestígios de estacaria na areia, em meio subaquático, sugeriram algo correspondente a um pequeno cais de madeira, eventualmente privado - antigo Palácio do Governador da Torre de Belém.

em outras frentes urbanas ribeirinhas do território em estudo, pelo que se consideram indispensáveis prospecções intrusivas prévias nas zonas passíveis de conter este potencial arqueológico.

E, tendo a frente fluvial de Lisboa sido profundamente perturbada pelo *tsunami* que, em 1755, devastou a fachada aquática e a parte baixa da cidade, caberá à dendrocronologia, a partir das amostras recolhidas, e com séries que venham a traduzir a especificidade paleoclimática da frente ibérica atlântica, fornecer datações fiáveis de muitos dos casos referidos cuja cronologia permanece ainda nebulosa.

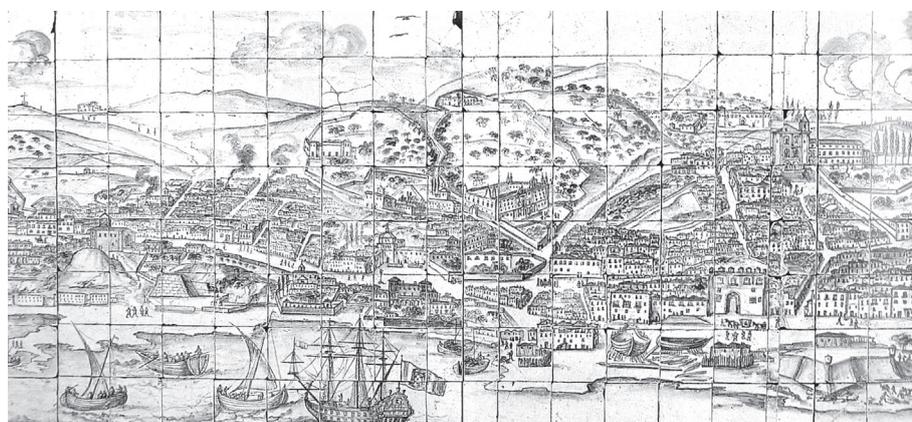
7. INTERVENÇÃO ARQUEOLÓGICA NA PRAÇA DO COMÉRCIO: PROBLEMÁTICA E PERSPECTIVAS

O grande Caneiro central construído na reconstrução pombalina destruiu parcialmente o Baluarte Filipino que se localizava no centro do Terreiro do Paço. Este caneiro drenava as águas das ribeiras, as águas pluviais e todos os esgotos desta zona central da cidade, seguindo até ao cais das Colunas e aí desaguando no rio Tejo. Foi esta situação, actualmente insustentável e incompreensível do ponto de vista ambiental, que levou a que fosse possível a identificação e caracterização dos achados arqueológicos, localizados numa das caixas de válvulas de marés que efectua a separação das águas pluviais dos esgotos. As vicissitudes históricas levaram a que os vestígios arqueológicos do antigo Terreiro do Paço, do Paredão, do Cais e do Baluarte só tenham sido identificados com a remodelação de estruturas que inicialmente os tinham desactivado. O Terreiro do Paço encontra-se preservado a cerca de 3m do nível do solo actual sendo perceptível que as estruturas que aqui existiam (Cais, Paredão e Baluarte) resistiram ao terramoto de 1755 e posterior *tsunami*, tendo sido desactivadas e parcialmente dani-

ficadas (como o Baluarte, pelo Caneiro Pombalino) por questões de planificação urbanística na reconstrução pombalina. Porém, nesta remodelação da praça, as estruturas não foram destruídas, nem se observa que tenham sido utilizados os silhares para a reconstrução pombalina. Foram, simplesmente, aterradas e colmatadas, criando-se assim a Praça do Comércio.

Intervenções urbanísticas contemporâneas (como as casas de banho, caixas da PT, caixas da electricidade, entre outras) destruíram partes do Baluarte e do Paredão, sem que tivesse sido efectuado o devido acompanhamento e registo arqueológico.

Este olhar sobre o Terreiro do Paço permitiu a confirmação de algumas hipóteses baseadas na iconografia e nos documentos de época. O Baluarte Filipino localiza-se ao centro da Praça do Comércio, em frente à estátua de D. José, ficando, assim, o centro do Terreiro do Paço estabelecido. O Paredão filipino atravessava longitudinalmente todo o terreiro, terminado a Oeste, no Torreão Filipino e anterior torre do Paço Manuelino. Através da localização do troço agora identificado, conseguimos saber a localização exacta destas estruturas régias, traçando assim a antiga linha de costa e a zona de praia. Verificamos que os aterros pombalinos conquistaram ao rio Tejo vários metros, ficando todas estas estruturas sensivelmente no último terço da Praça do Comércio (fig. 13). Consegue-se definir a antiga linha de costa pré-terramoto de 1755 e saber qual o nível de aterros efectuados na reconstrução, possibilitando o conhecimento da cota do Terreiro do Paço. Esta intervenção permite a reflexão sobre várias problemáticas: a importância da iconografia para o conhecimento histórico e arqueológico; as dimensões destas estruturas; a possibilidade de conhecimento dos outros edifícios do Terreiro do Paço; as dinâmicas fluviais e aquáticas em contextos urbanos ribeirinhos; condicionalismos da arqueologia de emergência em



12. Grande Vista de Lisboa. Pormenor de painel de azulejos anterior ao sismo de 1755 (Museu Nacional do Azulejo). Neste troço da grande panorâmica de Lisboa são visíveis a zona de Santos, bem como a parte da margem que segue para Oriente, com a respectiva margem fluvial funcionando como informal área de varadouro. São visíveis os espaços especializados na construção naval.



Google Earth

13. Localização da intervenção arqueológica (a negro) na actual Praça do Comércio.

BIBLIOGRAFIA

ALVES, J. G. (2002) – *Approche archéologique d'un chantier naval médiéval. La découverte des vestiges d'architecture navale de la Praça do Município, Lisbonne (Portugal)*. Thèse de Maîtrise en Archéologie Médiévale, sous la direction de Joëlle Burnouf et Eric Rieth, Paris – Lisbonne 2002 (Université de Paris I – Sorbonne). Disponível em: <http://www.musee-marine.fr/index.php?lg=fr&nav=533&flash=1>

AMARO, C. (1999) – Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros – Exemplo de sítio arqueológico musealizado na baixa pombalina. *O Arqueólogo Português*. Lisboa. Série IV, 17, p. 465-487.

BILL, J. e BIRTHE, L. C. (ed.) (1999) – *Maritime Topography and the Medieval Town*. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14-16 May 1998. Copenhagen, PNM Publications from The National Museum. Studies in Archaeology and History, vol. 4.

ARAÚJO, N. (1993) – *Peregrinações em Lisboa*, 2.^a ed.: XII, Lisboa.

BARKER, P. (1977) – *Techniques of archaeological excavation*. London: Batsford.

BLOT, J.-Y. (2004) – Le paléostuaire du centre de Lisbonne (Portugal): sondages récents dans le cadre des travaux d'aménagement urbain. In MÉNANTEAU, L. e GALLICÉ, A. (Coord.) – *Les Dossiers d'Ethnopôle. Pour une géoarchéologie des estuaires*. Aestuarium. Cordemais: Estuarium, 2004, n.º 5, p. 193-216.

BLOT, M. L. P. (no prelo) – Le potentiel archéologique nautique des sous-sols urbains. Le cas de Lisbonne, port maritime dans l'estuaire du Tage (Portugal). In M. DAIRE et al (ed.) – *Ancient maritime communities and the relationship between people and environment along the European Atlantic coasts/Anciens peuplements littoraux et relations home/milieu sur les côtes de l'Europe atlantique*. Actes du Colloque HOMER 2011. Vannes, Setembro de 2011. Université de Rennes1. Oxford: B. A. R. (British Archaeological Reports, Archaeopress).

BLOT, M. L. P. (2010a) – Seaports and fluvial harbours in the Portuguese territory – The options for ancient harbour activities within a changing nautical landscape. In CARRE-RAS, C. e MORAIS, R. (ed.) - *The Western Roman Atlantic Façade. A study of the economy and trade in the Mar Exterior from the Republic to the Principate*. (BAR) British Archaeological Reports. Oxford, Archaeopress. International Series 2162, p. 81-89.

meio urbano (neste caso com uma forte componente política).

O estudo aprofundado destas estruturas e dos materiais arqueológicos associados, a realização de estudos interdisciplinares (dendrocronologia, arqueozoologia, antracologia), bem como um exaustivo levantamento bibliográfico, documental e iconográfico permitirão um melhor enquadramento e caracterização destas realidades arqueológicas do antigo Terreiro do Paço.

BLOT, M. L. P. (2010b) – Ports et points d'abordage au Portugal - Un paysage nautique en évolution. In HUGOT, L. e TRANOY, L. (ed.) – *Les structures portuaires de l'Arc Atlantique dans l'Antiquité*. Université de La Rochelle, Bordeaux. *Aquitania*, Supplément 18, p. 39-59.

BLOT, M. L. P. (2004a) – Estuaires et histoire urbaine. Problématique portuaire et présence phénicienne en territoire portugais. In MÉNANTEAU, L. e GALLICÉ, A. (Coord.) – *Les Dossiers d'Ethnopôle. Pour une géoarchéologie des estuaires*. Aestuarium. Cordemais: Estuarium, n.º 5, p. 171-192.

BLOT, M. L. P. (2004b) – Paléogéographie côtière et activités portuaires sur le littoral portugais: une archéologie de contacts méditerranéens sur la façade atlantique. In DE MARIA, L. e TURCHETTI, R. (ed.) – *Evolución paleoambiental de los puertos y fundaderos antiguos en el Mediterraneo Occidental*. I Séminaire International ANSER, "El patrimonio Arqueológico Submarino y los Puertos Antiguos". Alicante, 14-15 de Novembro de 2003. Roma: Rubbettino, p. 37-60.

BLOT, M. L. P. (2003) – *Os Portos na Origem dos Centros Urbanos: Contributo para a Arqueologia das Cidades Marítimas e Fluvio-Marítimas em Portugal*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia. Trabalhos de Arqueologia, n.º 28, p. 338. Disponível em: <http://www.aldraba.org.pt/Publica%C3%A7%C3%B5es%20trabalhos%20acad%C3%A9micos%20Portos.html>

BLOT, M. L. P. e HENRIQUES, R. (2004) – Arqueologia Urbana e Arqueologia do Meio Aquático. A problemática portuária como "ponte" entre dois territórios de investigação. In Bicho, N. F. (edit). *História, Teoria e Método da Arqueologia. IV Congresso de Arqueologia Peninsular*. Faro: Universidade do Algarve. Promontória Monográfica 14, p. 127-140.

BUCKLEY, D. (2000) – Lost and Found: The Archaeology of the Essex Coast. In ABERG, A. e LEWIS, C. (ed.) – *The Rising Tide. Archaeology and Coastal Landscapes*. Oxford: Oxbow Books, p. 5-16.

CAETANO, C. (2004) – *A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Pandora, p. 285.

CASTILHO, J. de (1893) – *A Ribeira de Lisboa: Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre de Deus Até Santos o Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional.

CHRISTOPHERSEN, A. (1999) – The waterfront and beyond. Commercial activity and the making of townscapes. In BILL, J. e BIRTHE, L. (ed.) – *Maritime Topography and the Medieval Town*. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14-16 May 1998. Copenhagen: PNM, Publications from The National Museum. Studies in Archaeology and History, vol. 4, p. 161-168.

CRONOLOGIA do Porto de Lisboa (1988) – Concurso de Ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa. P. Brandão. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses.

DE MARIA, L. e TURCHETTI, R. (Coord.) (2004) – *Evolución paleoambiental de los puertos y fondeaderos antiguos en el Mediterraneo Occidental*. I Seminario Internacional ANSER, intitulado “El patrimonio Arqueológico Submarino y los Puertos Antiguos”. Alicante, 14-15 de Novembro de 2003. Roma: Rubbettino.

– *Rotte e Porti del Mediterraneo dopo la Caduta dell’Imperio Romano d’Occidente*. IV Seminario ANSER. Genova, 18-19 de Junho de 2004. Roma: Rubbettino.

FOLQUE, F. (dir.) (1856-1858) – *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa*, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.

GEO (2008) – *Lisboa do século XVII. “A Mais Deliciosa Terra do Mundo”*, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.

GEO (2009) – *História de Lisboa. Tempos Fortes*, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.

GREEN, J. (1997) – Archaeological evidence of East Asian vessels. In GREEN, J. (ed.), BURNINGHAM, N.; CLARK, P. e KENDERDINE, S. (contrib.) – *Maritime Archaeology of the People’s Republic of China*. Interim Report for the Western Australian Department of Resources Development. Australian Centre of Excellence for Maritime Archaeology. Western Australian Museum, n.º 237, Special Publication n.º 1, p. 19-31.

HARRIS, E. C. (1991) – *Princípios de estratigrafia arqueológica*, Crítica, Barcelona.

HARRIS, E. C.; BROWN III, M. e BROWN, G. (1993) – *Practices of Archaeological Stratigraphy*, Academic Press.

HUGOT, L. e TRANOY, L. (ed.) (2010) – Les Structures Portuaires de l’Arc Atlantique dans l’Antiquité. Journée d’Etudes, Université de La Rochelle, janvier 2008. *Aquitania*, Supplément 18. Bordeaux : Maison de l’Archéologie.

KULESSA, B. (1999) – The harbour suburb an its significance for the urban development of Stralsund. In BILL, J. e BIRTHE, L. C. (ed.) - *Maritime Topography and the Medieval Town*. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14-16 May 1998. Copenhagen: PNM Publications from The National Museum. Studies in Archaeology & History, vol. 4, p. 71-78.

LISBOA antes do Terramoto, Grande vista da cidade, entre 1700 e 1725 (2004). Lisboa: Gótica.

LISBOA Quinhentista, Catálogo, 1997. Lisboa: Museu da Cidade.

MAGALHÃES, J. R.; GARCIA, J. C. e FLORES, J. (dir.) (1997) – *Cartografia de Lisboa Séculos XVII a XX*. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos. Lisboa: Museu da Cidade, Câmara Municipal de Lisboa.

MILNE, G. (1997) – River Thames. In DELGADO, J. P. (ed.) – *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*. London: British Museum Press, p. 347-348.

MOITA, I. (1994) – Lisboa no Século XVI. A Cidade e o Ambiente. *O Livro de Lisboa*, Lisboa: Livros Horizonte.

MOLAUG, P. B. (1999) – King’s Quay and Bishop’s Quay – the harbour of medieval Oslo. In BILL, J. e BIRTHE, L. C. (ed.) - *Maritime Topography and the Medieval Town*. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14-16 May 1998. Copenhagen: PNM Publications from The National Museum. Studies in Archaeology & History, vol. 4, p. 169-178.

MURALHA, J. e LEITÃO, M. (1998) – *Relatório dos trabalhos arqueológicos realizados na Praça do Município*. Lisboa: Museu da Cidade.

QUEIROZ, P. F. e LEEUWAARDEN, W. V. (2002) – *Identificação de um conjunto de peças de madeira provenientes do estaleiro da Ribeira das Naus na Praça do Município, Lisboa*,

Trabalhos do CIPA n.º 34, CIPA (Centro de Investigação em Paleoecologia Humana e Arqueociências – IPA). Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.

RASMUSSEN, U. F. (1999) – Køge – the topography of a planned harbour town. In BILL, J. e BIRTHE, L. C. (ed.) - *Maritime Topography and the Medieval Town*. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14-16 May 1998. Copenhagen: PNM, Publications from The National Museum. Studies in Archaeology & History, vol. 4, p. 237-250.

RODRIGUES, P. J. e VALE, A. (2000) – Os navios de Lisboa. In “*Terrenos” da Arqueologia da Península Ibérica*. Actas do 3.º Congresso de Arqueologia Peninsular. UTAD, Vila Real, Setembro de 1999. Porto: ADECAP, p. 454-467.

SANTOS, M. J. (2006) – O Largo Vitorino Damásio (Santos-o-Velho, Lisboa: contributo para a história da zona ribeirinha de Lisboa. *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, Vol. 9, n.º 2, p. 369-399.

SILVA, A. V. (1987) – *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, 3.ª ed.: I e II, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.

SHIMIN, L. (1991) – Waterfront excavations at Dongmenkou, Ningbo, Zhe Province, P. Republic of China. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 20: 4, p. 299-311.

SOROMENHO, M. (1994) – Paço da Ribeira. *Dicionário da História de Lisboa*, dir. Francisco Santana e Eduardo Sucena, Lisboa, p. 676-678.

WESTERDAHL, C. (2008) – Fish and Ships. Towards a theory of maritime culture. *Deutsches Schiffahrtsarchiv Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums* 30. 2007.

WESTERDAHL, C. (1991) – The maritime cultural landscape. *The International Journal of Nautical Archaeology*. 5-14. London.

ZEVI, A. G. e TURCHETTI, R. (Coord.) (2004) – *Méditerranée Occidentale Antique: Les Échanges*. III Séminaire International ANSER. Marseille, 14-15 de Maio de 2004. Roma : Rubbettino.

REFERÊNCIAS ICONOGRÁFICAS

BRAUNIUS, G (1572) – *Civitates Orbis Terrarum*. Vol. . Colónia: T. Graminaeus.

COUSE, J. (s. d.) – *Panorâmica de Lisboa anterior ao terramoto de 1755*. Biblioteca Central de Marinha, 5K3 17.

COUSE, J. (1965) – *The City of Lisbon as Before The Dreadfull Earthquake of November 1st. 1755*. Lisboa: Câmara Municipal.

GRANDE Vista de Lisboa. Painel de azulejos anterior ao sismo de 1755, Museu Nacional do Azulejo.

MATERIAL CARTOGRÁFICO

Planta de Lisboa “Da Casa do Alentejo” (1727). Museu da Cidade, DES. 1403.

Carta Topográfica de Lisboa, de J. Duarte Fava (1826). Museu da Cidade, GRA. 481.

Planta de Lisboa e Belém (1812) segundo observações de oficial do General Duque de Wellington. Museu da Cidade, GRA 292.

Planta de Lisboa e Belém. Museu da Cidade, GRA 299.

Carta Topográfica de Lisboa (1871), Filipe Folque (1871). Museu da Cidade, GRA. 480.

Carta Militar de Portugal. Folha 431, Instituto Cartográfico do Exército, escala 1/25 000, Lisboa, suporte digital.