

O Contributo do Estudo Arqueológico para a Compreensão do Fenómeno da Modernidade e Globalização na Madeira

The Contribution of Archaeological Studies to Understand the Phenomenon of Modernity and Globalization in Madeira

Ana Mendonça¹
Alexandre Brazão²

Resumo

O presente artigo pretende refletir sobre a globalização e construção do mundo Moderno, dos séculos XV a XIX, através do contributo da Arqueologia. No conjunto dos dados arqueológicos, obtivemos informações relevantes para conhecer, por um lado, a formação do urbanismo da cidade do Funchal, que obedece a modelos importados de outras cidades, como é o caso de Lisboa, mas também para a compreensão do quotidiano da população e as dinâmicas de relação com o exterior, sobretudo a partir da cultura material.

Neste artigo pretendemos abordar a temática da expansão, que iniciou no período moderno, a partir de um dos mais importantes espaços de contacto, a ilha da Madeira. Por outro lado, importa ainda refletir sobre o impacto da exploração e comércio do açúcar, com base na cultura material ainda em estudo em dois projetos de investigação, o *Margullar* e o *CERIBAM – Arqueologia y Arqueometría del Expansionismo Atlántico*

¹ Investigadora e Subdiretora do CEAM – Centro de Estudos de Arqueologia Moderna e Contemporânea desde 2019. Concluiu a Licenciatura em 2016 e a dissertação de Mestrado em Arqueologia em 2019, pela Universidade do Minho, especializando-se em Arqueologia Urbana. É bolseira de doutoramento pela Fundação para a Ciência e Tecnologia – CHAM (Centro de Humanidades), da Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, e desenvolve atualmente a tese de doutoramento intitulada *O urbanismo da Baixa de Lisboa: estudo de arqueologia urbana (finais do século XV ao terramoto de 1755)*. Contacto: ana.mendonca.ceam@gmail.com.

² Investigador e Diretor do CEAM – Centro de Estudos de Arqueologia Moderna e Contemporânea. Mestrando em Arqueologia na Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. É Assistente de Arqueólogo pela Escola Profissional de Arqueologia desde 2000. É Operador Marítimo-Turístico, pela Universidade dos Açores, desde 2012, e instrutor de mergulho SSI, desde 2015. Contacto: alexandre.brazao.ceam@gmail.com.

Ibérico en el Norte de África y las Islas de la Macaronesia (Siglos XV-XVI): Cerámica, Poblamiento y Comercio.

Palavras-chave: Arqueologia Moderna; Arqueologia Urbana; Arqueologia Subaquática; Açúcar; Globalização.

Abstract

The article endeavors to illuminate the complex processes of globalization and the consequent construction of the modern world spanning the 15th to 19th centuries, utilizing archaeological evidence as its primary analytical resource. Central to its narrative is an exploration between imported urban architectural paradigms, notably those emanating from cosmopolitan centers such as Lisbon, and the resultant urban evolution of atlantic cities. Additionally, the article undertakes an in-depth examination of quotidian existence during this period, particularly elucidating socio-economic dynamics through meticulous analysis of ceramic artifacts.

Expanding on the theme, the article aims to delve deeper into the expansion phenomenon initiated during the modern era, with Madeira Island serving as a crucial point of contact. Additionally, it seeks to reflect on the impact of sugar exploration and trade, drawing on ongoing research projects such as *Margullar* and *CERIBAM – Arqueologia y Arqueometría del Expansionismo Atlántico Ibérico en el Norte de África y las Islas de la Macaronesia (Siglos XV-XVI): Cerámica, Poblamiento y Comercio.*

Keywords: Modern Archaeology; Urban Archaeology; Underwater Archaeology; Sugar; Globalization.

Introdução

Ao longo dos séculos XV e XVI, verifica-se em Lisboa uma centralização da dinâmica da cidade na zona ribeirinha. Este movimento de aproximação à zona da Baixa dotou esta zona de infraestruturas administrativas e comerciais, à medida que Lisboa se configurava como ponto de partida para as políticas expansionistas³. É ainda relevante para a compreensão das dinâmicas urbanísticas deste setor da cidade nos referirmos às estruturas portuárias. A construção de edifícios de apoio à construção e reparação naval, veio alterar a forma urbana da margem ribeirinha. As características destas estruturas possibilitaram a confirmação de uma regularidade que, gradualmente, era implantada na cidade. As regras urbano-arquitetónicas estabelecidas por D. Manuel I pretendiam responder às transformações económicas

³ CAETANO, 2004, *A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa (séculos XV a XVIII)*.

e sociais de finais do século XV. Neste sentido, as soluções estruturais desenvolvidas passaram pela correção de problemas de saneamento, renovação, alargamento e desimpedimento das ruas⁴.

Assim, toda a dinâmica traçada para a zona da Ribeira vai ser refletida na sua relação com o exterior, através do estabelecimento de modelos e padrões que vão definir as cidades ultramarinas, como é também o caso do Funchal.

No âmbito da tese de doutoramento atualmente em desenvolvimento, pretende-se compreender a evolução urbanística da Baixa de Lisboa a partir de dados de intervenções arqueológicas com o objetivo de caracterizar este espaço. Paralelamente, consideramos que este conhecimento é fundamental para analisar, num quadro mais amplo, o fenómeno de expansão do período moderno, quer através da transposição de modelos urbanísticos, quer seja através da circulação de bens e pessoas.

Neste artigo procuraremos, na primeira parte, apresentar os dados mais relevantes identificados em intervenções arqueológicas no Funchal, que podem explicar esta transposição de padrões no modo de construir a cidade⁵. Na segunda parte, vamos apresentar alguns projetos que têm contribuído para explicar os vários pontos de contacto no atlântico com base em evidências materiais, sobretudo a partir das cerâmicas.

Funchal, Uma Cidade Atlântica (Contributos para o seu Estudo)

Da intervenção arqueológica que decorreu da reabilitação dos antigos edifícios Bordados João de Sousa Viola, Lda., no centro histórico de Santa Maria Maior (Zona Velha), importa referir a identificação de um arruamento composto por seixos rolados, com a orientação norte-sul.

O núcleo de Santa Maria do Calhau, localizado na parte este da baía do Funchal, na margem esquerda da atual ribeira de João Gomes, foi estruturado logo no século XV⁶. A definição da rua de Santa Maria num eixo paralelo ao mar e, posteriormente, da rua Nova, paralela à anterior, contribuiu para articular e organizar a urbanização que se fazia nesta parte da cidade.

⁴ CARITA, 1999, *Lisboa manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna: 1495-1521*; ROSSA, 1995, «A cidade portuguesa», pp. 233-318.

⁵ MENDONÇA, FREITAS, BRAZÃO, 2023, «Arqueologia em ambiente de obra: o caso da Região Autónoma da Madeira», pp. 53-57.

⁶ ARAGÃO, 1979, *Para a História do Funchal. Pequenos passos da sua memória*.

Mapa 1 – Localização das intervenções arqueológicas no Funchal realizadas entre 2019 e 2021



Fonte: Mapa elaborado em software QGIS, pelo CEAM. Ortofotomapa da Madeira, 2018 (DROT – Direção Regional do Ordenamento do Território).

Os dados apresentados permitiram acrescentar informação relativa aos elementos que configuravam o quarteirão limitado por estas ruas. Assim, parece-nos que a ligar as ruas principais existiam arruamentos, becos ou travessas, conforme atestam os achados identificados. Confrontando com a Planta da Cidade do Funchal de Mateus Fernandes, foi possível verificar a relativa proximidade destas estruturas com a igreja de Nossa Senhora do Calhau e a antiga Misericórdia. A interpretação desta informação levou-nos a considerar que estaríamos perante um espaço público exterior, que poderá relacionar-se com esses edifícios.

Fotografia 1 – Arruamento que ligava o eixo paralelo ao mar, rua de Santa Maria, à rua Nova (atual rua Latino Coelho) (2019)



Fonte: Registo fotográfico pela equipa do CEAM.

O sítio da intervenção do edificado localizado na rua da Carreira, no centro histórico de São Pedro, refere-se à construção de várias unidades habitacionais que se vão agregar, mais tarde, numa casa senhorial. Desta intervenção, importa mencionar o núcleo mais antigo deste conjunto habitacional, a partir do qual o edifício se compõe.

Assim, os vestígios arqueológicos e arquitetónicos permitiram caraterizar uma casa, com acesso a um espaço exterior, o logradouro, onde funcionava um poço, ainda parcialmente preservado. O acesso principal estava orientado à rua da Carreira. Esta anterior fachada encontrava-se marcadamente afastada do atual eixo da rua

da Carreira. Por esse motivo, considerámos que este seria um dos alinhamentos primitivos da rua, atribuindo-se a este eixo uma configuração mais larga do que a atual. Os resultados preliminares obtidos demonstraram a permanência do eixo da rua da Carreira, mas supõe-se que seria mais larga do que a atual.

Fotografia 2 – Poço identificado no logradouro que servia a unidade habitacional primitiva.

Rua da Carreira (2019)



Fonte: Registo fotográfico pela equipa do CEAM.

Os imóveis da intervenção que designa atualmente o Hotel Barceló Funchal estão circunscritos por três ruas principais, a dos Murças, a da Alfândega e a Dr. António José de Almeida. Estas ruas definem os limites do quarteirão da intervenção que se insere no centro histórico da Sé, sob a área de proteção da Sé Catedral do Funchal, da antiga Alfândega e da Fortaleza de São Lourenço.

Os dados arqueológicos mais significativos correspondem às evidências arqueológicas documentadas nas sondagens escavadas no edifício orientado à rua dos Murças. As estruturas identificadas correspondem a uma unidade habitacional,

com vários muros associados a uma sucessão de pavimentos que se preservaram. A presença de um espaço definido por uma calçada madeirense⁷, interpretado como uma área exterior, poderá ser indicativo de que a fachada principal estaria orientada para a rua anteriormente designada rua do Capitão (atual rua dos Murças), e que a casa se desenvolvia para o interior do quarteirão.

A diversidade tipológica de cerâmica utilitária de importação revela o quadro do quotidiano das populações daquela zona da cidade⁸. Por outro lado, a presença reduzida de cerâmica de fabrico local pode ser indicadora do estatuto social e económico dos habitantes daquela área, que privilegiavam a utilização de cerâmica de importação portuguesa e europeia.

Fotografia 3 – Muros de uma unidade habitacional e área exterior composta por um pavimento em calhau rolado. Hotel Barceló Funchal (2021)



Fonte: Registo fotográfico pela equipa do CEAM.

Em suma, os casos aqui apresentados vêm acrescentar informação sobre o urbanismo do Funchal, a uma escala mais estreita, das estruturas que compunham a malha da cidade no período moderno. As comparações com os casos próximos de Portugal continental, ainda em estudo no âmbito da tese de doutoramento, constituem os paralelos para a análise do urbanismo do Funchal. Apesar da clara transposição de traços urbanos do continente para as ilhas, consideramos que estes fenómenos serão mais complexos. Afinal, a adaptação a um espaço novo acaba por ser sentida diferentemente.

⁷ SILVA, 2007, «Bordados de pedra. Estudo de alguns exemplares de calçada madeirense no Monte», pp. 68-90.

⁸ SILVA, FERNANDES, SILVA, 2003, *Olaria portuguesa: do fazer ao usar*.

O Comércio do Açúcar na Rede Atlântica

As políticas de expansão, conforme vimos acima, foram acompanhadas de um conjunto de transformações que dotaram a Baixa de Lisboa de edifícios e espaços com uma direta relação com o exterior. Ou seja, Lisboa e as restantes cidades ultramarinas funcionaram em rede. No entanto, importa também referir aquele que foi o primeiro motor da economia e motivação para a ocupação dos arquipélagos do Atlântico: o açúcar. As ilhas atlânticas foram, efetivamente, um lugar de experimentação para o desenvolvimento da cultura sacarina.

Para o caso específico da Madeira, os resultados da introdução da cultura sacarina na ilha foram promissores. A qualidade do produto levou a um crescimento acentuado da sua procura e exportação para a Europa. Esta demanda conduziu a uma intensa exploração açucareira e, conseqüentemente, da alteração da paisagem da ilha⁹.

Também na cidade, a rentabilidade da produção açucareira fez desenvolver a zona ocidental do Funchal, na segunda metade do século XV, adicionando nesse setor uma nova dinâmica urbanística que se caracterizava, para além das construções de caráter habitacional, da edificação do Convento de São Francisco, da Fortaleza de São Lourenço, da Sé Catedral, da Alfândega Nova e da Casa de Câmara e Paço de Tabeliães¹⁰.

O projeto ainda em curso, *CERIBAM – Arqueologia y Arqueometría del Expansionismo Atlántico Ibérico en el Norte de África y las Islas de la Macaronesia (Siglos XV-XVI): Cerámica, Poblamiento y Comercio*, financiado pelo Ministério de Ciência e Inovação, da responsabilidade do investigador Javier Garcia Iñáñez, tem como principal objetivo estudar as dinâmicas comerciais e humanas entre a Península Ibérica, o Norte de África e as ilhas da Macaronésia, nos séculos XV e XVI, a partir do estudo de materiais cerâmicos e da sua caracterização arqueométrica. A campanha que decorreu na Madeira e que juntou investigadores do CEAM – Centro de Estudos de Arqueologia Moderna e Contemporânea, do CHAM – Centro de Humanidades e da Universidad del País Vasco, possibilitou o estudo de um vasto espólio de cerâmica importada, local e cerâmica do açúcar. Ainda numa fase preliminar dos resultados, o conjunto estudado mostrou a forte dinâmica de circulação de cerâmica durante

⁹ SOUSA, 2012, *Ilhas de arqueologia: o quotidiano e a civilização material na Madeira e nos Açores (séculos XV-XVIII)*, volume I.

¹⁰ FERNANDES, 1996, *Cidades e casas da Macaronésia* [...].

o período moderno, reforçando a posição estratégica e importância cultural e económica da Madeira na rede atlântica.

Fotografia 4 – Estudo do espólio cerâmico proveniente do Hotel Barceló Funchal, no âmbito do projeto CERIBAM, em 2022



Fonte: Registo fotográfico pela equipa do CEAM.

No caso do Património Cultural Subaquático, apesar de ainda não conhecermos vestígios diretamente relacionados com a indústria do açúcar, tem demonstrado potencial para comprovar o papel fulcral da Madeira nas navegações atlânticas, desde o século XV.

Os estudos realizados neste ambiente têm validado diversas teorias de que o Arquipélago da Madeira, ao longo do tempo, exerceu diferentes níveis de influência no tráfego e comércio atlântico. Aproveitamos um excerto de Maria de Fátima Abreu¹¹, no seu livro de análise histórica ao navio *Red Jacket*, para resumir a importância que o arquipélago, nomeadamente o Porto do Funchal, assumiu ao longo do tempo:

«se não pelos negócios mais visíveis do açúcar ou do vinho, esta ilha foi procurada ao longo dos séculos, pela sua localização geográfica, atlântica, se ter revelado estratégica para as embarcações que, das nações europeias, navegam para Sul e das Índias Ocidentais para a Europa, não tendo escapado ao olhar dos interessados, que nela aportavam na sua rota».

¹¹ ABREU, 2020, *Memória do Red Jacket de famoso transatlântico a "Pontão" de carvão*, p. 61.

A metrópole do Funchal é uma cidade reconhecidamente europeia desde o século XV¹². A opulência visível na sociedade funchalense, reflexo de uma economia próspera, resultante da exploração açucareira prevaleceu até meados do século XVIII. Apesar da decadência desta indústria, o porto do Funchal continuou a merecer destaque como porto seguro para aguadas e transbordos dos navios europeus, principalmente nas viagens de “ida” que desciam a costa africana com destino à Ásia ou às Américas.

Com o advento da máquina a vapor, a Madeira e em especial o porto do Funchal mudou o panorama de importância como ponto estratégico, desta vez relacionado com a frequência de navios que podiam agora regressar à Europa utilizando rotas diretas, sem dependência de ventos e correntes.

Exemplo deste fenómeno é o caso do *SS Newton*, naufragado na tarde de 21 de abril de 1881 na baixa da Badajeira, a 300 metros a nordeste do Ilhéu da Ponta de São Lourenço, após uma curta paragem para aguada e trasfega de carvão no porto do Funchal¹³.

Procedente de Salvador da Baía, e com destino ao Reino Unido, o *SS Newton*, pertencente à *Liverpool, Brazil & River Plate Steam Navigation & Company*, transportava uma carga de 1200 toneladas de açúcar e café.

O estudo de valorização deste local, promovido pela Secretaria Regional de Turismo e Cultura e pela ACIF – Associação de Comércio e Indústria do Funchal, foi desenvolvido pelo CEAM em parceria com o CHAM – Centro de Humanidades da Universidade Nova de Lisboa e o CINAV – Centro de Investigação Naval da Marinha Portuguesa, ao abrigo do projeto Margullar – Interreg MAC. Permitiu, entre outras questões, conhecer melhor os vestígios e a sua significância no contexto do enquadramento do Arquipélago da Madeira na navegação atlântica durante o século XIX.

¹² FREITAS, MENDONÇA, BRAZÃO, 2023, «A influência do mar na construção da Madeira: um breve estudo para a análise da paisagem cultural marítima», pp. 17-19.

¹³ FREITAS, MENDONÇA, BRAZÃO, 2022, «Potencial Arqueológico em Meio Aquático na Madeira», p. 572; NETO, 2022, *Guia de Mergulho do Património Subaquático Visitável dos Arquipélagos da Madeira, Cabo Verde e Açores*, p. 11; SALGADO, 2023, «Memórias da Ponta de São Lourenço (1968)», p. 62; SALGADO, 2024, «Três Rotas Arqueológicas Subaquáticas na Madeira», p. 61; BETTENCOURT, 2024, *Relatório Final dos trabalhos arqueológicos na Baixa da Badajeira – Ponta de São Lourenço, no âmbito do Projeto Margullar I – Património e Turismo Arqueológico Subaquático na Macaronésia*, p. 8.

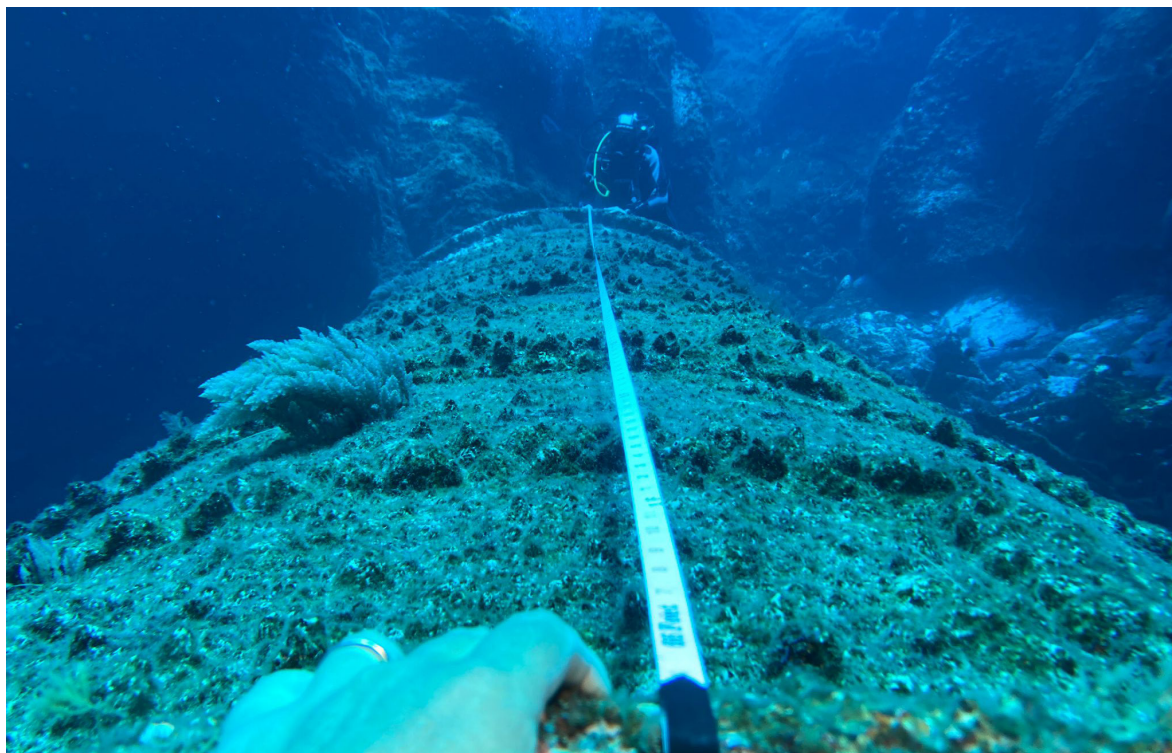
Estampa 1 – Fragmento de bordo de prato, com decoração em verde representando os elos de uma corrente (2024)



Fonte: Processamento fotogramétrico e estampa elaborado por Marco Freitas e Francisco Mendes

Nota: Louça característica da empresa de navegação *Liverpool, Brazil & River Plate Steam Navigation & Company*, um dos indícios que permitiu a identificação dos vestígios como pertencentes ao SS *Newton*.

Fotografia 5 – Trabalhos arqueológicos de medição da caldeira do SS *Newton*, elemento singular na mancha de dispersão de vestígios (2021)



Fonte: Hugo Silva (mergulhador, Focus Natura)

Nota: Importante testemunho da construção naval a vapor numa época de rápidas mudanças construtivas, aplicadas para a navegação transatlântica britânica durante o século XIX.

Conclusão

Os resultados brevemente apresentados neste artigo, ainda numa fase preliminar, permitiram demonstrar a pertinência dos dados arqueológicos para compreender o fenómeno da globalização e modernidade na Madeira.

A partir de três sítios intervencionados no Funchal, que deixaram a descoberto um conjunto de estruturas de várias tipologias, foi possível compreender que estamos perante um urbanismo planeado, desenvolvido a partir de uma preconceção, modelo ou padrão, conforme já vinha sendo feito em Lisboa, com o alargamento das ruas e regularização das fachadas¹⁴. Este foi, efetivamente, um espaço de criação de um programa urbanístico de raiz que, a um ritmo acelerado, foi crescendo¹⁵. Ainda neste quadro da construção da cidade, será ainda importante refletir em estudos mais específicos, acerca das técnicas construtivas e materiais de construção utilizados e a sua proveniência.

Contudo, estamos cientes de que os dados arqueológicos da Baixa de Lisboa, ainda em estudo no âmbito da tese de doutoramento, poderão dar mais contributos acerca desta transposição do modo de construir a cidade, tanto para a Madeira como para as outras cidades do atlântico.

Consequência direta da ocupação nas ilhas atlânticas são, também, o assentamento de pessoas, bens e produtos. Nesta parte, procurámos apresentar, através do estudo de cerâmicas de importação e do açúcar, que houve um contacto continuado com o exterior, numa cidade que se foi compondo virada para fora¹⁶.

Em suma, procurámos traçar esta rede de contacto atlântica com base nos vestígios arqueológicos identificados na Madeira. Contudo, consideramos que este fenómeno, que mantém uma ligação de proximidade com o exterior, é bem mais complexo. Houve uma visível adaptação da sociedade a uma paisagem, ao clima e à própria utilização e vivência do espaço que é distinta, por mais que tentemos espelhar a transposição de modelos. E, por essa razão, é exatamente naquilo que é único, ou pelo menos distinto, que é importante olhar, desmontar e reorientar a investigação para compreender a construção da Madeira.

¹⁴ CAETANO, 2004, *A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa (séculos XV a XVIII)*; CARITA, 1999, *Lisboa manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna: 1495-1521*.

¹⁵ ARAGÃO, 1979, *Para a História do Funchal. Pequenos passos da sua memória*.

¹⁶ FREITAS, MENDONÇA, BRAZÃO, 2023, «A influência do mar na construção da Madeira: um breve estudo para a análise da paisagem cultural marítima», pp. 17-19.

Referências Bibliográficas

- ABREU, M. F., 2020, *Memória do Red Jacket de famoso transatlântico a “Pontão” de carvão*, Funchal, Secretaria Regional de Turismo e Cultura – Direção Regional da Cultura.
- ARAGÃO, A., 1979, *Para a História do Funchal. Pequenos passos da sua memória*, Funchal, Secretaria Regional da Educação e Cultura – Direção Regional dos Assuntos Culturais.
- BETTENCOURT, J., 2024, *Relatório Final dos trabalhos arqueológicos na Baixa da Badajeira – Ponta de São Lourenço, no âmbito do Projeto “Margullar – Património e Turismo Arqueológico Subaquático na Macaronésia”*. [Está disponível em algum repositório, onde possa ser consultado?]
- CAETANO, C., 2004, *A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa (séculos XV a XVIII)*, Lisboa, Pandora.
- CARITA, H., 1999, *Lisboa manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna: 1495-1521*, Lisboa, Livros Horizonte.
- FERNANDES, J. M., 1996, *Cidades e casas da Macaronésia. Evolução do território e da arquitectura doméstica nas Ilhas Atlântidas sob influência portuguesa. Quadro histórico, do séc. XV ao séc. XVIII*, Porto, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.
- FREITAS, M., MENDONÇA, A., BRAZÃO, A., 2022, «Potencial Arqueológico em Meio Aquático na Madeira», in *Revista Atlântida*, vol. LXVII, pp. 569-575.
- FREITAS, M., MENDONÇA, A., BRAZÃO, A., 2023, «A influência do mar na construção da Madeira: um breve estudo para a análise da paisagem cultural marítima», in *Islenha*, n.º 72, pp. 17-19.
- MENDONÇA, A., FREITAS, M., BRAZÃO, A., 2023, «Arqueologia em ambiente de obra: o caso da Região Autónoma da Madeira», in *Revista alínea*, n.º 1, pp. 53-58
- NETO, J. L. (coord.), 2022, *Guia de Mergulho do Património Cultural Subaquático Visitável dos Arquipélagos da Madeira, de Cabo Verde e dos Açores*, s.l., ADCA – Agência para o Desenvolvimento da Cultura dos Açores.
- ROSSA, W., 1995, «A cidade portuguesa», in PEREIRA, Paulo (ed.), *História da Arte Portuguesa*, vol. III, Lisboa, Círculo de Leitores, pp. 233-318.
- SALGADO, A., 2023, «Memórias da Ponta de São Lourenço (1968)», in *Revista de Marinha*, n.º 86, p. 62.

- SALGADO, A., 2024, «Três Rotas Arqueológicas Subaquáticas na Madeira», in *Revista de Marinha*, n.º 87, pp. 61-63.
- SILVA, A., 2007, «Bordados de pedra. Estudo de alguns exemplares de calçada madeirense no Monte», in *ILHARQ – Revista de Arqueologia e Património Cultural do Arquipélago da Madeira*, n.º 7, pp. 68-90.
- SILVA, R. H., FERNANDES, I. M., SILVA, R. B., 2003, *Olaria portuguesa: do fazer ao usar*, Lisboa, Assírio & Alvim.
- SOUSA, E., 2012, *Ilhas de arqueologia: o quotidiano e a civilização material na Madeira e nos Açores (séculos XV-XVIII)*, volume I, Tese de Doutoramento, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.