

ARQUEOLOGIA EM PORTUGAL

2017 – Estado da Questão



ASSOCIAÇÃO
DOS ARQUEÓLOGOS
PORTUGUESES

Coordenação editorial: José Morais Arnaud, Andrea Martins
Design gráfico: Flatland Design

Produção: Greca – Artes Gráficas, Lda.
Tiragem: 500 exemplares
Depósito Legal: 433460/17
ISBN: 978-972-9451-71-3

Associação dos Arqueólogos Portugueses
Lisboa, 2017

O conteúdo dos artigos é da inteira responsabilidade dos autores. Sendo assim a Associação dos Arqueólogos Portugueses declina qualquer responsabilidade por eventuais equívocos ou questões de ordem ética e legal.

Desenho de capa:

Levantamento topográfico de Vila Nova de São Pedro (J. M. Arnaud e J. L. Gonçalves, 1990). O desenho foi retirado do artigo 48 (p. 591).

Patrocinador oficial



A COZINHA E A MESA A BORDO DA FRAGATA PORTUGUESA SANTO ANTÓNIO DE TANÁ (MOMBAÇA, 1697): ESTUDO DE OBJECTOS METÁLICOS E EM MADEIRA

Inês Pinto Coelho¹, Patrícia Carvalho², André Teixeira³

RESUMO

Em 1697, a fragata *Santo António de Taná* partiu de Goa para Mombaça, cercada há meses pelos omanitas, acabando por naufragar junto à fortaleza da cidade. Entre 1976 e 1980, o Institute of Nautical Archaeology (INA) e o National Museum of Kenya realizaram escavações nos destroços, identificando parte significativa do casco e mais de 7000 objectos relacionados com o funcionamento, a vida a bordo e a actividade comercial do navio. O CHAM associou-se ao projecto em 2012, visando a publicação integral dos vestígios. Neste artigo estudam-se os materiais em liga de estanho, de cobre e em madeira relacionados com a cozinha e a alimentação a bordo, testemunho do quotidiano das embarcações portuguesas da expansão além-mar, particularmente no antigo Estado da Índia.

Palavras-chave: Oceano Índico, Arqueologia subaquática, Vida a bordo, Século XVII.

ABSTRACT

In 1697 the *Santo António de Tana* frigate departed from Goa to rescue the fortress of St. Jesus which was surrounded by Omani Arabs for several months, ending up to wreck near the fort. Between 1976 and 1980 a team of the Institute of Nautical Archaeology (INA) and the National Museum of Kenya led by Robin Piercy and Hamo Sassoon identified a significant portion of the hull of the ship as well as more than 7000 artefacts related to its operation and on board life commercial activity. In this article we aim to study the pewter, copper alloy and wood artefacts related to the kitchen and the food on board the ship and also feeding on Portuguese ships (15th-17th centuries).

Keywords: Indian Ocean, Underwater archaeology, Shipwreck, Life aboard, 17th century.

1. INTRODUÇÃO

O Forte de Jesus localiza-se no centro histórico da cidade de Mombaça, numa pequena ilha da actual costa do Quénia (Figura 1a). Foi construído no século XVI com o objectivo de proteger os navios que circulavam pela Rota do Cabo, mas sobretudo garantir o controlo português sobre os fluxos mercantis da costa oriental africana, de que esta cidade suaíli era uma das principais escáfulas e centro político (Boxer & Azevedo, 1960; Kirkman, 1974). Nos finais do século XVII, o forte foi atacado pelas

forças omanitas, que então procuravam fazer face ao domínio português no Índico ocidental. Neste contexto preparou-se uma armada em Goa, a sede do Estado da Índia português, visando socorrer a cidade sitiada, colocando-se ao seu comando a fragata *Santo António de Taná* (Piercy, 1977).

A embarcação fora construída entre 1678 e 1680 em Baçaim, um dos mais relevantes estaleiros da Índia portuguesa, onde existiam oficiais experientes e especializados em actividades marítimas, além de abundante matéria-prima e capacidade financeira (Carvalho, 2008; Teixeira, 2010). A 25 de Novem-

1. CHAM-FCSH/NOVA | UAc; inesalexandrapinto@gmail.com

2. CHAM-FCSH/NOVA | UAc; patriciasanchescarvalho@gmail.com

3. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas; CHAM/FCSH/NOVA | UAc; texa@fcs.unl.pt

bro de 1696 a fragata saiu de Goa com outros quatro navios, naquela que seria a sua última viagem. Depois de uma primeira aproximação a Mombaça, o capitão da frota, que seguia provido com o cargo de capitão dos rios de Sena, dirigiu-se para esta região de Moçambique, a fim de tomar posse do seu cargo, ignorando os apelos para que permanecesse na cidade sitiada. Numa nova viagem a Mombaça, a fragata manteve intenso duelo com o inimigo, acabando por ficar à deriva e encalhar nos rochedos junto ao Forte, acabando por naufragar (Piercy, 1998).

Os destroços da *Santo António de Taná* permaneceram intactos até à década de 1960, quando mergulhadores amadores os descobriram, levando à organização de uma missão arqueológica dirigida por James Kirkman (Kirkman, 1972). Entre 1976 e 1980, uma equipa conjunta do Institute of Nautical Archaeology (INA) e do National Museum of Kenya, liderada por Robin Piercy e Hamo Sassoon, realizou campanhas de escavação nos destroços (Figura 1b e 1c) (Piercy, 1998). Foi identificada uma parte significativa do casco do navio (Figura 1d), além de mais de 7000 objectos relacionados com o seu funcionamento, a vida a bordo e a sua actividade comercial. Nos anos seguintes realizaram-se missões de gabinete, bem como pesquisas em arquivos e museus, para o estudo e enquadramento dos achados. Apesar dos importantes estudos parcelares desenvolvidos, não foi ainda editada a monografia deste sítio, estando o CHAM associado ao projecto desde 2012 com esse objectivo.

Entre o espólio recuperado nos destroços da fragata *Santo António de Taná* foram identificados diferentes tipos de artefactos que podem ser relacionados com a alimentação da tripulação e passageiros que seguiam a bordo. Excluindo os objectos em cerâmica e em vidro, que já foram tema de trabalhos específicos (Sassoon, 1981; Silva, 2017), estudam-se neste artigo os artefactos em liga de cobre, liga de estanho e em madeira. O facto do trabalho ser parte de um projecto mais vasto leva a que as considerações que se apresentam devam ser confrontadas com os demais trabalhos em curso sobre o sítio arqueológico, com o objectivo de melhor apurar as hipóteses enunciadas. O artigo foi efectuado a partir dos registos de terreno, incluindo notas de escavação, desenhos e fotografias produzidos por elementos do INA, agradecendo-se a Robin Piercy o fornecimento de todos estes dados e a estima com que brindou a equipa do CHAM no decurso desta investigação.

2. A CULTURA MATERIAL

Os materiais enquadram-se em três categorias: louça de cozinha, louça de mesa e objectos em madeira de funcionalidade menos clara. Na louça de cozinha são estudados os materiais em liga de cobre: um caldeirão, um copo medidor, uma pequena bacia e uma possível panela. Na louça de mesa analisam-se os objectos em estanho: um prato, uma travessa, uma escudela, três colheres e três jarros. Referem-se, por último, sete recipientes em madeira. Numa primeira parte descrevem-se as características morfológicas de cada peça e numa segunda procura-se integrar os objectos no seu contexto.

2.1. Cozinha a bordo

Nos trabalhos arqueológicos realizados na *Santo António de Taná* não foram encontrados muitos artefactos directamente relacionados com a cozinha a bordo. Destaque-se o caldeirão MH 0009, com 53 cm de diâmetro de bordo e 51 cm de altura, fabricado com chapas rebitadas em liga de cobre; de feição alongada e fundo côncavo, tinha dois orifícios circulares no bordo, por onde passaria a asa (Figura 2a). Na *Opera* (1570), de Bartolomeo Scappi⁴, estes objectos têm forma globular e são representados ao lume, estando suspensos pela asa. Este seria o principal recipiente a bordo para a confecção das refeições. Exemplos semelhantes registam-se em sítios arqueológicos subaquáticos, como o navio inglês *Mary Rose*, afundado em 1545, no Reino Unido (Gardiner & Allen, 2005, p. 430)⁵.

Também em liga de cobre, foi recuperado um provável copo medidor de pequenas dimensões (MH 0156) (Figura 2b), com aproximadamente 4 cm de diâmetro e 5,4 cm de altura. Apresenta uma divi-

4. <https://www.flickr.com/photos/bibliodyyssey/3353001583>, consultado em Julho de 2017.

5. Embora não pareça ser o caso da peça em apreço, os caldeirões podiam também ser utilizados para conter alcatrão e breu, materiais utilizados nas reparações das embarcações durante as viagens. Veja-se a este propósito o «Diseño de las calderas y otras piezas de cobre que se usan en la Armada para envase de la pólvora de los navíos», do Archivo General de Simancas, *Secretaría de Guerra*, Legajos, 00749, acompanhado da carta de Pedro de Castejón ao Conde de Riela (Ferrol, 15 de Maio de 1773). A bordo do navio *Mary Rose*, junto ao compartimento do carpinteiro de bordo, foi encontrado um caldeirão ainda com vestígios de uma substância resinosa-breu (Gardiner & Allen, 2005, p. 322).

sória no interior e uma pega decorada na zona do corpo. Apesar de não termos encontrado paralelos para este objecto, possivelmente seria utilizado na confecção das refeições.

O exemplar MH 0342 (Figura 2c), fabricado no mesmo material, poderá classificar-se como uma pequena bacia, objecto utilitário presente em todas as cozinhas coevas, para lavagem e confecção dos diversos tipos de alimentos⁶. De perfil completo, tem bordo revirado com aproximadamente 15,5 cm de diâmetro, fundo ligeiramente côncavo com 12 cm de diâmetro e uma forma hemisférica, medindo 6,5 cm de altura e cerca de 0,1 cm de espessura. O corpo e a base apresentam círculos incisos distantes 1 a 2,5 cm, sendo menos espaçados em direcção ao bordo.

Já o exemplar MH 4118 / MH 4514 / MH 4654 / MH 4684 reporta a porções do bordo e arranque do corpo de um contentor de maiores dimensões (Figura 2d). O bordo é aplanado, tem aproximadamente 37,5 cm de diâmetro e 1,8-2,2 cm de espessura, apresentando perfurações circulares, eventualmente para encaixa de asas; a espessura da parede conservada, de tendência vertical, ronda os 0,1 cm. Poderá corresponder também a uma bacia, ou então a uma panela, já que estes objectos surgem descritos como contendo cabos ou asas, servindo para cozer e confeccionar alimentos (Torres & Teixeira, no prelo). Neste grupo enquadram-se alguns fragmentos de asas/pegas de formato rectangular, que poderão ter pertencido a tampas de panelas (MH 2339 e MH 5327), com comprimentos que variam entre 11,4 e 15,8 cm e altura entre 4 e 4,5 cm, sendo todas fabricadas em liga de cobre (Figura 2e, 2f). Exemplares semelhantes surgem nas ilustrações da Ópera (1570), de Bartolomeo Scappi⁷.

Os materiais em liga de cobre, relacionados com a cozinha a bordo, foram recuperados um pouco por todo o sítio, sendo que a maior quantidade de asas neste material acaba por estar concentrada na zona de popa e na extremidade de bombordo do navio, relacionando-se com uma possível localização do

espaço que poderia ser destinado à confecção de alimentos (Pereira, 2014, p. 20). No geral, as cozinhas nos navios da Carreira da Índia localizavam-se na penúltima coberta e dispunham de um ou dois fogões (Lopes & Frutuoso, 1995; Matos, 1998, p. 379). Os viajantes descrevem-nas como zonas muito quentes, cheias de fumo, densamente ocupadas nas horas destinadas à confecção de alimentos e frequentemente palco de disputas por um lugar no fogão⁸. De facto, todos queriam aquecer os seus alimentos, pelo que dois fogões podiam servir quatrocentas a quinhentas pessoas, provocando filas intermináveis (Lopes & Frutuoso, 1995). Se os oficiais de condição superior ou os viajantes mais abastados dispunham de serviçais para preparar a sua alimentação a bordo, esta tarefa era uma responsabilidade individual no caso dos marinheiros, soldados e demais passageiros (Domingues & Guerreiro, 1988, pp. 25-26). Refira-se que, em dias de tempestade ou mar agitado, os fogões não podiam acender-se por razões de segurança, provocando desânimo nas tripulações⁹. Os fogões podiam ser compostos por caixas de madeira cheias de areia, ou por estruturas construídas em tijolo e ferro, sobre as quais se assentavam os grandes caldeirões em cobre (Leitão & Lopes, 1990, p. 268). Por exemplo, no caso do navio *Mary Rose* a cozinha era constituída por dois fogões em cobre, assentes numa estrutura de tijolo, localizados no porão (Gardiner & Allen, 2005, pp. 423 e 429).

2.2. Mesa a bordo

Os artefactos em estanho recuperados na *Santo António de Taná* relacionam-se indubitavelmente com o consumo de alimentos a bordo. Fazendo parte da mesa das elites embarcadas, contam-se um prato (MH 5548), uma travessa (MH 3882), uma escudela com tampa (MH 3145 e MH 4529), colheres (MH 0135, MH 2190 e MH 6506) e jarros (MH 0054, MH 3864 e MH 6429).

6. A título de exemplo, no inventário dos bens de D. Teodósio, quinto Duque de Bragança (1563), referem-se bacias de várias dimensões (parte delas expressamente indicadas como “pequenas”), com um perfil tendencialmente hemisférico, para “«cozer farteis», «fazer tortas», «fazer confeitos», «lavar caça» ou «amassar pão»” (Torres & Teixeira, no prelo).

7. <https://www.flickr.com/photos/bibliodyssey/3353001583>, consultado em Julho de 2017.

8. Por exemplo, o Conde Sarzedas na sua viagem à Índia refere um motim a bordo iniciado por causa do acesso ao fogão (Matos, 2001, pp. 43-44).

9. O viajante francês Pyrard de Laval descreveu no início do século XVII que “Tudo no navio estava repassado d’água, e avariado, o que era para nós de grande incomodo, porque em quatro dias e quatro noutes que durou a tempestade (...). Comiam só algum biscoito com um pouco de vinho, e não havia meio de cozinhar” (Laval, 1858, tomo I, pp. 21-22).

O prato (MH 5548, Fig. 3a) tem um fundo com 15,9 cm, paredes com cerca de 2,1 cm de altura e 1 cm de espessura e bordo em aba de 24,6 cm de diâmetro, sendo visível aqui uma marca composta por quatro elementos, dois deles em mau estado de conservação. O primeiro elemento da marca corresponde às letras P e M (PM) inseridas num escudo, ao passo que no segundo figura uma fivela; o terceiro elemento poderá corresponder a uma figura, talvez um leão coroado, sendo imperceptível a representação do quarto elemento. A verificar-se a hipótese do terceiro elemento corresponder a um leão coroado, poderá tratar-se de uma produção inglesa atribuída a Peter Morton (ou Mourton), que laborou entre 1675 e 1689. Globalmente, as proporções, a forma compartimentada e a composição da marca de contraste deste prato sugerem produções inglesas do século XVII¹⁰.

Exemplares semelhantes a este prato do ponto de vista formal foram recuperados em vários contextos de naufrágio ibéricos da segunda metade do século XVI e de toda a centúria seguinte, como os seguintes: Oranjemund, perdido na Namíbia em 1530 (Chirikure & alii, 2010), *Espíritu Santo*, naufragado em 1554 em Padre Island (Castro, 2000, p. 8), St. John's, na Gran Bahama Island, de 1564 (Malcom, 1996), nos navios da Invencível Armada *Girona* (1588), *Santa Maria de la Rosa* (1588) e *Trinidad Valencera* (1588) (Castro, 2000, p. 8; Martin & Parker, 1999), no navio da Carreira das Índias *Atocha*, perdido na Florida em 1622 (Castro, 2000, p. 8), bem como os artefactos recuperados em Port Royal, na Jamaica, atribuíveis a finais do século XVII (1692) (Gotelipe-Miller, 1990). Surgem ainda em contextos subaquáticos portugueses: a presumível nau da Carreira da Índia *Nossa Senhora dos Mártires*, perdida à entrada de Lisboa em 1606 (Brigadier, 2002, p. 87); o sítio Faro A, possível embarcação britânica de finais do século XVII (Blot; Fraga & Caleja, 2005, pp. 294-295)¹¹; os destroços da *Gran Principessa di Toscana*, naufragada em 1696 nas imediações do Cabo Raso, em Cascais (Cardoso, 2012, pp. 30-31 e 62). Para além dos achados arqueológicos, a presença deste tipo de pratos para consumo individual

10. Agradecemos a informação gentilmente cedida pelo Dr. Andrew Ferrar, da Pewter Society.

11. No sítio de Faro A foram recuperados vários pratos de estanho também com marcas, identificadas como pertencentes à família inglesa Edgcombe.

das elites é visível na iconografia da época, como a *Kitchen*, de Vincenzo Campi (1536-1591)¹².

Entre os vestígios foi também recuperada uma escudela com tampa em estanho (MH 3145 e MH 4529) (Figura 3b), possivelmente utilizada também para conter e servir alimentos à mesa (Weinstein, 2011, p. 164). Tem corpo de formato troncocónico com 6,6 cm de altura, bordo de 11,4 cm de diâmetro com ressalto para encaixar uma tampa com pega em forma de pinha, base em pé anelar destacado com 6,8 cm de diâmetro e duas asas trilobadas.

No mesmo material foram fabricadas três colheres. Uma mede 17,3 cm de comprimento, apresentando-se muito erodida; mostra vestígios de marca indecifrável no interior da concha e tem uma haste bífida com perfuração circular na extremidade de 0,3 cm de diâmetro (MH 0135, Figura 3c). Outra tem decoração em forma de laço na zona que une o cabo à concha, com 3,7x2,9x0,2 cm, sendo o comprimento total de aproximadamente 8 cm (MH 2190, Figura 3d). Por fim, a terceira é mais simples, com haste recta incompleta de 3 cm de comprimento; o comprimento total da porção preservada é de 13,9 cm, a parte da concha tem 4,7x6,4 cm, de profundidade tem 0,9 cm e de espessura 0,15 cm (MH 6506; Figura 3e). Exemplares de colheres semelhantes surgem representadas no naufrágio de Saint-Quay-Portrieux, da primeira metade do século XVIII (Herry, 2004, p. 102), ou no *Elizabeth and Mary*, naufragado no Québec, em 1690 (Lefèvre, 2000, p. 48).

Também para serviço de mesa recuperaram-se jarros de pequenas dimensões e de formato globular, utilizados para servir líquidos. Um deles é de pequenas dimensões, muito erodido, com bico vertedor relativamente bem preservado; tem bordo com 8,4x13cm e de altura preserva 10,8 cm (MH 0054, Figura 3h). Outro mostra tampa com asa acoplada, assenta em pé destacado e ostenta bico vertedor; tem 3,6 cm de diâmetro da base e cerca de 6,6 cm de altura (MH 3864, Figura 3f). Por fim, o terceiro é de formato piriforme, com tampa acoplada à asa e assenta em pé destacado; apresenta de diâmetro da base 3,7 cm e de altura 8,5 cm (MH 6429, Figura 3g). Exemplares semelhantes do ponto de vista formal encontram-se na colecção do Museu de Londres, datados do século XVI (Weinstein, 2011, p. 91), assim

12. Pintura a óleo conservada na Pinacoteca di Brera, Milão (<http://pinacotecabrera.org/en/collezione-online/opere/cucina/>), consultado em Julho de 2017.

como no espólio recuperado no navio de Red Bay, do século XVI (Dunning, 2007, pp. 237-238). Refira-se a descoberta de asas de formato curvo fabricadas em liga de cobre (Figura 3i), que poderão ter pertencido a jarros (MH 1360, MH 4003, MH 4004, MH 4585 e MH 4863).

A travessa (MH 3882) (Figura 3j) tem o bordo largo, formato oval e é rasa. O diâmetro do bordo é de 16,5 cm, a altura é de 9,8 cm e o diâmetro da base é de 11,4 cm. Estas peças deveriam ser utilizadas para servir os alimentos à mesa, não se podendo eliminar a hipótese de serem suporte dos jarros anteriormente descritos, visto que as dimensões são perfeitamente compatíveis. Exemplares semelhantes surgem em iconografia seiscentista, nomeadamente na pintura de *Santa Luzia*, datada do último terço do século XVII, atribuída com reservas a Bento Coelho (Sobral, 2004, p. 192).

A grande maioria dos materiais em liga de estanho e, portanto, relacionados com a mesa de bordo, foram recuperados na popa do navio, o espaço destinado aos aposentos do capitão e oficiais superiores da embarcação (Pereira, 2014, p. 81). Durante a época moderna, à semelhança do que acontecia com o vestuário (Teixeira & Gil, 2012, pp. 671-682), a hierarquia entre oficiais e marinheiros também se reflectia nos objectos de consumo alimentar. Com efeito, os objectos de mesa e destinados a servir alimentos estariam apenas associados a altos oficiais, como se pode ler na eloquente descrição do viajante neerlandês Jan Huygen Linschoten, relativa às suas viagens na Carreira da Índia na década de 1580: o “piloto, o mestre e o contra-mestre deixam-se servir muito magnificamente, com as suas canecas, bacias, copos e travessas de prata, cada qual por si, conforme a sua posição, pelos seus escravos e servidores, tendo grande abundância de todas as coisas” (Linschoten, 1997, p. 315). A referência à prata pode ser excessiva, mas fica clara a proeminência dos objectos metálicos na alimentação da elite embarcada. Já a maioria dos tripulantes possuiria apenas um recipiente para consumir as suas refeições, nomeadamente de cerâmica (Sasson, 1981, pp. 122-128) ou madeira (Brigadier, 2002, p. 83).

2.3. Os utensílios em madeira

No que concerne os utensílios em madeira foram encontrados sete recipientes e alguns fragmentos. No geral o conjunto pode ser dividido em dois grupos: um com objectos de diâmetros de bordo entre

30 a 38,5 cm e outro com utensílios maiores, de bordo entre os 53 e os 66 cm.

No primeiro grupo destacamos uma peça (MH 0623, Figura 4a) com 30,7 cm de diâmetro e com apenas 3,8 cm de altura, que corresponderá a um prato associado ao consumo de alimentos. Apresenta forma hemisférica com bordo introvertido demarcado interiormente, com lábio de secção semicircular, paredes baixas de feição curva, assente em base plana.

Outra peça (MH 0571, Figura 4b) apresenta bordo rectilíneo de 33 cm de diâmetro, forma troncocónica com 9 cm de altura máxima e base plana com 30 cm de diâmetro, parecendo também poder classificar-se como um prato para consumo de alimentos. Contudo, o bordo apresenta um ressalto, muito semelhante ao encaixe para uma tampa, apresentando vestígios de pintura a vermelho, características que podem remeter para outro tipo de utilização, por exemplo o armazenamento ou preparação de alimentos.

O recipiente MH 0602 (Figura 4c) tem bordo rectilíneo com 38,5 cm de diâmetro e com lábio de secção semicircular, também apresenta forma troncocónica, com 11 cm de altura, e a base é plana com 29 cm de diâmetro. Apresentava marcas de desbaste nas superfícies interior e exterior. Tinha ainda a particularidade de conservar vestígios de esteira junto à base, fazendo supor uma utilização junto ao chão do navio.

No segundo grupo destacam-se duas peças de dimensões muito semelhantes e com o mesmo tipo de acabamento na parte superior do bordo, constituído por cinco caneluras (MH 0604 e MH 0645, Figura 4d, 4e). O diâmetro do bordo das peças é respectivamente 53 e 55 cm, a altura é de 14,8 e 15,5 cm e o diâmetro da base é em ambos os exemplares de 44 cm. Porém, enquanto o primeiro exemplar tem bordo rectilíneo com lábio de secção semicircular, paredes de feição curva e base plana, o segundo apresenta uma feição troncocónica, sendo que este último mostra marcas de desbaste idênticas ao mencionado MH 0602.

Os recipientes MH 0603 e MH 0656 são os de maiores dimensões (Figura 4f, 4g). Enquanto o primeiro tem bordo ligeiramente extrovertido com lábio de secção semicircular e 66 cm de diâmetro, paredes de tendência curva com 18 cm de altura e base plana com 48,5 cm de diâmetro, o segundo apresenta paredes de feição troncocónica com 10,8 cm de altura, bordo com 56 cm de diâmetro e fundo plano de 41,8 cm.

Este tipo de utensilagem, também chamada “loi-

ça de pau”, já era produzida em Portugal no século XIV (Sousa & Lizardo, 2012, p. 64). No inventário de bens da Infanta D. Beatriz, datado de 1507, são mencionados vários utensílios deste tipo, em particular gamelas, trinchos, “bandejas com coberturas e sem elas”, escudelas, bacios, salsinhas, saleiros e castiçais (Freire, 1914, pp. 97-108).

Na verdade, estes objectos de grandes dimensões remetem-nos para uma eventual utilização em alimentação colectiva, comum em populações da costa oriental africana e mesmo no Hindustão. Uma relação coeva sobre o cerco de Mombaça é bastante elucidativa sobre o avultado número de indianos que constituía a tripulação desta armada¹³, como aliás era prática corrente no Estado da Índia, devendo adicionar-se a este facto a circunstância da *Santo António de Taná* ter passado por Moçambique antes do seu derradeiro e fatal recontro, integrando-se na armada naturais desta região africana.

No contexto insular atlântico foi esta mesma a interpretação conferida aos objectos aí identificados, mas a comparação foi feita com a América do século XVII, onde uma baixela de madeira seria colocada no centro da mesa para utilização colectiva, ficando a louça de importação, como a porcelana, num lugar de destaque meramente expositivo. Em meados do século XVIII, com o aumento do processo de individualização no que à refeição diz respeito, a baixela de madeira deu lugar a estas louças de importação, que afastaram cada comensal do contacto com o outro (Sousa & Lizardo, 2012, p. 351).

Todos os recipientes de madeira estudados foram encontrados na mesma quadrícula da escavação da *Santo António de Taná* (26H), à excepção de um exemplar (MH 0656). Esta área da intervenção foi associada a objectos de carpinteiro e calafate (Pereira, 2014, pp. 76-77). Na verdade, a par daquela função alimentar, não é de excluir que os utensílios em ma-

13. A relação do cerco de Mombaça existente na Biblioteca Nacional, *Fundo Geral*, Códice 584, fol.20, caracteriza desta força a componente humana da armada à saída da Índia: “consta de duas Fragatas, e duas Galeotas com quatrocentos homens de Guerra, e com a lotação dos Marinheiros que era necessaria; he verdade que neste numero de soldados, e Marinheiros entrão muitos naturaes; porem estes tambem são homens, e não sabemos que os Arabios sejam mais brancos do que elles; e nas occazioens prouão as vezes muito melhor que outros, que cuidão que o valor se não pode cobrir com huma coura preta”. Agradecemos a Pedro Pinto a disponibilização deste documento.

deira da fragata possam corresponder a outras funções, embora não haja vestígios de qualquer substância associada ao trabalho daqueles oficiais.

Em sítios de naufrágio do século XVI, como o *Mary Rose* ou o navio de Red Bay, foram encontradas peças em madeira, nomeadamente tigelas e pratos, associadas ao consumo de alimentos a bordo, mas estes apresentavam menores dimensões do que as peças da embarcação naufragada em águas do Índico (Gardiner & Allen, 2005, p. 422-498; Gusset, 2007, pp. 197-203). Uma origem étnica distinta da maioria da marinhagem, associada a hábitos alimentares diversos, pode justificar as diferenças destes recipientes básicos de provável uso alimentar. Note-se que na *Santo António de Taná* foram exumadas cerâmicas de origem africana, associadas àqueles elementos não-europeus que constituíam a esmagadora maioria da tripulação (Sasson, 1981, pp. 97-130), facto também evidente no navio *San Diego*, onde diferentes recipientes em barro encontrados a bordo foram associados a uma tripulação filipina (Carré, Desroches & Goddio, 1994, pp. 170-173).

3. COZINHAR E COMER A BORDO

As transformações que ocorreram entre os séculos XVI-XVII tiveram influência na dieta alimentar da sociedade portuguesa (Braga, 2011), com a introdução de diferentes alimentos e temperos. Este processo, desencadeado pela expansão marítima portuguesa, foi assimilado de forma diferente pelos diversos estratos sociais, que consumiam de acordo com a sua condição. Também a bordo dos navios a sociedade replicava-se nas suas diferenças, sendo todas elas condicionadas pelo tempo da viagem e pelo espaço de armazenamento de víveres a bordo, ou seja, as próprias possibilidades logísticas.

No século XVII o mantimento das tripulações nas naus da Carreira da Índia era responsabilidade dos Armazéns da Guiné e da Índia. Água, vinho, carne seca (presunto, por exemplo), queijos, biscoito, farinha, cebolas, grão, lentilhas, alhos, açúcar, ameixas, amêndoas, mel, sal, azeite, especiarias, frutas frescas e vegetais eram alimentos essenciais a bordo e faziam parte da ração de marinheiros e soldados, além de alguma pesca de subsistência (Matos, 1998, pp. 377-378)¹⁴.

14. Por exemplo, em 1655 na viagem de Lisboa para Goa o Conde de Sarzedas refere um dia de muita pescaria (Matos, 2001, p. 44).

De destacar o biscoito, a água e o vinho, que muitas vezes chegavam a ser o único sustento das tripulações. O biscoito constituía uma espécie de bolo de farinha de trigo muito rijo, não fermentado, pequeno, achatado, redondo ou quadrado. Para lhe retirar a humidade e conservar-se durante mais tempo sofria duas ou quatro cozeduras, no caso de viagens mais curtas ou mais longas (Leitão & Lopes, 1990, p. 96). O vinho dava alento e levantava os ânimos, chegando alguns tripulantes a vender a sua porção em troca de outros alimentos; a sua importância, a par da água, justificava que a sua distribuição a bordo se fizesse diariamente, ao contrário de outros mantimentos (Matos, 1998, p. 378 e 393).

Além destes provimentos, alguns tripulantes mais remediados poderiam levar outros, geralmente poucos, para acrescentar aos que lhes eram distribuídos, por exemplo azeitonas, chouriços e até algum barril de água. Outros, menos afortunados, nada mais levavam e tinham de se sustentar apenas com a ração que lhes era fornecida.

Já os mais favorecidos, como altos oficiais e membros do clero, tinham oportunidade de transportar consigo uma maior quantidade e variedade de alimentos e víveres. Desta lista faziam parte os animais vivos – ovelhas, porcos e galinhas – pão, ovos, azeitonas, queijos, frutas frescas e secas, conservas e doces variados, como as ginjas, as ameixas e marmelada (Matos, 1998, pp. 385-386). Além da variedade de produtos era comum transportarem também algum excedente dos produtos fornecidos pela Coroa; biscoito, água e vinho constituíam algumas dessas vitualhas¹⁵. Note-se ainda que era comum estes senhores levarem a seu cargo um conjunto de serviçais, ficando, por isso, responsáveis pelo seu mantimento, o que obrigava também ao carregamento de uma quantidade maior de víveres para sustento durante a viagem (Mocquet, 1996, p. 144; Matos, 2001, p. 75).

Além de uma maior disponibilidade económica, a

15. De facto, apesar da despensa de bordo ser bem aprovisionada de biscoito, em 1631 o capitão António de Saldanha carregou para a viagem rumo à Índia uma boa quantidade de pão, sob a forma de biscoito branco, de cuscuz, de bolos de açúcar, «biscoitinhos» e até bolos de açúcar e amêndoas envolvidos em farinha de trigo, que deveriam ser bem tostados no forno e confeccionados sem manteiga. Os frutos secos, a fruta fresca e os legumes eram muito apreciados na ementa, servindo também no tratamento das maleitas (Matos, 1998, pp. 385-386).

matalotagem de maiores quantidades de alimentos ficava a dever-se ao espaço disponível que os senhores tinham a bordo para arrumar as suas cargas. Com efeito, os tripulantes com menores recursos não dispunham de qualquer compartimento fechado onde pudessem acomodar os seus bens, ficando sujeitos a roubos e à deterioração dos mantimentos por falta de condições de salubridade e pela acção nociva das pragas a bordo, como as baratas e os ratos (Guerreiro, 1998, pp. 420-421; Mocquet, 1996, pp.48).

As más condições de salubridade dos navios, assim como a necessidade de prolongar o tempo de consumo dos alimentos, faziam com que uma grande parte dos mantimentos fosse transportada salgada ou fumada. Era o caso da pescada, preparada em salmoura, do arenque e do salmão, preparados em fumeiro ou também em salmoura, e do cação, consumido abundantemente seco ao sol e acondicionado em barris (Matos, 1998, p. 384). A este propósito é de referir que foram recuperados entre os vestígios da *Santo António de Taná* restos de sementes e frutos, espinhas de peixe e restos de mamíferos que deveriam ter sido consumidos a bordo pelas tripulações e passageiros (Piercy, 1998).

Os materiais agora publicados revelam o potencial do estudo da vida a bordo. Estas estruturas constituíam verdadeiras micro-sociedades, organizadas e hierarquizadas, que replicavam os hábitos, costumes e credos das suas áreas de proveniência. O espólio é também ele revelador da multiplicidade étnica que dava corpo à presença portuguesa na Ásia, em terra, como no mar. A bordo seguia um número reduzido de portugueses e sobretudo muitos nautas indianos e africanos. A estratificação social reflectia-se também nos pequenos objectos do quotidiano.

Os aposentos do capitão e oficiais superiores situavam-se na zona da popa da embarcação, tendo aí sido recuperados objectos de iluminação, instrumentos náuticos, elementos pertencentes a armas individuais, como mosquetes e espadas, peças de mobiliário, cerâmicas mais finas, como a faiança e a porcelana, objectos de prata, moedas, contas de colar, joalharia de azeviche, peças de vestuário, de higiene e objectos relacionados com o entretenimento (Pereira, 2014, p. 81). Também nesta zona do navio há uma maior concentração dos materiais metálicos associados à mesa, seguramente apanágio das elites embarcadas, não obstante alguma dispersão pelo sítio arqueológico (Figura 1d).

Já no caso da cozinha, de acordo com análise da dis-

persão dos materiais relacionados com este espaço, podemos observar que se concentram maioritariamente na zona de proa, apesar de estarem muito dispersos na extremidade bombordo, já fora do casco do navio (Figura 1d). O interior do casco, na extremidade de bombordo, era dividido por compartimentos destinados a armazenamento, sendo esta a área afectada a actividades de carpinteiro e de calafate (Pereira, 2014, p. 77), onde se encontravam todos os recipientes de madeira concentrados (Figura 1d). O espólio recuperado e aqui estudado representará, contudo, apenas uma amostra do que era transportado a bordo de um grande navio de guerra, com mais de três centenas de indivíduos.

BIBLIOGRAFIA

- BLOT, Jean-Yves; FRAGA, Tiago; CALEJA, Pedro (2005) – Faro A, um sítio de naufrágio ao largo do Algarve. In *Xelb 5. Actas do 2º Encontro de Arqueologia do Algarve (Silves, 17 e 18 de Outubro de 2003)*. Silves: Câmara Municipal de Silves, pp. 283-304.
- BOXER, C. R.; AZEVEDO, Carlos de (1960) – *Fort Jesus and the Portuguese in Mombasa*. London: Hollis & Carter.
- BRAGA, Isabel Drumond (2011) – Dos Tachos e Panelas aos Açucareiros e Bules. Recipientes para Confeccionar e Servir Alimentos em Portugal na Época Moderna. In *Revista História: Questões & Debates*, 54, pp. 71-101.
- BRIGADIER, Sara (2002) – *The Artifact Assemblage From the Pepper Wreck: An Early Seventeenth Century Portuguese East-Indiaman That Wrecked in the Tagus River*. Master of Arts presented to the Texas A&M University.
- CARDOSO, João Pedro (2012) – *Sobre os destroços da Gran Principessa di Toscana, naufragada em 1696 nas imediações do Cabo Raso, Cascais*. Cascais: Junta de Freguesia de Cascais.
- CARRÉ, Dominique; DESROCHES, Jean-Paul; GODDIO, Franck (1994) – *Le San Diego: un trésor sous la mer*. Paris: Association Française d'Action Artistique / Réunion des Musées Nationaux.
- CARVALHO, Patrícia (2008) – *Estaleiros de construção naval na Índia Portuguesa*. Tese de Mestrado apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- CASTRO, Filipe (2000) – *Pewter plates from São Julião da Barra, a 17th century site at the mouth of the Tagus River, Lisbon, Portugal*. Texas: College Station. Disponível em [www: URL: http://nautarch.tamu.edu/shiplab/00-pdf/Castro%202000%20-%20CNANS%20-%20Pewter%20from%20SJB.pdf](http://nautarch.tamu.edu/shiplab/00-pdf/Castro%202000%20-%20CNANS%20-%20Pewter%20from%20SJB.pdf) [Consultado a 12 Novembro 2014].
- CHIRIKURE, Shadreck; SINAMAI, Ashton; GOAGOSSES, Esther; MUBUSISI, Marina; NDORO, Webber (2010) – Maritime Archaeology and Trans-Oceanic Trade: A Case Study of the Oranjemund Shipwreck Cargo, Namibia. *Journal of Maritime Archaeology* 5(1), pp. 37-55.
- DOMINGUES, Francisco Contente; GUERREIRO, Inácio (1989) – Os Portugueses no Oriente. A evolução da Carreira da Índia até aos inícios do século XVII. In
- DUNNING, Phil (2007) – Domestic Metal. In GRENIER, Robert; BERNIER, Marc-Andre; STEVENS, Willis (eds.) – *The Underwater Archaeology of Red Bay: Basque shipbuilding and walling in the 16th century*. Ottawa: Parks Canada. Vol. II, pp. 237-241.
- FREIRE, Anselmo Braamcamp (1914) – Inventário da Guarda-Roupa de D. Manuel. *Arquivo Histórico Português*, Vol. IX, pp. 64-110.
- GARDINER, Julie; ALLEN, Micheal J. (2005) – *Before the mast: Life and death aboard the Mary Rose*. United Kingdom: Oxbow Books (The Archaeology of the Mary Rose, 4).
- GOTELIPE-MILLER, Shriley (1990) – *Pewter and Pewterers from Port Royal, Jamaica: flatware before 1692*. University of California.
- GUERREIRO, Inácio (1998) – “A vida a bordo na Carreira da Índia. A torna-viagem”. In *Actas do Colóquio A Carreira da Índia e a Rota dos Estreitos*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar, pp. 415-432.
- GUSSET, Gérard (2007) – Wooden tableware and few small wooden artifacts. In GRENIER, Robert; BERNIER, Marc-Andre; STEVENS, Willis (eds.) – *The Underwater Archaeology of Red Bay: Basque shipbuilding and walling in the 16th century*. Ottawa: Parks Canada.
- HERRY, Nolwenn (2004) – Report on finds from the Saint-Quay-Portrieux Wreck, France. *The International Journal of Nautical Archaeology* 33.1, pp. 96-105.
- KIRKMAN, James (1972) – A Portuguese wreck of Mombasa, Kenya. *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 1, pp. 153-157.
- KIRKMAN, James (1974) – *Fort Jesus. A Portuguese Fortress on the East African Coast*. Oxford: Oxford University Press.
- LAVAL, Pyrad (1998) – *Voyage de Pyrad de Laval aus Indes orientales (1601-1611)*. Tomos I e II. Paris: Éditions Chandeigne.
- LEFÈVRE, Michel (2000) – 1690. *The Siege of Quebec. The Story of a Sunken Ship*. Montréal: Pointe-à-Callière.
- LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (1990) – *Dicionário da Linguagem de Marinharia Antiga e Actual*. 3.ª edição. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.
- LINSCHOTEN, Jan Huygen (1997) – *Itinerário, Viagem ou Navegação para as Índias Orientais ou Portuguesas* (POS, Arie; LOUREIRO, Rui, ed.). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

- LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo (1995) – *A vida a bordo nas naus da Carreira da Índia* (Texto inédito preparado em 1995 para publicação na obra *História do Quotidiano em Portugal*, então em produção pela Editorial Presença, mas que não chegou a ser editada). [Consultado a 12 Novembro 2014]. Disponível em WWW: URL: <http://nautarch.tamu.edu/shiplab/projects%20oir%20vidaabordo01.htm>.
- MALCOM, Corey (1996) – *St. John's Bahamas Shipwreck Project. Interim Report I: the excavation and artifacts (1991-1995)*. Florida: Mel Fisher Maritime Heritage Society, Inc.
- MARTIN, Colin; PARKER, Geoffrey (1999) – *The Spanish Armada. Revisited edition*. United Kingdom: Mandolin.
- MATOS, Artur Teodoro de (1998) – “Quem vai ao mar em terra se avia». Preparativos e recomendações aos passageiros da Carreira da Índia no século XVII”. In *Actas do Colóquio A Carreira da Índia e a Rota dos Estreitos*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar, pp. 377-394.
- MATOS, Artur Teodoro de (ed.) (2001) – *Diário do Conde de Sarzedas Vice-Rei do Estado da Índia (1655-1656)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses.
- PEREIRA, Mariana (2014) – *Organização interna e distribuição da carga a bordo da fragata “Santo António de Taná” (1697)*. Dissertação de mestrado apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- PIERCY, Robin (1977) – Mombasa wreck excavation, Preliminary report, 1977. *International Journal of Nautical Archaeology*. 6.4, pp. 331-47.
- PIERCY, Robin (1978) – Mombasa wreck excavation, second preliminary report. *International Journal of Nautical Archaeology*. 7.4, pp. 301-19.
- PIERCY, Robin (1979) – Mombasa wreck excavation. Third preliminary report, 1979. *International Journal of Nautical Archaeology*. 8.4, pp. 303-09.
- PIERCY, Robin (1981) – Mombasa wreck excavation. Fourth preliminary report, 1980. *International Journal of Nautical Archaeology*. 10.2, pp. 109-18.
- PIERCY, Robin (1998) – A Escavação do Santo António de Tanna, um navio português naufragado no porto de Mombasa. *almadam*. Almada. S. II^a, 7, pp. 135-40.
- SASSOON, Hamo (1981) – Ceramics from the wreck of a Portuguese ship at Mombasa. *Azania*. Nairobi. 16, pp. 97-130.
- SILVA, Tiago (2017) – *O vidro a bordo nos séculos XVII-XVIII: uma perspectiva comparada a partir dos casos da fragata Santo António de Taná e do naufrágio Baía da Horta 1 (BH-001)*. Tese de mestrado apresentada no Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho.
- SOBRAL, Luís de Moura (2004) – *Pintura Portuguesa do século XVII. História, lendas, narrativas*. Lisboa: Museu Nacional de Arte Antiga.
- SOUSA, Élvio; LIZARDO, João Palla, coord. (2012) – “Sero Nimis” ou “Ao Amor ninguém Escapa”. *A propósito da Loíça de Mesa entre os séculos XV a XVIII*. Machico: Câmara Municipal do Machico.
- TEIXEIRA, André (2010) – *Baçaim e o seu território: política e economia (1534-1665)*. Tese de Doutoramento apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- TEIXEIRA, André; GIL, Luís Serão (2012) – “Cada botão sua casaca: indumentária recuperada nas escavações arqueológicas da fragata *Santo António de Taná*, naufragada em Mombasa em 1697”. In TEIXEIRA, André; BETTENCOURT, José (coord.), *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*. Lisboa: CHAM, pp. 671-682.
- TORRES, Joana Bento; TEIXEIRA, André (no prelo) – “Com o lume aceso: as cozinhas do paço ducal de Vila Viçosa no século XVI”. In HALLET, Jessica; SENOS, Nuno (ed.), *De Todas as Partes do Mundo. O Património do Duque de Bragança D. Teodósio I*. Lisboa: Tinta-da-China.
- WEINSTEIN, Rosemary (2011) – *The Archaeology of Pewter Vessels in England 1200-1700: A Study of Form and Usage*. Durham: Durham University E-Theses.

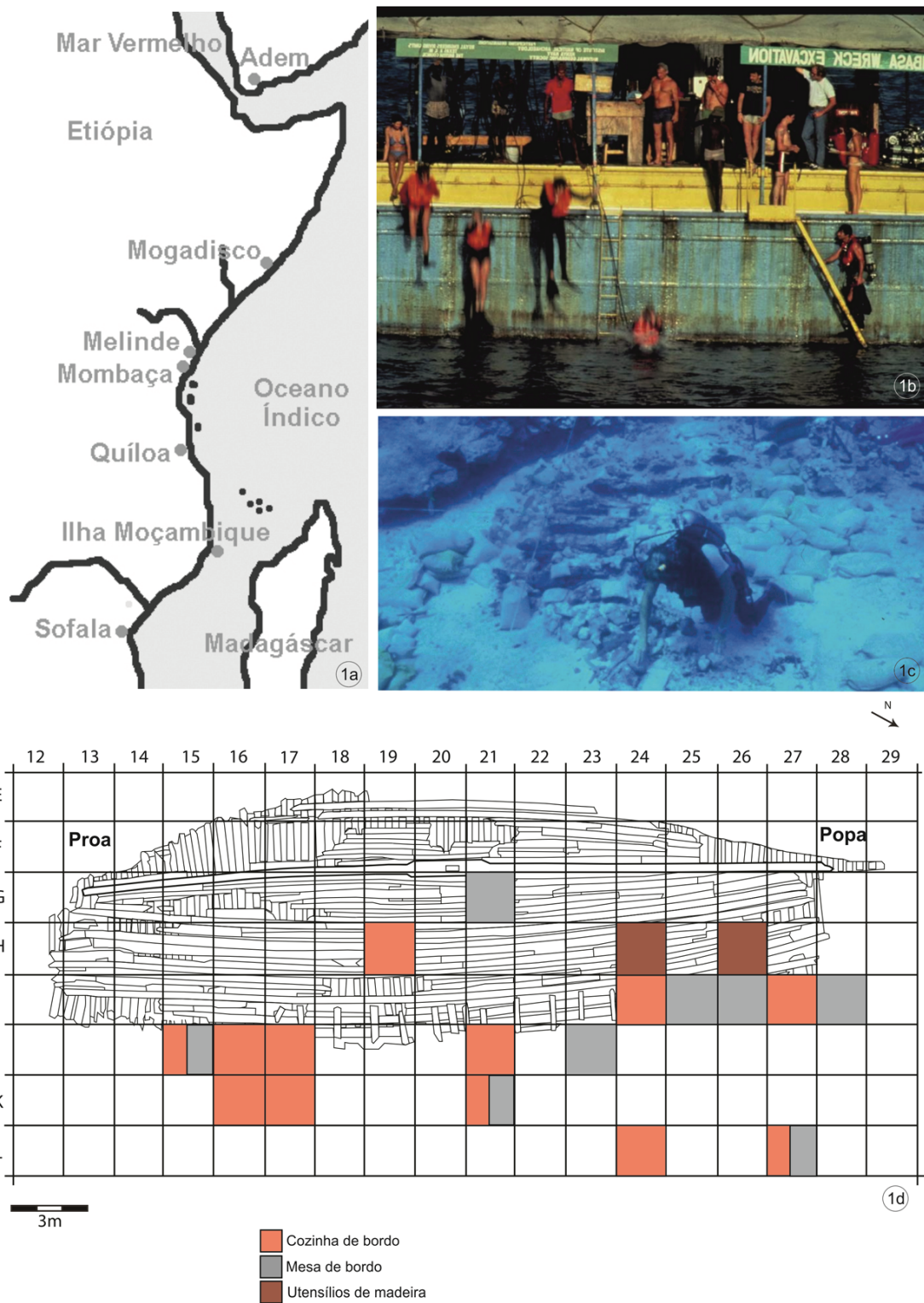


Figura 1 – a) Mapa da costa oriental africana com a localização de Mombaça (actual Quénia); b) Aspecto dos trabalhos à superfície (imagem cedida por Robin Piercy); c) Pormenor dos trabalhos de escavação no casco da fragata *Santo António de Taná* (imagem cedida por Robin Piercy); d) Planta do sítio arqueológico (a partir de Robin Piercy), com a dispersão dos materiais por categoria.

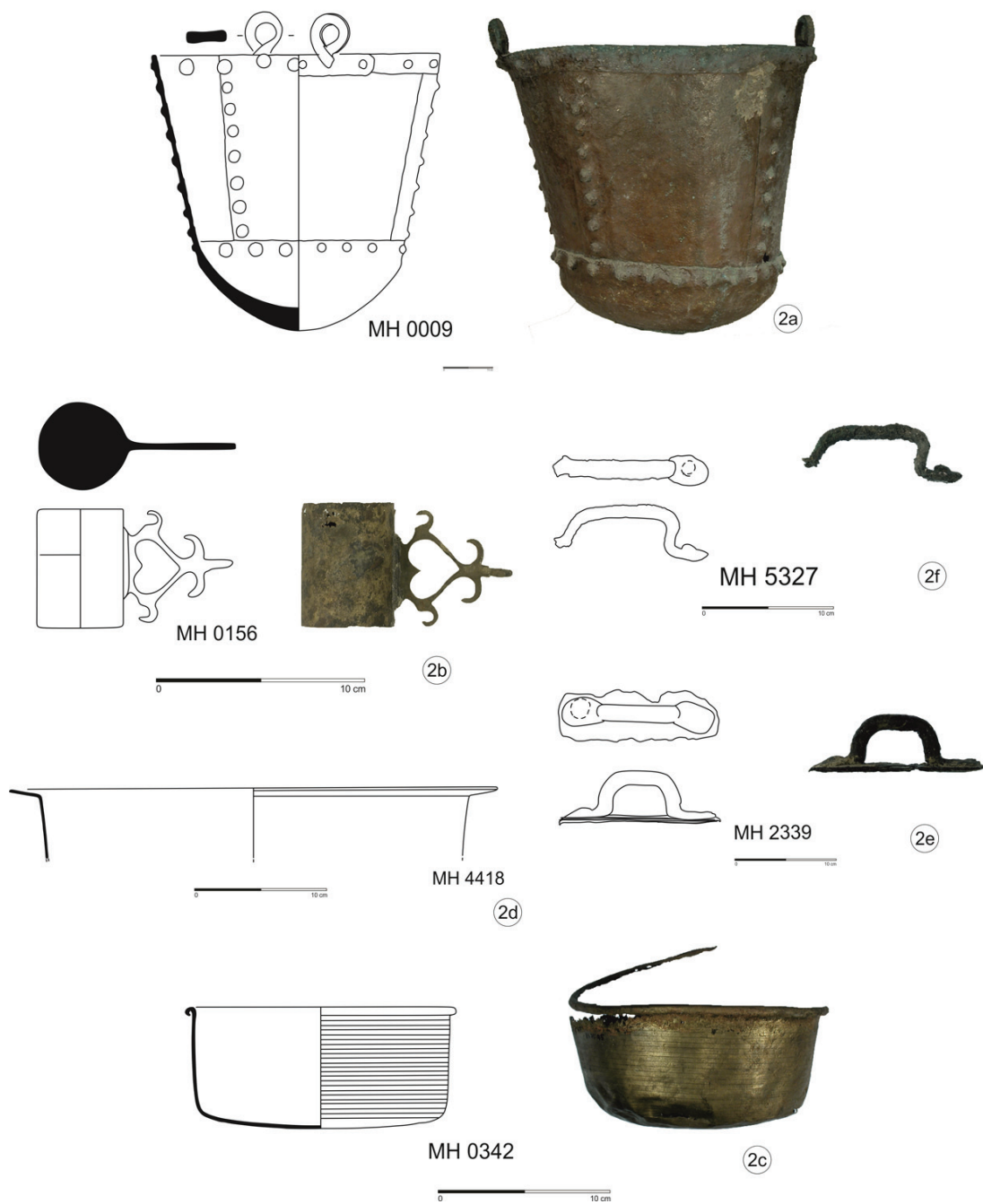


Figura 2 – Materiais em liga de cobre. a) Caldeirão; b) Copo medidor; c) – d) Bacia; e) – f) Asas de panela.



Figura 3 – Materiais em liga de estanho. a) Prato com marca; b) Escudela com tampa; c) – e) Colheres; f) – h) Jarros; i) Asa de possível jarro; j) Travessa.

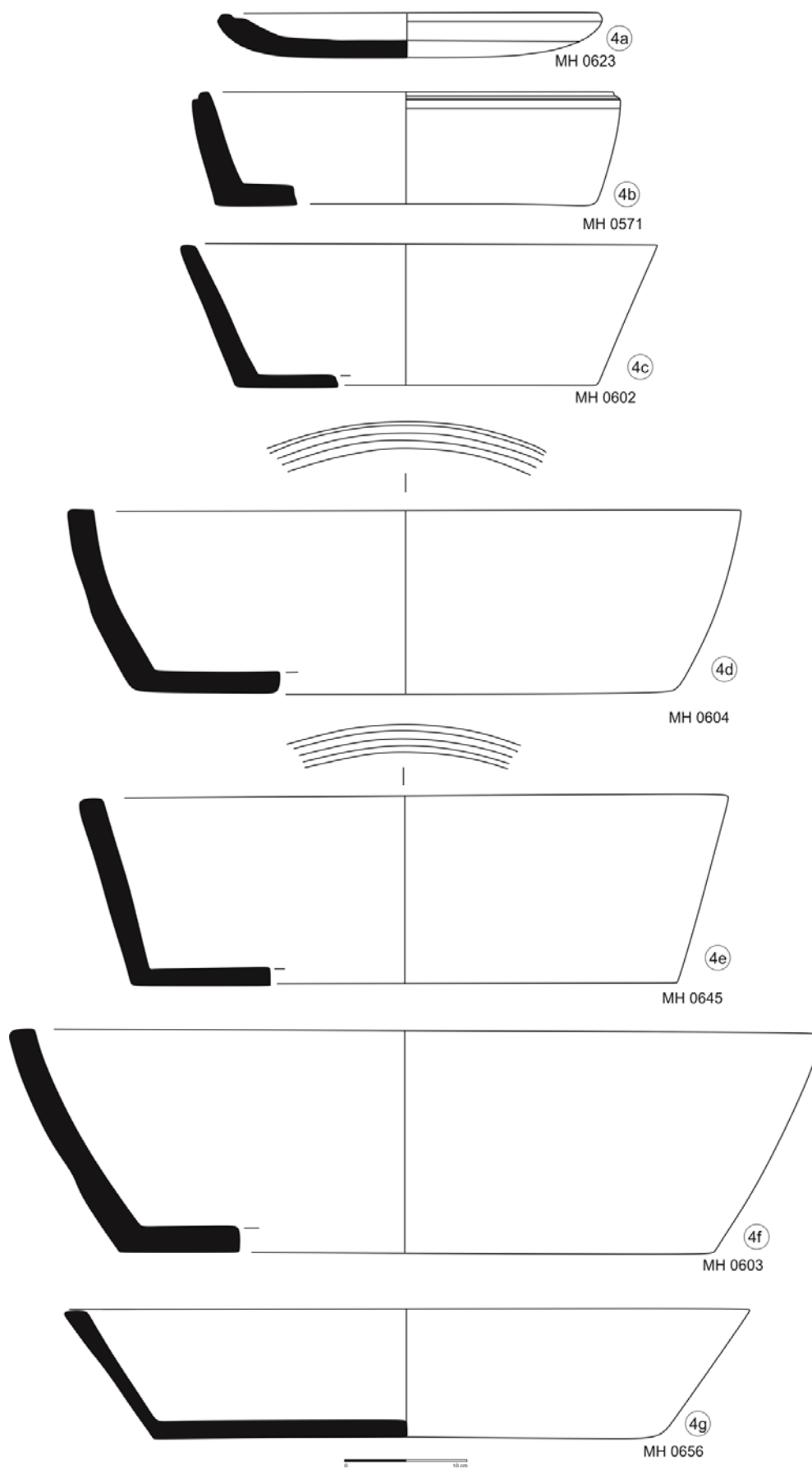


Figura 4 – Utensílios em madeira.



Patrocinador oficial