Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Grândola

Contribuições para o Plano Director Municipal

Alexandre Monteiro

Março de 2015

Executado ao abrigo de um protocolo assinado em 2011 entre a Câmara Municipal de Grândola (CMG) e o Instituto de Arqueologia e Paleociências (IAP) da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FCSH-UNL), oprojecto de investigação *Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Grândola*[1] visa caracterizar a evolução histórica da paisagem flúvio-marítima da região.[2]

Para a concretização destes resultados, o IAP cooperou, estabeleceu parcerias ou firmou protocolos de cooperação institucional com várias entidades, privadas e públicas, nacionais e estrangeiras - de entre as quais salientamos o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, o Technological Educational Institute of Athens, o Centro de Investigação Naval da Marinha Portuguesa (CINAV), a unidade de investigação em robótica e veículos subaquáticos não tripulados da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto e a Deutsche Gesellschaft zur Förderung der Unterwasserarchäologie (DEGUWA).

Utilizando os pressupostos teóricos metodológicos habituais para estes casos,[3] para uma melhor compreensão espacial e um melhor entendimento da evolução da paisagem em causa tem-se recorrido não só ao estudo de memórias descritivas históricas, como também a informações cadastrais, fotografias aéreas de diferentes épocas, recolha de depoimentos orais por parte de utentes do mar e da paisagem bem como à análise da cartografia náutica e militar, quer a actualizada, quer a histórica.

No terreno – e também de acordo com comprovados pressupostos metodológicos[4] - tem-se procedido pontualmente a mergulhos de prospecção visual para a identificação e posicionamento de anomalias e sua eventual correlação com vestígios arqueológicos -

---

[1] Autorizado pela Direcção Geral do Património Cultural (DGPC) em 2011.

[2] Utilizando para tal os dados obtidos com a realização de trabalhos arqueológicos que permitam a prospecção, a localização, a identificação, a escavação, a datação, a conservação e a divulgação do património cultural subaquático submerso em toda linha de costa que confronta este concelho, desde a linha intertidal até à batimétrica dos – 40 metros.

[3] Nomeadamente MENIKETTI, Marco (1985) "Wreck inventory data available in local sources", in *INA Newsletter*, vol.12, nº2, Texas, Summer 1985, pp. 5-10; PULAK, Cemal (1985) "Turkish coastal survey yields wreck site inventory, from sponge divers' clues", *ibidem* pp. 2-3; THOMAS, J. (2001), "Archeologies of Place and Landscape" in HODDER, Ian (ed.), *Archaeological Theory Today*. London: Polity Press, pp. 165-186; TOMALIN, D. (2006), "Coastal villas, maritime villas; a perspective from Southern Britain", in *Journal of Maritime Archaeology*, vol. 1. London: Springer, pp. 29-84; e WESTERDAHL, C. (1991), "The maritime cultural landscape." in *The International Journal of Nautical Archaeology*, 5(14). London.

[4] Ver, por exemplo, MONTEIRO, Alexandre, PINHEIRO, Sérgio & ALVES, Francisco (2007) "Arade 23: a arqueografia de um naufrágio através de Site Recorder 4: problemática e metodologia" in *Actas do Congresso de Aplicações Informáticas à Arqueologia – CAAPortugal 2007*. Leiria: Associação para o Desenvolvimento das Aplicações Informáticas e Novas Tecnologias Aplicadas à Arqueologia, 2008; MAARLEVELD., Thijs (1998) *Archaeological heritage management in Dutch Waters: exploratory studies*. Ketelhaven: Nederlands Instituut voor Scheeps - en onderwater Archeologie/ROB NISA (Scheepsarcheologie, V); ADAMS, J.; HOLK, A.; MAARLEVELD, T. (1990) *Dredgers and Archaeology, Shipfinds from the Slufter*. Alphen aan den Rijn: Ministerie Van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, Archeologie onder Water; RICCARDI, Edoardo (1988) *Tecniche di lavoro subacqueo per l'archeologia, mare ed ipogei*. Savona: Editrice Liguria; e RUTLEDGE, Anne; CRISMAN, Kevin (1996) *A preliminar Report on the Sub-bottom profiler survey of Angra Bay*. Angra do Heroísmo: Institute of Nautical Archaeology.

nomeadamente os correspondentes a estruturas em madeira submersas.

Os resultados desta investigação - numa primeira aproximação mais de índole histórica que arqueológica – têm sido extremamente encorajadores: de um absoluto desconhecimento, em 2010, do património cultural subaquático jazente nas águas daquele concelho, passou-se actualmente para um quadro de referência detalhado, aprofundado e cientificamente validado.[5]

[5] Ver, por exemplo, MONTEIRO, Alexandre; PINHEIRO, Sérgio; MARTINS, Adolfo; FIGUEIREDO, João & CASIMIRO, Tânia (2012) "The Underwater Cultural Heritage Database: regional contributions from the Madeira archipelago and the Sado/Grândola estuarine complex", in *Actas das Segundas Jornadas de Engenharia Hidrográfica, Lisboa 20-22 de Junho de 2012. Instituto Hidrográfico*. Lisboa, pp. 337-340; MONTEIRO, Alexandre (2012) "The Archaeological Survey of the coast of Grândola. Preliminary results" in *Proceedings of the 13th International Symposium on Boat and Ship Archaeology, ISBSA13*. Amsterdão, Holanda; MONTEIRO, Alexandre & WALKER-VADILLO, Veronica (2011) "The impact and extent of looting and commercial interventions - the Portuguese experience and the planned Portuguese/Spanish collaboration on the Nuestra Señora del Rosario", in *Scientific Colloquium on the Factors impacting Underwater Cultural Heritage (Brussels, 13 to 14 December 2011)*. Brussels: UNESCO/Catholic University of Leuven; MONTEIRO, Alexandre, MARTINS, Adolfo e PINHEIRO, Sérgio (2011) **"**Contribuição para a Carta Arqueológica Subaquática Nacional – concelho de Grândola" in *Actas do 4º Encontro de História do Alentejo Litoral: o Alentejo e o mar em perspectiva histórica; economia e sociedade / cultura e património*. Sines, 26 e 27 de Novembro 2011, Centro Cultural Emmerico Nunes.

1 ENQUADRAMENTO HISTÓRICO-ARQUEOLÓGICO

Charneira entre dois mundos marítimos, o Mediterrânico e o Norte-atlântico, a costa portuguesa foi durante milénios sulcada por toda a sorte e espécie de embarcações. Ao seu largo, ou nas suas cercanias, travaram-se batalhas, defrontaram-se tempestades e perderam-se - por incúria, cobiça, ignorância ou simples acaso do destino - homens navios e cargas. Não é de admirar, portanto que, com uma extensão de costa de aproximadamente 900 kms e uma rede fluvial densa, Portugal continental possua uma grande densidade de vestígios de património cultural subaquático, a maioria dos quais concentrados em redor de portos ou zonas de abrigo.

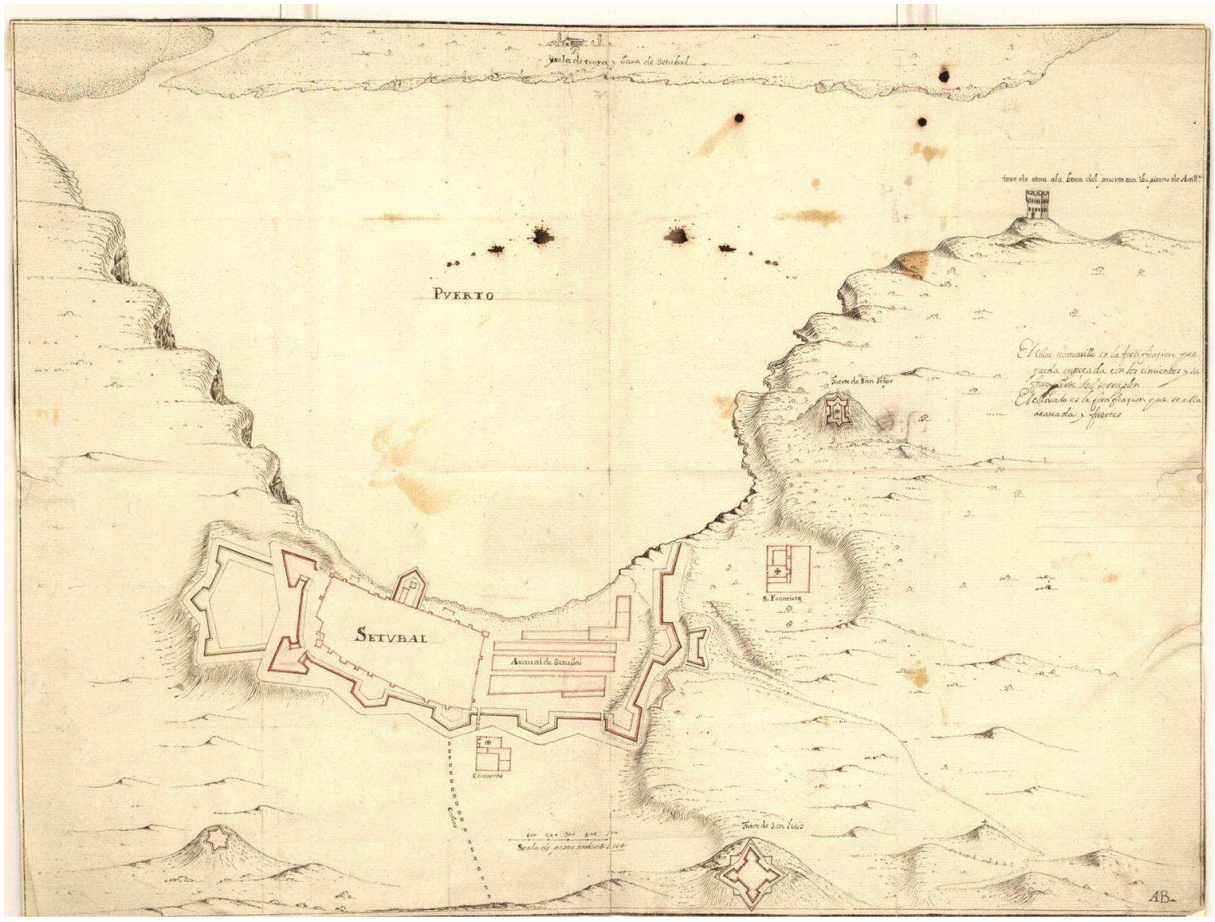

Imagem 1 – O porto de Setúbal em finais do século XVI. No topo, a margem nordeste da península de Tróia.

Uma dessas zonas é a correspondente ao estuário do Sado, abrigado a norte pela serra da Arrábida, e ao porto de Setúbal, o qual a península da Tróia protege como se fora um molhe natural. Naturalmente, será aqui que se concentrará o grosso do património arqueológico subaquático do concelho.

Três factores contribuíram para fazer do estuário do rio Sado um dos tradicionais pontos de escala na navegação de cabotagem à vela da costa portuguesa: em primeiro lugar, o abrigo que a serra da Arrábida proporciona aquando de condições de agitação marítima de norte, as mais prevalecentes na costa portuguesa; em segundo lugar, dadas as excepcionais condições de orografia e insolação da região, o sal, facilmente produzível no estuário; e, finalmente, a grande riqueza piscícola das suas águas, explicável pela presença quase que contígua do canhão de Setúbal, um fenómeno geológico responsável pela formação de correntes de *upwelling*, ricas em nutrientes e capazes de atrair grandes cardumes de peixes.

Esta capacidade de atracção terá levado a que, na época Pré-Clássica, a expansão de comunidades marítimas do Mediterrâneo, nomeadamente as fenícias e as gregas, tenha levado ao seu contacto, crescente e continuado, com as comunidades indígenas aqui residentes. Datáveis do final do século VIII a meados do século VII a.C., a feitoria fenícia de Abul, no Sado, ou os materiais orientais de prestígio, como sejam as cerâmicas gregas ou escaravelhos egípcios, encontrados em contexto de necrópole em Alcácer do Sal, são exemplo deste processo de orientalização que, disseminando os conhecimentos técnicos, científicos, ideológicos e religiosos da Idade do Ferro do Mediterrâneo central e oriental, origina as primeiras sociedades urbanas desse período em território hoje português.[6]

Com a romanização, o estuário do Sado assumiu uma importante função de redistribuição e de recondução das rotas comerciais, quer entre as ilhas Britânicas, as Astúrias, o mar do Norte e o Mediterrâneo,[7] quer com o *hinterland* da província romana, actuando o sistema lacunar interior e a fachada atlântica envolvente como agentes distribuidores e elementos determinantes na comunicação e na articulação política e territorial desta zona litoral.[8] Com efeito, as várias campanhas de escavações, realizadas em Tróia desde o século XIX,[9] foram sublinhando a relevância das actividades de exploração de recursos marinhos na Antiguidade.[10]

---

[6] SILVA, Carlos Tavares (2005) "A presença fenícia e o período orientalizante nos estuários do Tejo e do Sado", in *Paleontologia e Arqueologia do Estuário do Tejo*. Montijo: Edições Colibri/Câmara Municipal do Montijo, pp. 185-207; FARIA, João (2002) *Alcácer do Sal ao tempo dos Romanos*. Alcácer do Sal: Edições Colibri/Câmara Municipal de Alcácer do Sal.

[7] CRUIZ-GÁLVEZ PRIEGO (1993), El Occidente de la Península Ibérica, punto de encuentro entre el Mediterrâneo y el Atlântico a fines de la Edad del Bronce. *Complutum,* 4, 1993, pp. 41-68

[8] FABIÃO, C. (2009) "A dimensão atlântica da Lusitânia: periferia ou charneira no império romano?" in *Lusitânia Romana – entre o Mito e a Realidade: Actas da VI Mesa-Redonda Internacional sobre a Lusitânia Romana*, Centro Cultural de Cascais/ Museu Nacional de Arqueologia/ Museu Arqueológico de São Miguel de Odrinhas, 4 a 6 de Novembro de 2004. Cascais: Câmara Municipal de Cascais, pp. 53-74

[9] ALMEIDA, João (2008) *A necrópole romana da Caldeira, Tróia de Setúbal. Escavações de Manuel Heleno nas décadas de 40-60 do século XX*. Dissertação de Mestrado em Pré-História e Arqueologia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, sob a orientação do Professor Doutor Carlos Fabião, vol.I. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

[10] LOWE, Benedict (2009) *Roman Iberia: economy, society and culture*. London: Gerald Duckworth & Co. Ltd, p. 157; FABIÃO, Carlos (1997), "A exploração dos recursos marinhos" in *Portugal Romano: a exploração dos recursos naturais*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, p. 46; ÉTIENNE, R; MAKAROUN, Y. & MAYET, F. (1994) *Un grand complexe industriel a Tróia (Portugal).* Paris: Diffusion E. de Boccard; TAVARES, Carlos & SOARES, Joaquina (1987) "Escavações arqueológicas no Creiro (Arrábida): campanha de 1987" in *Setúbal Arqueológica*, VIII, pp. 221-237.

Imagem 2 – Curso de mergulho ministrado em 1957 pelo Centro Português de Actividades Subaquáticas em Tróia, onde os formandos iam "pescando" ânforas do fundo do estuário sob a direcção de Manuel Heleno, director do Museu Nacional de Arqueologia que, de terra, os ia dirigindo.

Os dados recolhidos nos recentes trabalhos de identificação e caracterização das oficinas de salga de Tróia só vêm reforçar o carácter excepcional deste centro de produção de conservas e molhos de peixe: conhecem-se, à data, 25 oficinas de salga com uma capacidade de produção preservada e mínima de 1398 m^3 no Alto Império, aquém da sua capacidade real, mas sem paralelo conhecido no mundo romano.[11]

Com a entrada em crise do Império Romano do Ocidente no século III d.C., a Hispânia é disputada entre Suevos, cujo território tem como capital a cidade de Braga, e Visigodos, cujo reino está centrado em Toulouse. Na disputa entre ambos, a metade ocidental da Península cai entre 433 e 456 sob domínio Suevo. Dez anos depois, os Visigodos conquistam o vale do Tejo e todo o território a norte das possessões bizantinas do Algarve. Já com o Sado, Palmela e a Arrábida sob domínio visigodo, as antigas fortificações são reconstruídas - mas de pouco servem contra a expansão árabe e berbere que haveria de tornar a maior parte da Península Ibérica no *Al-Andalus*.

[11] Os também recentes trabalhos preparatórios da valorização das ruínas de Tróia permitiram definir um nível de construção de época tiberiana, que inclui materiais augustanos, associado a paredes pertencentes à maior fábrica de salga de Tróia. Estes novos dados estratigráficos antecipam a datação claudiana anteriormente postulada para a fundação da Tróia romana, PINTO, Inês; MAGALHÃES, Ana & BRUM, Patrícia (2011) "O complexo industrial de Tróia desde os tempos dos Cornelii Bocchi" in CARDOSO, João & ALMAGRO-GORBEA, Martín , eds. *Lucius Cornelius Bocchus: Escritor Lusitano da Idade de Prata da Literatura Latina. Actas do Colóquio Internacional de Tróia 6-8 de Outubro de 2010*. Lisboa-Madrid: Academia Portuguesa da História/ Real Academia de la Historia, pp. 133-167.

Paradoxalmente, apesar de toda a instabilidade que se vive em terra, as vias de comunicação marítimas permanecem abertas ao tráfego de viajantes e mercadorias, num vai e vem contínuo entre as grandes cidades da antiga Bética, o sul da Lusitânia e os mais variados portos mediterrânicos.[12]

Infelizmente, se em terra os vestígios arqueológicos que documentam a história romana de Tróia são abundantes, já da sua frente aquática não há quaisquer relatórios ou trabalhos monográficos capazes de nos elucidar sobre a importância do *interface* de Tróia, quer na frente oceânica de Grândola, quer na barra do Sado. Com efeito, existe apenas um artigo que elenca alguma da cerâmica recuperada pelo Centro Português de Actividades Subaquáticas entre 1957 e 1962 e um outro, referente a uma missão de geofísica executada mais a montante, no rio Sado.[13]

É pouco, muito pouco para um porto que terá funcionado em contínuo durante pelo menos 3 séculos. Para períodos mais recentes, as fontes históricas estão pouco estudadas e pouco se conhece sobre a dinâmica comercial. Sabemos que as pescas, o sal e a construção naval terão sido actividades que terão permanecido como motor económico da região e sabemos ainda que a frequência de embarcações norte-europeias em demanda de sal terá aumentado ao longo de toda a Baixa Idade Média - faltam-nos, contudo, dados históricos e arqueológicos para uma verdadeira compreensão de como se terá articulado esta zona portuária, a terceira em grandeza do país.

Com efeito, se é provável que as oficinas implantadas a uma cota muito baixa na actual praia fluvial tenham sido abandonadas precocemente no final do Alto Império – com esse abandono a ser explicado pela subida do nível das águas na embocadura do Sado – tal hipótese não nos esclarece se estamos perante um fenómeno que ocorreu pontualmente, ou se pelo contrário, este abandono terá sido um sintoma de uma alteração permanente no caudal do rio e, consequentemente, da linha de costa. Seja como for, o que é verdade é que, hoje em dia, algumas oficinas estão já incompletas pela destruição causada pelas marés.[14]

Esta destruição que, lenta mas paulatinamente, vai corroendo o sítio arqueológico, é também responsável pelo mais que provável arrastamento de materiais arqueológicos para o declive submerso da península.

---

[12] MARLASCA, Olga (2001) "Quelques points de droit commercial et maritime dans la Lex Visigothorum" in *Revue Internationale des Droits de l'Antiquité.* XLVIII, p. 219.

[13] FONSECA, C. (2004) A Terra Sigillata do Fundeadouro de Tróia, in *Revista Portuguesa de Arqueologia* 7:1, 2004,. Lisboa: IPA, pp. 421-449; WACHSMANN, S.; DUNN, R., HALE, J.; HOHLFELDER, R.; CONYERS, L.; ERNENWEIN, G.; SHEETS, P.; BLOT, M., CASTRO, F. e DAVIS, D. (2009) The Palaeo-Environmental Contexts of Three Possible Phoenician Anchorages in Portugal, in *The International Journal of Nautical Archaeology* 38(2), pp. 2-33.

[14] Da oficina 12, por exemplo, situada na praia e totalmente alagada nas marés vivas, conserva-se apenas uma fiada completa de cetárias; as oficinas 17 e 18 estão também muito destruídas. Devido à crescente frequência e intensidade com que as marés da preia-mar e os fenómenos hidráulicos e sedimentares a elas associados têm vindo a afectar as estruturas arqueológicas na orla do estuário do Sado foi necessário proceder, em 2007, ao enchimento da praia no extremo nordeste da península para protecção das estruturas arqueológicas nela localizadas; PINTO, Inês; MAGALHÃES, Ana & BRUM, Patrícia (2011) *op. cit*.

Por exemplo, em 2011, depois de forte tempestade que provocou uma maré muito viva e que levou muita areia da orla, ficou à vista uma árula funerária romana, deitada com a face epigrafada para baixo e encostada ao canto de um edifício de função desconhecida, imediatamente a sudeste da oficina de salga 17.[15]

Imagem 3 – Pormenor de carta topográfica do estuário do Sado, datada de 1582.

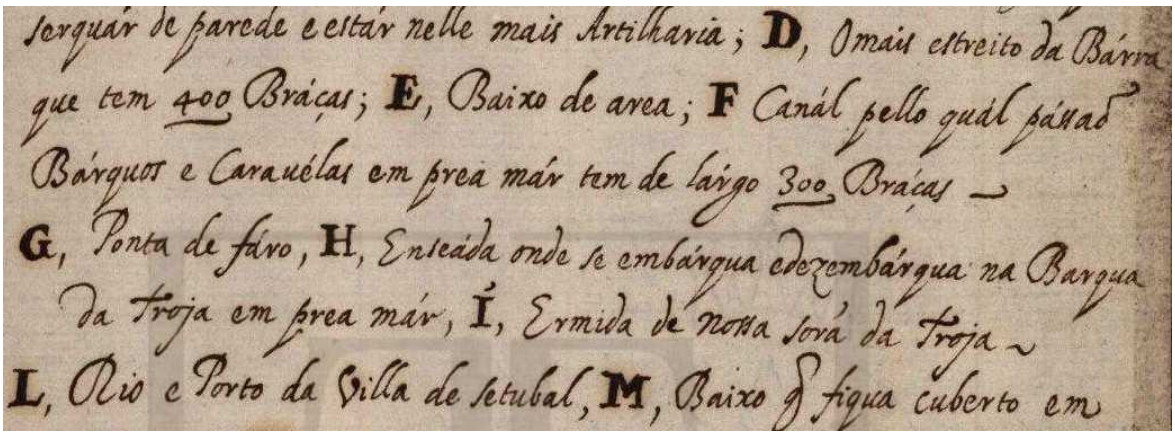
Sorquár de parede e estár nelle mais Artilharia; D, O mais estreito da Bárra
que tem 400 Braças; E, Baixo de area; F Canál pello qual pássad
Bárquos e Carauélas em prea már tem de largo 300 Braças
G, Ponta de fáro, H, Enseada onde se embárqua e desembárqua na Barqua
da Troja em prea már, I, Ermida de nossa Sorá da Troja
L, Rio e Porto da Villa de Setubal, M, Baixo q̃ fiqua cuberto em

Imagem 4 – Parte da legenda explicativa da carta acima reproduzida.

[15] ENCARNAÇÃO, José; PINTO, Inês, MAGALHÃES, Ana & BRUM, Patrícia (2012) "Árula funerária de Tróia (Conventus Pacensis)", in *Ficheiro Epigráfico, Suplemento de «Conimbriga»,* Nº 99, Inscrições 446-447. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

Para além destas evidências arqueológicas submersas, correspondentes na sua esmagadora maioria a vestígios da época da romanização, o património cultural subaquático do concelho exprime-se de forma potencial pelas indicações documentais que nos revelam a ocorrência de naufrágios nesta costa, da Época Moderna em diante.

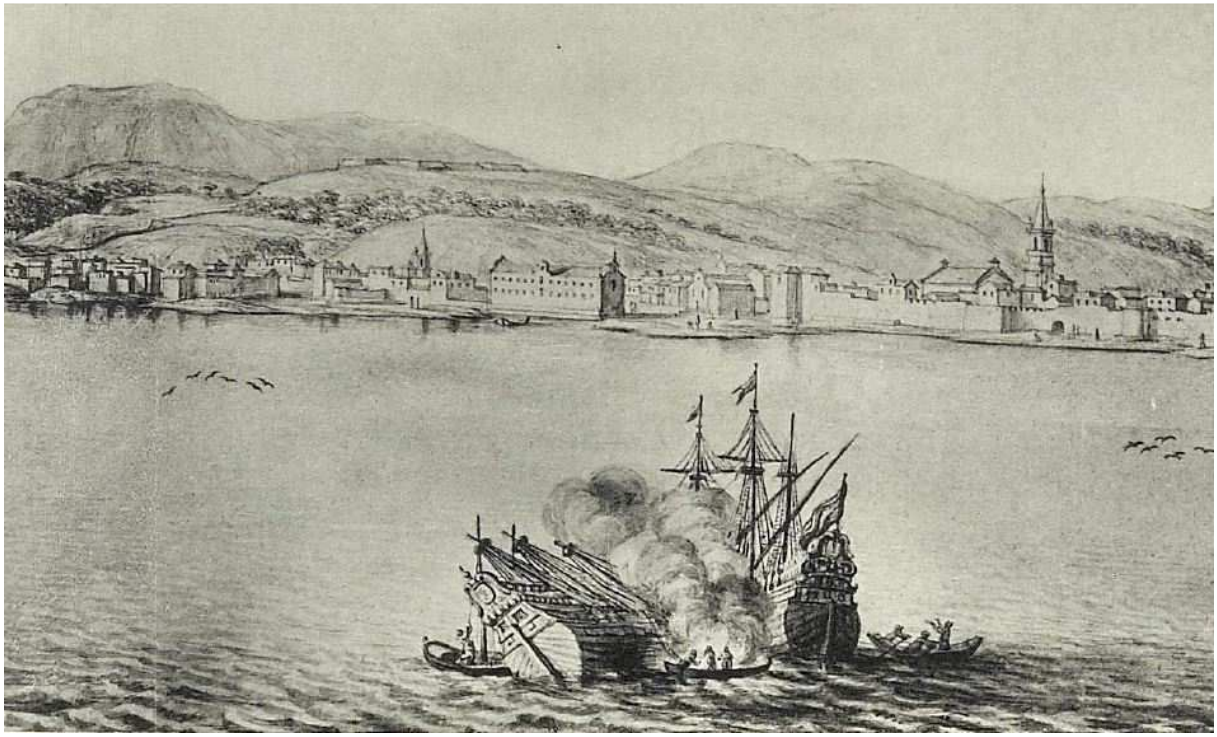

Imagem 3 – Querena de navio no porto de Setúbal, visto a partir da Tróia, c. 1670.

Mais ou menos circunscritas geograficamente, são estas referências as que nos permitem elaborar a carta em anexo – ressalvando-se sempre que estas localizações são aproximadas, podendo os vestígios arqueológicos, a existirem ainda, localizar-se mais a sul ou mais a norte.

1) 1551, naus espanholas *Santiago* e *Nuestra Señora de la Piedad*, na barra de Setúbal[16]

2) 1802, naufrágio do navio *Margarida*, carregado com sal, na barra de Setúbal.[17]

3) 1572, galeão espanhol, capitão Juan de Soto, na barra de Setúbal.[18]

4) 1582, nau espanhola *San Antonio*, de Pedro de Villela, na barra de Setúbal.[19]

5) 1593, nau espanhola *Espiritu Sanctu*, na barra de Setúbal.[20]

---

[16] AGI, Ct 2898, fol. 175 e CHAUNU, Pierre & CHAUNU, Huguette (1955) *Séville et l'Atlantique, 1504-1650.* Vol 2. *Le trafic de 1504 à 1560*. Paris: École Pratique des Hautes eÉtudes. 6. section. Centre de recherches historiques, p. 481.
[17] ADSTB/PSS/APAC/N/0148.
[18] AGI Ct. 5185.
[19] AGS GA 130, 140 e 180 de 1583.

6) 1817, bergantim português *Santo António*, de mestre João Baptista de Campos, dado à costa no sitio de Troia junto a Setúbal.[21]

7) 1926, Caíque *Rápido*, de Vila Real de Santo António, com madeira, feno e tijolos, deu à costa, a 18 de Novembro, na Malha Grande, costa da Galé.[22]

8) 1609, nau espanhola *Nuestra Señora de la Gracia*, perto da barra de Setúbal.[23]

9) 1618, nau *Santa Catarina*, da frota de Afonso de Noronha e de Jerónimo de Almeida, naufraga na barra de Setúbal.[24]

10) 1696, nau espanhola *Nuestra Señora de los Reyes y San Fernando*, de Miguel Rodriguez, perdida na barra de Setúbal.[25]

11) 1742, navio francês *Maréchal de Coigny* vindo de São Domingo, naufraga na barra de Setúbal.[26]

12) sítio arqueológico do *Tróia 1*, meados dos século XIX.

13) 1871, brigue *Copse*, do Reino Unido, no porto de Setúbal, junto ao Trapiche.[27]

14) Materiais dispersos do fundeadouro romano de Tróia.

15) Materiais dispersos, da época romana, do *fundão* de Tróia.

16) Batelão *Rio Lima 2º, s*ítio da Tróia, rio Sado, a 15 de Fevereiro de 1941.[28]

17) 1589, *Nuestra Señora del Rosario*, nau espanhola de Juan de Correa, da frota de Alvaro Flores de Quinones, em Tróia.[29]

18) Canoa *Pândega,* na Cabeça dos Ciganos, ao norte das Cabanas, Costa da Galé, a 27 de Dezembro de 1899.[30]

19) 1823, brigue *General Silveira Pinto*, naufragou na costa da Galé, junto a Setúbal, devido ao mau tempo quando vinha do Maranhão para Lisboa, morreram 5 pessoas afogadas.[31]

---

[20] AGI Panama 310.
[21] ANTT, Intendencia Geral da Policia, livro 17, 14 de Outubro de 1817, fol. 148-49.
[22] *Registo de Sinistros da Capitania de Setúbal*, ACM.
[23] AGI Ct. 5113.
[24] AHU Reino Cx 2, 19 de Março de 1618.
[25] AGI I.G. 2624.
[26] BI 673 AE, fol. 80-81 vº, fol. 110 ; B 4588 Nantes, fol. 187 vº.
[27] *Jornal do Comércio*, ano de 1871 (13 Janeiro) volume I, cad. I, p. 55 e vº e CABRAL, *Francisco (1987) Naufrágios e Acidentes Marítimos na Costa Portuguesa (1823 - 1986)*, Porto, p. 12.
[28] *Registo de Sinistros da Capitania de Setúbal*, ACM.
[29] MONTEIRO, Alexandre & PINHEIRO, Sérgio (2012), " O naufrágio da nau da prata *Nuestra Señora del Rosario* (Tróia, 1589)", in *Al-madan*, II série, nº 17, 2012. Centro de Arqueologia de Almada, pp. 147-159.
[30] *Registo de Sinistros da Capitania de Setúbal*, ACM.

20) 1626, *jatch* de 400 toneladas *Schoonoven* da VOC, a 25 de Janeiro.[32]

21) 1878, brigue francês *Paix et Union*, indo de Huelva para Liverpool.[33]

[31] ANTT, Feitos Findos, Juizo da Índia e Mina, mç. 37, n.º 24, cx. 161.
[32] AHU Reino, cx. 5-A, 29/01/1626.
[33] CC 4/ 2089 Marine. ANP.