

# A história submersa na baía da Horta: resultados preliminares dos trabalhos arqueológicos no “naufrágio do marfim” (primeiro quartel do século XVIII)

---

por *José Bettencourt\**  
*Patrícia Carvalho\**

### Resumo

Os trabalhos arqueológicos em curso no âmbito da empreitada de “Requalificação e Reordenamento da Frente Marítima da Cidade da Horta – 1.ª Fase. Obras Marítimas” permitiram identificar e salvaguardar vestígios que documentam vários aspectos da navegação na Época Moderna. Parcialmente escavado entre Abril de 2009 e Julho de 2010, o sítio Baía da Horta 1 (BH-001) destaca-se devido à importância e diversidade dos materiais encontrados – peças de artilharia em ferro, armas de fogo, cerâmicas, vidros, objectos metálicos ou em madeira e sobretudo uma extraordinária colecção de presas de elefante. O estudo deste espólio sugere que está relacionado com um navio mercante de inícios do século XVIII, eventualmente de nacionalidade inglesa, que operava no Atlântico.

### 1. Introdução

Na sequência do Estudo de Impacte Ambiental efectuado em 2008<sup>1</sup>, o Centro de História de Além Mar (CHAM) encontra-se a desenvolver trabalhos de arqueologia preventiva no quadro do projecto de requalificação da frente marítima da cidade da Horta (ilha do Faial, Açores), que compreende a construção de um terminal de passageiros a norte do porto actual. Este estudo, solicitado e financiado

---

\* Centro de História de Além-Mar - CHAM – Avenida de Berna, 26 C, 1069-061 Lisboa;  
jbettencourt.cham@gmail.com

<sup>1</sup> José BETTENCOURT, Patrícia CARVALHO, Cristóvão FONSECA e Inês COELHO, “Componente Patrimonial do Estudo de Impacte Ambiental. Ordenamento do Porto da Horta 1.ª Fase – Requalificação da Frente Marítima da Horta (Ilha do Faial, Açores)”, *Anais de História de Além-Mar* IX, 2008, pp. 482-485.

pelo consórcio formado pelas empresas *Somague – Engenharia*, *Somague – Ediçor*, *Tecnovia Açores*, *Conduril* e *AFA Açores*, teve também uma fase suportada pela Direcção Regional da Cultura dos Açores (DRaC).

A intervenção<sup>2</sup> incluiu a sondagem, a escavação e a remoção<sup>3</sup> dos vestígios arqueológicos existentes no naufrágio Baía da Horta 1 (BH-001), onde se encontraram materiais relacionados com a carga, o funcionamento e o quotidiano a bordo do navio. As primeiras evidências deste naufrágio foram reveladas em Março de 2008, por mergulhadores do Departamento de Oceanografia e Pescas (DOP) da Universidade dos Açores, durante o levantamento de povoamentos da alga *Caulerpa webbiana*. Posteriormente, a Direcção Regional da Cultura (DRaC) efectuou uma missão de reconhecimento do mesmo achado. Nas duas ocasiões foram recuperadas três presas em marfim, que deram entrada nas instalações do Museu da Horta, um almofariz em liga de cobre e outros materiais, actualmente na DRaC.

Neste texto, além da apresentação geral dos resultados da escavação de BH-001 procura-se efectuar uma aproximação preliminar ao significado histórico e cultural do “naufrágio do marfim”.

## 2. Descrição geral do registo arqueológico

Localizado na baía da Horta (Figura 1), BH-001 corresponde a um sítio disperso por uma área com limites ainda indeterminados, mas não inferiores a 120m no sentido sul-norte e 100m no leste-oeste, situada entre os 8 e os 11 m de profundidade. Nesta zona foram identificados vestígios de um naufrágio do século XVIII e materiais datados entre os séculos XVI e XX relacionados com actividades marítimas ou transportados entre aluviões, de natureza torrencial, depositados pela ribeira dos Flamengos, que desagua junto à praia da Conceição. Este espólio foi posteriormente remobilizado por acção da ondulação.

A vasta diacronia dos materiais descobertos dificulta a análise do sítio, sobretudo a distinção entre os vestígios do naufrágio e os que resultaram de outras actividades marítimas ou foram transportados entre os aluviões. No entanto, o estado de conservação e o padrão de dispersão e distribuição estratigráfica de vários artefactos permitiu individualizar grupos com coerência tipológica e cronológica, como as presas, os cachimbos ou as garrafas de vidro. Durante a escavação, estes objectos serviram como indicador dos depósitos do naufrágio, embora para alguns artefactos ainda permaneçam dúvidas sobre a sua associação a este evento.

---

<sup>2</sup> Além da escavação em BH-001, o CHAM acompanha actualmente os trabalhos de dragagem realizados no quadro da empreitada, durante os quais, além de outros vestígios relacionados com BH-001, foram localizadas duas áreas com potencial arqueológico - uma com restos de um navio em madeira e outra com quatro bocas-de-fogo em ferro.

<sup>3</sup> O sítio foi parcialmente escavado durante 9 meses, entre Abril de 2009 e Julho de 2010.

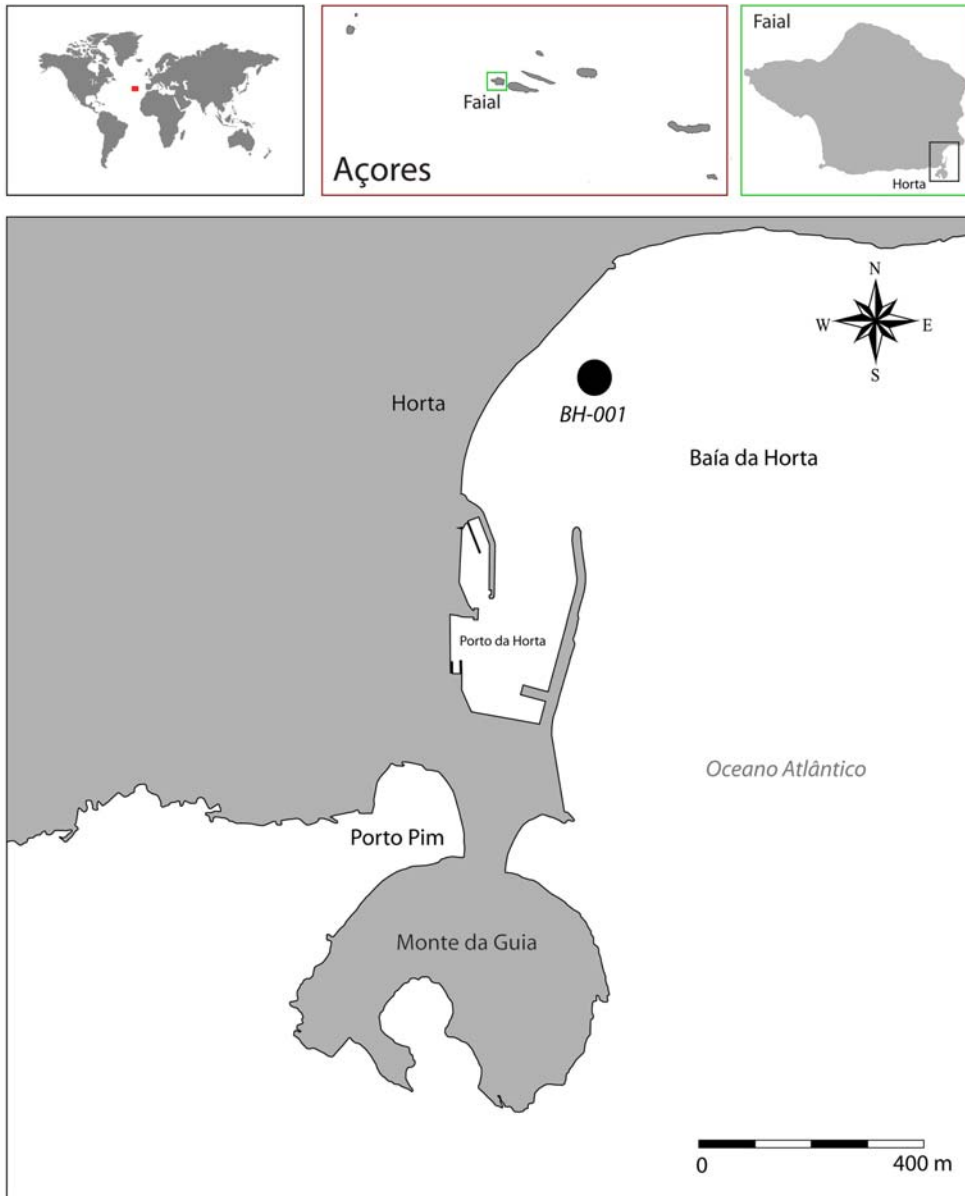


FIGURA 1 – Localização do sítio de naufrágio Baía da Horta 1 (BH-001).

Com as necessárias reservas que resultam das observações referidas, o registo arqueológico atribuído nesta fase ao naufrágio BH-001 é diversificado, incluindo equipamento do navio (peças de poleame e uma âncora), armamento (quatro bocas-de-fogo, duas armas, munições em ferro e chumbo e uma bainha de espada), instrumentos de trabalho, objectos de uso doméstico e pessoais e, com particular

expressão, parte da carga (presas em marfim). Estes materiais encontravam-se maioritariamente depositados entre os aluviões, enterrados sob cerca de 1 m de sedimentos, que variam entre areia e blocos. Apesar da fragmentação da maioria da cerâmica e do vidro, foram encontrados objectos frágeis em bom estado de conservação, como um cachimbo em caulino completo.

Pouco se pode adiantar, por agora, sobre o equipamento do navio, devido ao seu estado de conservação. As peças de poleame de laborar foram fabricadas em madeira (caixa e rodas) e ferro (perno). A âncora, em ferro, é do tipo mais comum entre os séculos XVI e XVIII, com duas unhas, uma haste e o cepo em madeira, não conservado, medindo aproximadamente 3.10 m de comprimento e 1.90 m de largura máxima.

O mesmo se pode afirmar sobre o armamento, muito concrecionado, o que impede a observação das suas características morfológicas. No entanto, as medidas obtidas para os quatro canhões em ferro indicam que deviam ser semelhantes, pois apresentam 1.35 m de comprimento funcional<sup>4</sup>, sugerindo que correspondem a peças de pequeno calibre, inferior a 4 libras<sup>5</sup>. As duas armas portáteis são distintas – a maior, com 1.60 m de comprimento, foi fabricada com elementos em liga de cobre na coronha de madeira; a outra tem aproximadamente 1.20 m de comprimento, apresentando acabamento tosco na coronha. Entre os materiais desta categoria incluem-se também uma pederneira em sílex e uma rara bainha de espada em madeira.

No grupo dos objectos de uso doméstico encontramos cerâmicas, vidros e metais. As cerâmicas incluem, entre outros exemplares ainda não classificados, vários fragmentos de grés, de porcelana chinesa ou de potes vidrados.

As peças em grés são de dois tipos, um com decoração a azul de cobalto, outro com vidrado de sal de cor castanha. As primeiras apresentam as características das produções do vale do Reno e as segundas são semelhantes a materiais da mesma região, embora se conheçam fabricos semelhantes em Inglaterra. Ambas as produções são comuns em sítios de naufrágio dos séculos XVII e XVIII, tendo sido, por exemplo, recuperadas no *Sea Venture*, que naufragou nas Bermudas em 1609, nos navios de meados do século XVII de Monte Cristi (República Dominicana)<sup>6</sup> e Duart Point<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Este comprimento foi medido entre a faixa alta da culatra e a boca.

<sup>5</sup> Por exemplo, os dois canhões com 1 libra descobertos no *Queen Anne's Revenge* (1718), estudado recentemente na Carolina do Norte (Estados Unidos), têm entre 1.07 e 1.22 m de comprimento, enquanto que um canhão de 4 libras do mesmo naufrágio mede 1.68 m – Nathan C. HENRY, *Analysis of Armament from Shipwreck 31CR314, "Queen Anne's Revenge" site*, Queen Anne's Revenge Shipwreck Project Research Series, QAR-B-09-01, 2009.

<sup>6</sup> Anne Wood LESSMANN, *The Rhenish Stoneware from the Monte Cristi Shipwreck, Dominican Republic*, Dissertação de mestrado apresentada na Texas A&M University, 1997.

<sup>7</sup> David R. M GAIMSTER, "Rhenish stonewares from shipwrecks: the study of ceramic function and lifespan", in Mark REDKNAP (ed.), *Artefacts from wrecks. Dated assemblages from the late Middle Ages to the Industrial Revolution*, Oxford, Oxbow Books, 1997, pp. 121-128.

(Escócia), no *Queen Anne's Revenge* (1718)<sup>8</sup> ou em Natière 1 (França – início do século XVIII)<sup>9</sup>.

Dois fragmentos de porcelana chinesa têm decoração polícroma, com esmalte da paleta de cores da *família verde*, produzida no período Kangxi da dinastia Qing, entre 1662 e 1722<sup>10</sup>. Foram também localizados alguns fragmentos de porcelana azul e branca ainda em estudo.

Salientam-se ainda vários fragmentos de potes vidrados no interior, utilizados a bordo para armazenamento de líquidos, conhecidos em bibliografia anglo-saxónica como *large oil jars* e com paralelos em materiais recuperados no *Queen Anne's Revenge* (1718)<sup>11</sup> ou no navio do século XVIII Natière 1 (França)<sup>12</sup>.

No entanto entre o material cerâmico, os cachimbos fabricados em caulino são o grupo mais expressivo, incluindo várias dezenas de forninhos e hastes do tipo mais comum entre 1700-1770<sup>13</sup>. A maioria foi produzida pelo mesmo fabricante, identificado pela marca R/M, uma letra em cada lado do pedúnculo (Figura 2). As iniciais podem corresponder a uma das duas gerações Manby's, de nome Richard, com produção documentada em Londres entre 1701 e 1763<sup>14</sup>. Utilizados a bordo pelas tripulações ou passageiros, os cachimbos eram mercadoria frequente nos navios que abasteciam os mercados coloniais, sendo por isso um achado frequente em contextos arqueológicos modernos posteriores a finais do século XVI. Em África, eram também utilizados como moeda no comércio de escravos<sup>15</sup>.

Dos materiais vítreos foram identificados fundos e bordos de garrafas de vinho e de garrafas quadradas. As primeiras, denominadas de *squat wine bottles* em bibliografia anglo-saxónica, têm cor verde escura e são semelhantes a produções inglesas identificadas no *Queen Anne's Revenge* (1718)<sup>16</sup>. Embora conhecidas como

---

<sup>8</sup> Linda CAMES-McNAUGHTON, Mark WILDE-RAMSING, *Preliminary Glassware and Bottle Analysis from Shipwreck 31CR314, "Queen Anne's Revenge" site*, Queen Anne's Revenge Shipwreck Project Research Series, QAR-R-08-02, 2008; Linda CAMES-McNAUGHTON, *Ceramic Assemblage Analysis from Shipwreck 31CR314, "Queen Anne's Revenge" site*, Queen Anne's Revenge Shipwreck Project Research Series, QAR-R-08-03, 2008.

<sup>9</sup> Michel L'Hour, Elisabeth VEYRAT, *Un corsaire sous la mer, les épaves de la Natière. Campagne de fouille de 2003*, volume 5, Paris, Edition Adramar, 2004, pp. 40-42.

<sup>10</sup> Maria Antónia Pinto de MATOS e Mary SALGADO, *Porcelana Chinesa da Fundação Carmona e Costa*, Lisboa, Assírio & Alvim, 2002.

<sup>11</sup> L. CAMES-McNAUGHTON, *Ceramic Assemblage Analysis from Shipwreck 31CR314...*, pp. 4-6.

<sup>12</sup> Michel L'Hour e Elisabeth VEYRAT, *Un corsaire sous la mer. L'épave de la Natière, Archéologie sous-marine à Saint-Malo*, Paris, Edition Adramar, 2000, p. 85.

<sup>13</sup> Philippe GOSSE, *The Archaeology of the Clay Tobacco Pipe XIX. Les Pipes De La Quarantaine – Fouilles du port antique de Pomegues (Marseille)*, British Archaeological Reports, 2007.

<sup>14</sup> Comunicação pessoal de David Higgins.

<sup>15</sup> Jerome S. HANDLER, "Aspects of the Atlantic Slave Trade: Smoking Pipes, Tobacco and the Middle Passage", *African Diaspora Archaeology Network Newsletter*, Setembro 2008.

<sup>16</sup> A origem inglesa carece de confirmação através do estudo exaustivo dos materiais porque se sabe que havia produção significativa de garrafas de vinho em vidro na Holanda. Vide: L. CAMES-McNAUGHTON, M. WILDE-RAMSING, *Preliminary Glassware and Bottle Analysis from Shipwreck 31CR314...*, pp. 7-9.

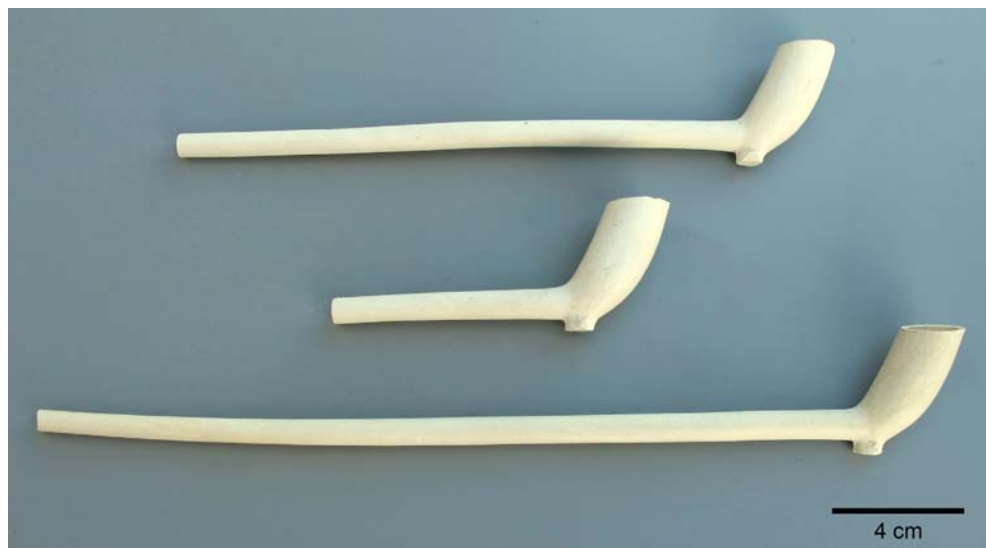


FIGURA 2 – Cachimbos em caulino.

garrafas de vinho, eram também utilizadas e reutilizadas para o transporte e armazenamento de rum e outros produtos. As segundas, designadas como *case bottles*, eram normalmente usadas para armazenar medicamentos<sup>17</sup> e gin, ao qual se atribuíam também qualidades terapêuticas<sup>18</sup>. Numa destas preservava-se uma tampa metálica em estanho com uma rosa coroada, com paralelos em quatro peças descobertas no naufrágio Natière 1 (inícios do século XVIII)<sup>19</sup>. Ambos os tipos encontram ainda semelhanças em materiais recuperados no *Vergulde Draeck* (1656)<sup>20</sup> ou no *Zeewijk* (1727)<sup>21</sup>, dois navios da *Vereennigde Oostindische Compagnie* (VOC) escavados na Austrália. Entre os materiais vítreos, foi também identificado um copo em vidro transparente, semelhante a um exemplar descoberto no *Queen Anne's Revenge* (1718)<sup>22</sup>.

Entre os instrumentos de trabalho, objectos pessoais ou relacionados com o quotidiano destacam-se um amolador fabricado com eixo em ferro e roda em mate-

<sup>17</sup> Jon SYGRAVE, “From medieval malt house to 20<sup>th</sup> century pub: excavations at 9-11 Poplar High Street, London E14”, *London Archaeologist*, 10.8, 2004, pp. 215-222.

<sup>18</sup> Nolwenn HERRY, “Report on Finds from the Saint-Quay-Portrieux Wreck, France”, *The International Journal of Nautical Archaeology* 33.1, 2004, p. 103.

<sup>19</sup> M. L'HOURL, E. VEYRAT, *Un corsaire sous la mer...*, volume 1, pp. 32-33 e 84.

<sup>20</sup> Jeremy GREEN, “The Wreck of the Dutch East Indiaman the *Vergulde Draeck*, 1656”, *The International Journal of Nautical Archaeology* 2.2, 1973, pp. 267–289.

<sup>21</sup> C. INGELMAN-SUNDBERG, *Relics from the Dutch East Indiaman Zeewijk, founded in 1727*, Perth, Western Australian Museum Special Publication 10, 1978.

<sup>22</sup> L. CAMES-McNAUGHTON, M. WILDE-RAMSING, *Preliminary Glassware and Bottle Analysis from Shipwreck 31CR314...*, pp. 14-15.

rial lítico, um botão de punho com uma flor cunhada semelhante à Rosa Tudor (Figura 3), dedais, uma escudela e uma colher (Figura 4) em ligas de cobre, uma moeda em prata do reinado de Carlos II da Grã-Bretanha (1660-1685) e dois recipientes em estanho, um tinteiro e um crivo, utilizados para escrita (Figura 5).



FIGURA 3 – Botão de punho em liga de cobre.



FIGURA 4 – Escudela e colher em liga de cobre.



FIGURA 5 – Artefactos em estanho – um tinteiro e um crivo utilizados para escrita.

A descoberta mais expressiva desta intervenção reporta-se, porém, a cerca de 100 presas em marfim de elefante, de espécie por ora indeterminada, sem dúvida pertencentes à carga transportada pelo navio. Correspondentes aos dentes incisivos superiores, as presas medem entre 0,30 m e 1,83 m de comprimento (Figura 6). A maioria apresenta marcas incisivas numa das faces (Figura 7), o que estará relacionado com o controlo de propriedade, solução registada noutros sítios arqueológicos, designadamente no naufrágio português do primeiro quartel do século XVII de Sunchi Reef (Índia), onde duas das oito presas encontradas tinham a inscrição ICM<sup>23</sup>. De facto, durante o período moderno a utilização de marcas nas mercadorias passou a ser obrigatória. O seu uso permitia controlar e evitar extravios e roubos, ao mesmo tempo que facilitava a fiscalização do movimento comercial e sua tributação. As marcas permitiam ainda determinar a origem dos produtos, o que podia servir como certificado de qualidade<sup>24</sup>.

O achado de presas de marfim em sítios arqueológicos subaquáticos não é muito comum, embora o seu comércio esteja documentado desde a Idade do Bronze no naufrágio de Uluburun (Turquia – século XIV a.C.)<sup>25</sup>. Em jazidas da época

<sup>23</sup> S. TRIPATI e A. SUNDARESH, “Exploration of a Portuguese shipwreck in Goa waters, western coast of India”, *Bulletin of the Australasian Institute for Maritime Archaeology* 30, 2006, pp. 127-136.

<sup>24</sup> Em Portugal, por exemplo, um regimento do Paço da Madeira de 1604 recomendava que a tanoaria utilizada em embarcações reais, ou ao seu serviço, fosse identificada com a marca da Coroa e a do fabricante – João VAZ, *Pesca de naufrágios: as recuperações marítimas e subaquáticas na época da expansão*, Lisboa, Tribuna da História, 2005, pp. 64-66.

<sup>25</sup> Michael A. FITZGERALD, *Uluburun* in James P. DELGADO (ed.), *British Museum Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, British Museum Press, 1997, pp. 430-432.





FIGURA 6 – Vista geral, durante a escavação, de um depósito arqueológico com oito presas e vários artefactos.



FIGURA 7 – A marca de propriedade incisa sobre uma das presas (escala: 30 cm).

moderna, o marfim em presa foi encontrado em pelo menos mais seis naufrágios – Oranjemund (Namíbia – primeira metade do século XVI), IDM3 (Moçambique – inícios do século XVII)<sup>26</sup>, T7a35f-5 (Inglaterra – meados do século XVII)<sup>27</sup>, *Vergulde Draeck* (Austrália – 1656)<sup>28</sup>, *Henrietta Marie* (Estados Unidos – 1700), *Risdam* (Malásia – 1727)<sup>29</sup>, Saint-Quay-Portrieux (França – 1<sup>a</sup>. metade do século XVIII)<sup>30</sup> e *Fredensborg* (Noruega – 1768)<sup>31</sup>.

Ressalve-se que a maior parte dos cachimbos referidos não tem sinais de uso, pelo que terá eventualmente feito parte da carga. As garrafas de vidro também poderão ter sido contentor de transporte de cargas líquidas, o mesmo acontecendo com os restos de tanoaria exumados, vários arcos incompletos em ferro e uma peça de fundo em madeira, com marcas incisadas na face exterior.

Entre os materiais localizados encontram-se, ainda, placas e folhas de chumbo enroladas, algumas de grande dimensão, utilizadas a bordo no revestimento de estruturas ou na reparação, protecção e reforço do casco.

### 3. Análise preliminar

Se não restam dúvidas sobre a ocorrência de um naufrágio na baía da Horta, ao qual pertencem os materiais descritos, são também vários os indicadores da sua cronologia. Por um lado, como vimos, os cachimbos deverão ter sido fabricados entre 1701 e 1763 e as porcelanas entre 1662-1722. Por outro lado, outros artefactos, como as garrafas, a tampa em metal ou os potes vidrados no interior (*large oil jars*), têm paralelos em materiais descobertos em Natière 1, atribuído às primeiras décadas do século XVIII<sup>32</sup>, e no *Queen Anne's Revenge* de 1718<sup>33</sup>. O estudo preliminar dos materiais indica por isso que a datação do contexto se encontra na primeira metade do século XVIII, muito provavelmente no primeiro quartel.

Embora mais difícil de confirmar nesta fase da investigação, são várias as evidências que sugerem também que BH-001 corresponde aos restos do conteúdo de um navio de nacionalidade inglesa. A única moeda recuperada foi cunhada no reinado de Carlos II da Grã-Bretanha e os cachimbos têm origem numa oficina

---

<sup>26</sup> Explorado comercialmente com autorização do governo de Moçambique pela empresa *Arqueonautas S.A.* Os dados contidos no relatório citado devem por isso ser considerados com as necessárias reservas.

<sup>27</sup> Sean A. KINGSLEY, *Deep-Sea Fishing Impacts on the Shipwrecks of the English Channel & Western Approaches*, Odyssey Marine Exploration, Odyssey Papers 4, 2009, p. 40.

<sup>28</sup> S. TRIPATI e A. SUNDARESH, “Exploration of a Portuguese shipwreck in Goa waters...”.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> N. HERRY, “Report on Finds from the Saint-Quay-Portrieux Wreck...”.

<sup>31</sup> Jane WEBSTER, “Slave Ships and Maritime Archaeology: An Overview”, *International Journal of Historical Archaeology* 12, 2008, pp. 6-19.

<sup>32</sup> M. L' HOUR, E. VEYRAT, *Un corsaire sous la mer...*, volume 1, p. 85; Michel L' HOUR, Elisabeth VEYRAT, *Un corsaire sous la mer...*, volume 5.

<sup>33</sup> L. CAMES-McNAUGHTON, *Ceramic Assemblage Analysis from Shipwreck 31CR314...*, pp. 4-6.

de Londres. Além disso, sabe-se que as produções de grés ou as garrafas de vidro foram fabricadas e/ou comercializadas amplamente pelos ingleses que, além de as utilizarem nas ilhas britânicas, introduziram-nas em larga escala nos seus mercados coloniais, como prova a sua distribuição geográfica em contextos arqueológicos na América do Norte<sup>34</sup>. A comprová-lo temos ainda vários achados destes artefactos em naufrágios ingleses dos séculos XVII e XVIII, que já referimos. Registe-se, por fim, que as marcas do botão de punho ou da tampa de garrafa em estanho são semelhantes à Rosa Tudor, símbolo maior da heráldica inglesa, apesar de ser também utilizado pelos fundidores de estanho da Flandres, de Metz ou de Nancy para diferenciar as suas produções de primeira qualidade, chamando-se então *rose d'étain*<sup>35</sup>.

Quanto à função e rota do navio, devido às características do registo arqueológico, podemos por ora apresentar apenas algumas hipóteses, que enquadram os vestígios arqueológicos na história da navegação atlântica. De facto, a presença de uma carga muito significativa de marfim de elefante, com marcas de propriedade, sugere que o navio perdido na baía da Horta estaria envolvido em actividades comerciais e que, em algum momento do seu percurso, terá aportado ao continente africano. Na verdade, apesar de ser frequente o abate de elefantes asiáticos, a proveniência africana da carga de marfim de BH-001, embora careça de confirmação através da análise química dos materiais, é a mais provável, até porque se sabe que este era preferido nas manufacturas asiáticas<sup>36</sup>. Esta origem parece ser confirmada pelo restante registo arqueológico, dominado por materiais europeus – cachimbos, cerâmicas ou vidros – e com pouca expressão de materiais asiáticos, limitados a alguns fragmentos de porcelana chinesa de ampla difusão mundial.

No quadro da navegação no Atlântico, BH-001 parece por isso ter estado envolvido no tráfego comercial entre o continente africano e a Europa no primeiro quartel do século XVIII. Considerando os estudos históricos sobre a circulação de marfim na época moderna, as hipóteses sobre o circuito do navio que naufragou na baía da Horta são duas: rota directa desde África ou rota indirecta, tocando outros portos no espaço atlântico.

No primeiro caso, os navios provenientes do continente africano podiam aportar aos Açores para aí efectuar escala técnica, independentemente do seu destino. Como exemplo refira-se a chalupa *Wiltad* que, de acordo com os registos da alfândega, fez escala no porto de Ponta Delgada, onde foi reabastecida e carenada, quando voltava da Gâmbia com uma carga de marfim, escravos e cera<sup>37</sup>. Desta rota

<sup>34</sup> D. GAIMSTER, “Rhenish stonewares...”, pp. 121-128; L. CAMES-MCNAUGHTON, M. WILDE-RAMSING, *Preliminary Glassware and Bottle Analysis from Shipwreck 31CR314...*

<sup>35</sup> M. L'HOUE, E. VEYRAT, *Un corsaire sous la mer...*, volume 1, pp. 32-33 e 84.

<sup>36</sup> S. TRIPATI e A. SUNDARESH, “Exploration of a Portuguese shipwreck in Goa waters...”. No século XIX o marfim da costa oriental africana era mais apreciado por ser mais fácil de trabalhar que o asiático – R. W. BEACHEY, “The East African ivory trade in the nineteenth century”, *Journal of African History*, 3, 2 (1967), p. 269.

<sup>37</sup> Avelino de Freitas de MENESES, “Novas escalas ocasionais e relacionamentos exteriores”, in Artur Teodoro de MATOS, Avelino de Freitas de MENESES, José Guilherme Reis LEITE (dir.), *História dos Açores*.

directa entre África e os Açores são, porém, conhecidos poucos dados históricos, o mesmo acontecendo com vestígios arqueológicos de navios envolvidos nestas actividades comerciais.

Sabe-se, no entanto, que o tráfico de produtos africanos se fazia em larga escala através da chamada “rota triangular”, que ligava a Europa a África, numa segunda fase a África à América e, numa terceira, o continente americano à Europa, envolvendo navios de várias nacionalidades. Esta rota tinha como objectivo essencial abastecer as colónias europeias no continente americano com mão-de-obra escrava, utilizada nas explorações agrícolas de açúcar e tabaco e, em troca, fornecer à Europa produtos coloniais<sup>38</sup>.

Este tema de investigação tem merecido o interesse da arqueologia subaquática nas últimas décadas, devido às repercussões sociais, políticas e culturais do tráfico negreiro<sup>39</sup>. Desta rota ficaram vestígios significativos de dois navios: *Henrietta Marie* (1700), que naufragou na Florida (Estados Unidos), e *Fredensborg* (1768), localizado em Tromøy (Noruega)<sup>40</sup>. Foram também identificados depósitos importantes em Saint-Quay-Portrieux, um naufrágio não identificado descoberto em 1987 na Bretanha (França)<sup>41</sup>, embora neste caso não seja certa a relação com o tráfico negreiro.

Em todos eles, a par das presas de elefante, surgiram vestígios indicando que, durante os séculos XVII e XVIII, o abastecimento de marfim ao continente europeu esteve relacionado com o comércio transatlântico de escravos africanos, como grilhetas ou contas de vidro e “manilhas”, utilizadas como moeda de troca na sua aquisição<sup>42</sup>. Esta estreita relação entre ambos os produtos encontra eco na documentação escrita. Por exemplo, a análise da actividade do mercador negreiro William Davenport, de Liverpool, demonstra que o marfim esteve entre as mercadorias por si comercializadas em quase todas as viagens, rendendo cerca de 5,6% do lucro obtido entre 1763 e 1785. Este comprava por ano aproximadamente quatro toneladas deste material, que revendia para Inglaterra, Escócia e Irlanda<sup>43</sup>.

---

*Dos descobrimentos ao século XX*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, vol. I, pp. 302-303.

<sup>38</sup> Sobre este comércio no Atlântico, ver a síntese de José Damião RODRIGUES publicada em *São Miguel no século XVIII: Casa, Elites e Poder*, Ponta Delgada, Instituto Cultural de Ponta Delgada, 2003, vol. I, pp. 37-89.

<sup>39</sup> Jane WEBSTER, “Historical Archaeology and the Slave Ship”, *International Journal of Historical Archaeology* 12, 2008, pp. 1-5.

<sup>40</sup> J. WEBSTER, “Slave Ships and Maritime Archaeology...”.

<sup>41</sup> N. HERRY, “Report on Finds from the Saint-Quay-Portrieux Wreck...”, pp. 96-105.

<sup>42</sup> Em 1767, o *Fredensborg*, além de 265 escravos, transportou 927,75 kg de marfim entre o Gana e St. Croix, na América – L. SVALESEN, *The Slave Ship Fredensborg*, Bloomington and Indianapolis, 2000.

<sup>43</sup> Nicholas James RADBUM, *William Davenport, the Slave Trade, and Merchant Enterprise in Eighteenth-Century Liverpool*, Tese de mestrado apresentada na Victoria University of Wellington, 2009, pp. 79 e 106.

Na Europa, o marfim era utilizado no fabrico de vários objectos do quotidiano, nomeadamente pentes, cabos de facas ou mobiliário, prática documentada no registo arqueológico e nas fontes escritas e iconográficas<sup>44</sup>. Parte do marfim africano explorado por europeus tinha, porém, outro destino, sendo exportado directamente de África para a Ásia ou para aí reexportado a partir do continente europeu<sup>45</sup>. A descoberta de presas em marfim no naufrágio de Oranjemund (Namíbia), presumivelmente um navio português que terá naufragado durante a viagem para a Ásia, confirma que esta prática na Rota do Cabo se assumiu ainda na primeira metade do século XVI. É também possível que esta circulação pela mesma rota se encontre documentada nos naufrágios portugueses IDM-003 (Ilha de Moçambique – inícios do século XVII)<sup>46</sup> e Sunchi Reef (Índia – inícios do século XVII), ou no navio holandês da VOC *Vergulde Draeck* (Austrália – 1656)<sup>47</sup>.

Nesta fase da investigação não é possível confirmar a rota seguida pelo navio perdido na Horta em inícios do século XVIII. O registo arqueológico não revelou materiais com clara correlação ao continente americano, como aconteceu no *Fredensborg*, o que poderia sugerir que o navio viajara directamente de um porto africano. No entanto, a hipótese de uma “rota triangular” não deve ser por agora afastada, até porque, como referiu Jane Webster, “A slave ship would transform into a merchantman once again in the final stages of its voyage, as it returned home laden with colonial products such as sugar and rum”<sup>48</sup>. Estes são materiais perecíveis, que geralmente não deixam registo arqueológico.

Em qualquer caso, a localização do naufrágio deverá estar relacionada com a escala técnica da Horta. A importância deste porto intensificou-se a partir de meados do século XVII, quando passou a ser frequentado regularmente por embarcações envolvidos nas rotas que ligavam Inglaterra e as suas colónias na América Central e do Norte. Acima de tudo, estes navios procuravam o abastecimento de água, vitualhas e a reparação de pequenas avarias, não excluindo porém as vantagens comerciais da troca de víveres e manufacturas por produtos regionais<sup>49</sup>.

---

<sup>44</sup> N. J. RADBUM, *William Davenport, the Slave Trade...* pp. 68; Marloes RIJKELIJKHUIZEN, “Whales, Walruses, and Elephants: Artisans in Ivory, Baleen, and Other Skeletal Materials in Seventeenth- and Eighteenth-Century Amsterdam”, *International Journal of Historical Archaeology*, 13.4, 2009, pp. 409-429.

<sup>45</sup> M. RIJKELIJKHUIZEN, “Whales, Walruses, and Elephants: Artisans in Ivory...”.

<sup>46</sup> Alejandro MIRABAL, *Interim Report on Underwater Archaeological Excavations off the Island of Mozambique and Mogincual, from March to November 2006*, Arqueonautas S.A., 2007. Explorado comercialmente com autorização do governo de Moçambique pela empresa *Arqueonautas S.A.* Os dados contidos no relatório citado devem por isso ser considerados com as necessárias reservas.

<sup>47</sup> S. TRIPATI e A. SUNDARESH, “Exploration of a Portuguese shipwreck in Goa waters...”.

<sup>48</sup> J. WEBSTER, “Slave Ships and Maritime Archaeology...”, p. 7.

<sup>49</sup> Nomeadamente vinho do Pico, que tinha, por exemplo, mercados importantes na Pennsylvania, Maryland ou Bermudas – T. Bentley DUNCAN, *Atlantic Islands: Madeira, the Azores and the Cape Verdes in Seventeenth Commerce and Navigation*, Chicago e Londres, The University of Chicago Press, pp. 153-156; A. F. de MENESES, “Novas escalas ocasionais e relacionamentos exteriores...”, pp. 297-324.

#### **4. Considerações finais**

Em suma, os dados arqueológicos obtidos sugerem que o sítio BH-001 é o resultado do naufrágio de um navio mercante, presumivelmente de nacionalidade inglesa, que operou no Atlântico no primeiro quartel do século XVIII. A rota do navio terá incluído a transacção de marfim no continente africano, embora o seu circuito não possa ainda ser confirmado, carecendo esta problemática do estudo exaustivo dos materiais e do sítio arqueológico, bem como das fontes escritas sobre o porto da Horta e os naufrágios aí ocorridos na primeira metade do século XVIII. BH-001 é porém um importante documento da navegação no Atlântico neste período, que coincide com a afirmação do porto da Horta.

Apesar de visar em primeiro lugar a minimização do impacte da obra sobre o património arqueológico existente na área de implantação do terminal de passageiros, este projecto permitiu alargar consideravelmente o nosso conhecimento sobre as actividades marítimas no porto da Horta e adquirir dados científicos relevantes.

Deste modo, o plano da intervenção após os trabalhos de campo, com fim previsto para 2011, inclui a sistematização, o estudo exaustivo dos dados e dos materiais arqueológicos do “naufrágio do marfim”, bem como o seu enquadramento histórico na navegação atlântica. Além da publicação e divulgação dos estudos a efectuar, está também contemplada a monitorização de materiais removidos para a baía de Entre-os-Montes, onde foi criado um depósito visitável para as peças de artilharia e outros artefactos de grande porte, cuja remoção obrigaria a tratamentos dispendiosos.

Embora não seja responsabilidade da equipa de arqueologia, espera-se também que sejam reunidas as condições logísticas e financeiras que garantam a conservação e fruição pública de todos os materiais recuperados.

Azemmour, Outubro de 2010

#### **Agradecimentos**

Os autores agradecem aos participantes nos trabalhos efectuados na Horta: André Mello; Alexandre Brazão; Catarina Garcia; Christelle Chouzenoux; Cristina Lima; Cristóvão Fonseca; David Fernández Abella (Argos); David Santos Hernández (Argos); Flávia Brito; Francisco; Hugo Parra; Ignacio Crespo Liñeiro (Argos); Inês Coelho; Jorge Freire; Marco Pinto; Marco Medeiros; Rodrigo Vasconcelos; Tiago Fraga; Tiago Silva e Veríssimo. Agradecemos também a André Teixeira, pela revisão do texto, e ao DOP, a Norberto Serpa, a Renato Bettencourt e a Jorge Medeiros o apoio durante a intervenção.