

# O ESTADO DA ÍNDIA E A COSTA ORIENTAL AFRICANA

Coordenação

André Teixeira

Artur Teodoro de Matos

João Teles e Cunha



livros

S.º Jorge

# O ESTADO DA ÍNDIA E A COSTA ORIENTAL AFRICANA

## **Coordenação**

André Teixeira

Artur Teodoro de Matos

João Teles e Cunha

## O Estado da Índia e a Costa Oriental Africana

Coordenação: André Teixeira  
Artur Teodoro de Matos  
João Teles e Cunha

Capa: António Pedro

Paginação: Pedro Panrra

© Edições Húmus, 2024 e Autores

End. Postal: Apartado 7081

4764-908 Ribeirão – V.N. Famalicão

Tel. 926 375 305

E-mail: [humus@humus.com.pt](mailto:humus@humus.com.pt)

[www.edicoeshumus.pt](http://www.edicoeshumus.pt)

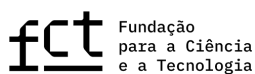
Impressão: Papelmunde, SMG, Lda. – V.N. Famalicão

1.ª edição: Setembro de 2024

Depósito legal: 537049/24

ISBN 978-989-9213-32-6

Publicação subsidiada ao abrigo do projecto estratégico do CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia – UIDB/04666/2020 (<https://doi.org/10.54499/UIDB/04666/2020>) e UIDP/04666/2020 (<https://doi.org/10.54499/UIDP/04666/2020>).



# Índice

- 7 Introdução  
*André Teixeira | Artur Teodoro de Matos | João Teles e Cunha*

## **A Carreira da Índia e a Ilha de Moçambique**

- 13 A ilha de Moçambique e os Descobrimentos  
*João Paulo Oliveira e Costa*
- 25 Na rota da “Carreira da Índia”: Camões e Couto na Ilha de Moçambique  
*Maria Augusta Lima Cruz*
- 43 Religiosidade e comportamentos nas viagens da carreira da Índia em Seiscentos  
*Artur Teodoro de Matos*

## **Africanos, indianos e europeus: migrações e agentes**

- 65 Connecting Indo-Portuguese worlds.  
Women as brokers and go-betweens in the Portuguese State of India  
*Amélia Polónia*
- 89 Goans on the move to Moçambique:  
Doctors, administrators, priests, soldiers and *degredados*  
*Fátima da Silva Gracias*
- 111 Agentes de saúde no império português do Oriente (séculos XVI-XVIII)  
*Laurinda Abreu*
- 141 A Inquisição e os seus réus moçambicanos: um perfil possível dos sentenciados  
*José Alberto Rodrigues da Silva Tavim*
- 159 “Lhe dei a sua alforria e liberdade que por esta torno a repetir”:  
escravatura e manumissão na sociedade colonial de Moçambique  
*Eugénia Rodrigues*

## **Redes comerciais e mercadores no Índico ocidental**

- 177 A Propósito do Comércio de Marfim Africano no Oceano Índico e Mares Adjacentes  
*Luís Filipe F. R. Thomaz*
- 207 The Portuguese, East Africa and Coastal Western India:  
A Study on the Changing Patterns of Trade, 1500-1750  
*Pius Malekandathil*

- 231 Exploring the Dynamics of the Late Eighteenth Century Moçambique-India Commercial Circuit: Strategies for Survival and Revival  
*Celsa Pinto*
- 247 Four Years in Mozambique.  
History of the Austrian Base in Delagoa Bay (1777-1781)  
*Franz Halbartschlager*
- 269 A ilha de Moçambique no comércio mundial em finais do Antigo Regime: a carreira do armador goês Joaquim do Rosário Monteiro (1775-1814)  
*Ernestine Carreira*

### **Territórios e configurações políticas na costa oriental africana**

- 325 Os antecedentes da elevação da vila de Moçambique à condição de cidade (1800)  
*Ana Paula Wagner*
- 339 Conquista, Reforma e *El Dorado* - A “empresa do senhorio do Monomotapa” no contexto dos impérios ibéricos no século XVI  
*Paulo Jorge de Sousa Pinto*
- 359 A luta pelo sertão moçambicano: o Monomotapa e os portugueses (c. 1596-1631)  
*João Teles e Cunha*

### **Cultura material e visual no Índico**

- 393 Arte a bordo. Retábulos da Província do Norte e Goa na Prelazia de Moçambique  
*Mónica Esteves Reis*
- 421 A urbanização da ilha de Moçambique a partir das fortificações militares  
*Moisés Timba*
- 439 Uma planta inédita de finais do século XVII da fortificação de São Sebastião, Ilha de Moçambique  
*Sidh Losa Mendiratta*
- 457 O Estado da Índia a bordo através da arqueologia: diversidade étnica e social na fragata *Santo António de Taná* (1697)  
*André Teixeira | Patrícia Carvalho*
- 491 Mobilidades e Obras Públicas: rupturas e permanências entre os antigos territórios do Estado da Índia.  
*Alice Santiago Faria*
- 515 Madalena de Cagigal e Silva e o Museu de Arte Sacra da Ilha de Moçambique (1966)  
*Carla Alferes Pinto*

# O Estado da Índia a bordo através da arqueologia: diversidade étnica e social na fragata *Santo António de Taná* (1697)

ANDRÉ TEIXEIRA

Departamento de História e CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa

PATRÍCIA CARVALHO

CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa

## Introdução

Em finais de 1696, a fragata *Santo António de Taná* partiu para a costa oriental africana numa pequena frota liderada pelo general Luís de Melo de Sampaio, em socorro da fortaleza de Mombaça, sitiada pelos árabes omanitas. O comandante seguia igualmente provido como capitão-geral de Moçambique e rios de Sofala. A embarcação fora concebida em Baçaim, região onde o fidalgo era foreiro e que se destacava em todo o Estado da Índia neste domínio da construção naval. A tentativa de socorro a Mombaça acabou por ter um desfecho trágico, não apenas para aquela posição portuguesa, que capitulou, como também para a embarcação, naufragada naquele porto. A actuação do comandante da frota mereceu reparos à época, já que este optara por seguir para Moçambique sem que Mombaça estivesse descercada.

Os destroços da *Santo António de Taná* permaneceram praticamente intocados até a década de 70 do século XX, quando uma equipa do Institute of Nautical Archaeology (INA) liderada por Robin Piercy ali realizou escavações arqueológicas. Nos destroços foram identificados e recuperados inúmeros artefactos referentes a várias actividades praticadas a bordo, além de uma parte significativa do casco do navio. Apesar dos importantes estudos parcelares desenvolvidos, não foi ainda editada uma monografia do sítio arqueológico. O estudo sistemático deste material vem sendo realizado nos últimos anos com a participação do CHAM.

Dado o excelente estado de conservação do contexto arqueológico tem sido possível lançar reflexões sobre inúmeros aspectos da vida do Estado da Índia nos finais do século XVII a partir destes vestígios materiais. Entre eles destaquem-se as complementaridades políticas e económicas entre a península hindustânica e a costa oriental africana, o posicionamento dos servidores régios nestas paragens, a vida a bordo e, sobretudo, a diversidade social e étnica que compunha este empreendimento, sublinhando o contributo decisivo das populações afro-asiáticas para a manutenção dos portugueses no Índico. É este o escopo temático deste texto, que deve ser entendido como mais um contributo para a já longa história da investigação deste relevantíssimo sítio arqueológico.

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 tem brindado a equipa do CHAM no decurso desta investigação.

### **O contexto histórico-arqueológico**

Em 1678 a Coroa portuguesa mandou construir nos estaleiros de Baçaim a fragata *Santo António de Taná*. Esta foi lançada ao mar dois anos depois, sendo rebocada até Goa, onde se terminou a construção, com a colocação dos mastros, velame, poleame e outros equipamentos. Foi provavelmente seu mestre Manuel da Costa, que viajara de Portugal para a Ásia em 1673 e se tornou mestre da Ribeira de Baçaim (Blot e Blot 2001, 109, 112-113, 115). O nome do navio evocava o convento de Santo António, erguido em 1585 pelos frades capuchos na vila de Taná (Trindade 1964, vol. II, 100-01), a segunda povoação do distrito de Baçaim, parte da Província do Norte do Estado da Índia correspondente à actual metrópole de Mumbai (fig. 1).

As actividades navais nesta região são prévias à chegada dos portugueses e permaneceram após a sua incorporação em 1534, fabricando-se sobretudo pequenas embarcações para a navegação e comércio na costa indiana. O despon-tar da construção naval para a Coroa em Baçaim ocorreu no terceiro quartel de Quinhentos, relacionando-se com a necessidade de reforço dos meios navais ao serviço do Estado face ao agravamento da conjuntura político-militar (Teixeira 2010, 363-65). A partir desta data, Goa passou a encomendar com mais insistência que se armassem ali embarcações, nomeadamente para patrulha da região e protecção à cáfila de Cambaia, a denominada Armada do Norte. As fontes referem-nos que nestas frotas participavam muitos “filhos de Baçaim” (Couto 1973-1976, XII, i, 18, ou ii, 2 e 3).



**Fig. 1.** Território de Baçaim, assinalando-se aldeias de que era foreiro Luís de Melo de Sampaio.

Durante a primeira metade do século XVII desenvolveram-se em Baçaim condições favoráveis para o crescimento da construção naval ao serviço da Coroa, pelo que esta cidade se tornou uma alternativa à Ribeira de Goa. A sua vantagem residia fundamentalmente na abundância de boa madeira, mas também na existência de meios humanos especializados naquele mester e na possibilidade de aquisição ou fabrico de numerosas componentes para a construção e reparação naval (Teixeira 2010, 365-66; Teixeira e Carvalho 2020, 45-54). Nos finais do século XVI a ribeira de Baçaim tinha um patrão da ribeira (que era também mestre dos calafates) e a documentação demonstra a necessidade de provimentos para o armazém e para a ribeira, sugerindo uma intensa actividade naval (Matos 2003, 305). Em algumas situações houve uma articulação entre estaleiros portugueses: em Baçaim os navios eram erguidos até à terceira coberta, portanto o essencial do casco, sendo depois enviados para Goa, onde era finalizada a construção e efectuado o apresto (Carvalho 2008, 53). Foi isto que sucedeu com a *Santo António de Taná*, como referido.



Além dos meios humanos técnicos e, como refere a documentação da época, da “muita comodidade que ali havia de marinheiros”, podiam também recrutar-se comandantes entre os “fidalgos e cavaleiros moradores daquelas partes”, capazes de constranger aquela gente do mar a acompanhá-los na frota, por serem habitantes nas suas aldeias<sup>1</sup>. O comandante da derradeira expedição da fragata foi, precisamente, um natural do Estado da Índia, pertencente a uma linhagem de fidalgos há mais de um século estabelecidos naquelas terras de Baçaim. Luís de Melo de Sampaio era possuidor de aldeias ribeirinhas junto a Taná, no curso do rio de Bombaim (Compri, Arioli Verçolim, Deunara e Icarvali) (Teixeira 2010, 313)<sup>2</sup>, detendo também a concessão de importantes receitas régias naquela vila, nomeadamente a “renda dos carniceiros e do negri que é tinta preta”, assim como as “rendas das urracas, do azeite, anfião e bangué do caçabé”<sup>3</sup> (fig. 1).

Nos anos seguintes à sua construção os registos sobre a fragata indicam que terá operado em missões no Índico e na Rota do Cabo. Em 1689 transportou artilharia e pólvora de Diu para Mombaça. Em 1694 percorreu a Rota do Cabo em direcção a Lisboa com uma carga de barris de salitre (Jordan 2001, 302)<sup>4</sup>, regressando à Índia em 1696, sob o comando de Francisco Antunes Mório<sup>5</sup>. Nesse ano a *Santo António de Taná* foi então encarregue de comandar uma pequena frota de cinco navios, enviada para socorrer o forte de Jesus e a cidade de Mombaça<sup>6</sup>, sitiada pelas forças omanitas. Naqueles finais do século XVII, o “inimigo arábio” era um dos principais competidores do Estado da Índia, empreendendo um processo de expansionismo naval no Índico Ocidental, visando simultaneamente os portos portugueses no litoral leste-africano e na costa ocidental indiana (Carreira 2006, 20 e 29-30).

- 
- 1 Assento do Conselho de Estado, Goa, 11/04/1641, publicado por Pissurlencar 1954, vol. II, 308-09, e carta do vice-rei conde de Aveiras ao monarca, Goa, 02/08/1641, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), *Documentos Remetidos na Índia ou Livro das Monções*, livro 48, fl. 69-69v, nº3.
  - 2 Ver Historical Archives of Goa (HAG), *Aforamentos*, cód. 2201, fls. 85v-86, cód. 2329, fls. 151-53, e cód. 2333, fls. 202-03v.
  - 3 HAG, *Aforamentos*, cód. 2332, fls. 32-34v e 37v-40.
  - 4 O autor cita um relatório não publicado de Jean-Yves Blot e Maria Luisa Blot, intitulado *Report on research in India and Portugal on the historical aspects of the seventeenth-century Portuguese Frigate Santo António de Tanna sunk in Mombasa, Kenya, Nov. 1697*, de 1984. A referência ao transporte de salitre encontra-se em Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Casa de Fronteira*, maço 245, documento cuja existência nos foi sinalizada por Pedro Pinto, a quem estamos gratos.
  - 5 Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), *Conselho Ultramarino*, Consultas Mistas, cód. 18, fl. 433-34v.
  - 6 Sobre esta fortificação, erguida em 1591-92, veja-se Boxer e Azevedo 1960, 89-117.

Tendo partido de Goa a 25 de Novembro de 1696, a fragata chegou a Mombaça no dia 28 do mês seguinte, descarregando homens e provisões. Contudo, muito embora a fortaleza permanecesse cercada, a 25 de Janeiro de 1697 o comandante partiu para Moçambique, onde chegou 5 de Fevereiro e onde permaneceu até 22 de Agosto. Foi então obrigado a regressar a Mombaça, em risco de queda eminente, passando antes em Zanzibar, chegando ao seu destino a 15 de Setembro. Em inícios de Novembro daquele ano, encontrando-se ancorada no porto em frente às muralhas do forte, a fragata perdeu as amarras e foi arrastada para um recife; sem controlo do leme, acabou por encalhar. Com a mudança da maré os portugueses conseguiram recuperar o navio, rebocando-o para junto da fortaleza, mas os danos do casco eram irreparáveis e este acabou por naufragar, precipitando a queda da cidade<sup>7</sup>.

Os destroços da *Santo António de Taná* permaneceram praticamente intocados até à década de 1960, quando foram descobertos por mergulhadores amadores, levando à organização de uma campanha arqueológica dirigida por James Kirkman, então director do forte de Jesus de Mombaça (Kirkman 1972, 153-57). 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 várias missões nos vestígios, tendo identificado uma parte significativa do casco do navio e mais de 7000 objectos relacionados com o seu funcionamento, vida a bordo e actividade comercial (Piercy 1977; Piercy 1978; Piercy 1979; Piercy 1981; Piercy 1998).

O sítio localizava-se numa zona de declive e de baixa profundidade, entre os 13 e os 16 metros, sendo possível identificar os contornos do navio no fundo marinho sob uma camada de lodos finos e restos de corais (fig. 2). As condições de visibilidade em mergulho alternavam entre fraca e razoável, consoante as marés. A intervenção foi efectuada de forma faseada, utilizando inovadora metodologia arqueológica, precedida pela utilização de meios de detecção remota para caracterização do sítio (Piercy 1976). Os vestígios foram posicionados *in situ* de acordo com uma grelha de referência e registados por desenho e fotografia, o que permitiu uma localização rigorosa dos artefactos e a sua associação aos espaços a bordo. Ao nível das técnicas é também de realçar a utilização de fotogrametria,

---

7 As principais narrativas para apurar estes factos são a “Planta da ilha de Mombaça, e descrição do princípio do seu [cerco] até o fim dele...”, de António da Cunha de Melo, de 1696 (Fundação Biblioteca Nacional, BNRJ, Rio de Janeiro, cód. I-32, 34, 013, nº006) e a “Historia de Mombaça”, manuscrito anónimo não datado, que deverá ser de 1697 (Biblioteca Nacional de Portugal, BNP, *Fundo Geral*, cód. 584, fls. 1-138v). Agradecemos a Pedro Pinto a indicação destes documentos, tendo-lhe cabido a transcrição deste último, publicada por Al-Salimi e Jansen 2018, vol. 15, 1-98.

bem como a realização de vários perfis e trilaterações do casco, de forma a permitir um registo tridimensional dos vestígios. É este rigor na escavação que nos permite hoje tirar múltiplas informações sobre os materiais recuperados.



**Fig. 2.** Aspecto dos trabalhos arqueológicos, vendo-se o casco da embarcação (courtesy Robin Piercy).

Na primeira missão (1977) foram escavadas três áreas: a parte central do *tumulus* de lastro do navio, depois estendida até à carlinga do mastro; a zona da proa; e uma área a cota superior, do lado de estibordo. Esta intervenção permitiu desde logo verificar o bom estado de preservação do contexto *in situ*, apenas perturbado na extremidade norte pela colocação de cabos submarinos, bem como delimitar os vestígios naquele flanco de estibordo. Nas missões seguintes (1978, 1979 e 1980) a área de escavação foi aumentada e a estratégia de intervenção adaptada consoante as necessidades de registo. Verificou-se que a proa estava depositada na zona mais profunda e que a embarcação estava tombada sobre bombordo, o que coincide com os relatos do naufrágio (Piercy 1978, 311; Green 1991, 8-9, 31)<sup>8</sup>.

8 Com efeito, as descrições indicam que durante a mudança da maré a fragata pendeu para a proa, virando e naufragando, conforme Piercy 1979, 308-09.

A *Santo António de Taná*, conservada numa extensão de cerca de 30 metros de comprimento por 12 metros de largura, apresentava características diferentes da generalidade das fragatas europeias, já que o espaçamento entre balizas – as peças correspondentes ao esqueleto do navio – era maior que o habitual neste tipo de embarcações. Paralelamente, não apresentava peças de enchimento e as peças de reforço interior estavam dispostas formando um padrão cruzado. Isto, por um lado, tornava o navio mais leve e rápido, por outro, criava uma estrutura de reforço contra a artilharia, parecendo constituir uma adaptação tecnológica deste tipo de navios às necessidades militares do Estado da Índia (Fraga 2007; Fraga 2012a, 668).

Note-se que a maior parte das embarcações mandadas construir pelo monarca no Estado da Índia no início do século XVII destinavam-se à constituição de armadas de defesa das costas, que acompanhavam muitas das cáfilas que ligavam os diversos portos, fornecendo-lhes protecção e assegurando a defesa dos interesses comerciais portugueses (Carvalho 2008, 50-52). Desde o século XVI assistia-se a uma “orientalização das armadas” no Índico, com um peso crescente de navios pequenos e a remo, mais rápidos e manobráveis, tendendo estes a substituir naus e galeões, de difícil navegabilidade junto à costa ou nos rios da região (Rodrigues 2004, 205-14). Tipologicamente a fragata enquadrava-se naquela categoria de navios auxiliares, de médio porte, mas com capacidade para transporte de artilharia<sup>9</sup>. A *Santo António de Taná* armava 42 peças, tendo sido transformada antes do socorro a Mombaça para armar 50 peças, conferindo-lhe maior poder de fogo<sup>10</sup>, a que se contrapunha uma menor robustez do reforço interno do casco, mas também uma maior capacidade de manobra, fundamental no socorro a uma praça cercada. Note-se ainda que, além destes aspectos, a embarcação devia também ser capaz de transportar uma carga suficiente para suprir as necessidades do forte, desde géneros, a munições e artilharia, conferindo-lhe um carácter simultaneamente militar e de carga (Fraga 2012b, 63-71).

Para avaliar o contexto arqueológico em presença é importante sublinhar que, por um lado, boa parte dos haveres da embarcação foram retirados pelos portugueses antes do seu afundamento, por outro, que o sítio foi objecto de ampla operação de salvados pelos omanitas após a conquista de Mombaça, nomeadamente através da recuperação de numerosas peças de artilharia (Piercy 1979, 307-09).

---

9 De facto, Fernando Oliveira no *Livro da Fabrica das Naus* enquadra-a no grupo dos navios a remo e, portanto, de pequeno porte, com uma relação comprimento-boca de 7:1. Já *as Coriosidades de Gonçalo de Sousa* atribuíam-lhe outra configuração. Sobre o assunto veja-se Domingues 2004, 284-85.

10 Jordan 2001, 302, citando o mencionado relatório de Jean-Yves Blot e Maria Luísa Blot (ver nota 4).

### Os materiais arqueológicos: relance dos principais achados

A última viagem da *Santo António de Taná* foi uma expedição militar, pelo que destacamos em primeiro lugar os materiais directamente relacionados com a guerra (Darroch 1986; Darroch 1991, 4-6). Dentre estes destacam-se os 1532 projecteis metálicos de armas ligeiras, com diâmetro de um a dois centímetros, portanto correspondendo a diversos tipos de armas; três quartos destes foram descobertos sobre o casco numa zona muito circunscrita da proa da embarcação (entre aduelas de barris), provável zona do porão reservada ao armazenamento destas munições (Piercy 1979, 304), estando o restante quarto também concentrado mas desta feita à popa, eventualmente outro espaço desta natureza. Foram também contabilizados 603 projecteis de armas pesadas, igualmente muito variados (incluindo um bom número de bombas de metralha em ferro), encontradas também numa área específica do navio, desta feita na zona central, junto à carlinga do mastro, mas para a proa, mais um espaço interpretado como armazém no porão da fragata. O mesmo se poderá dizer das 31 granadas de mão de sete a onze centímetros de diâmetro, registadas na sua esmagadora maioria num espaço confinado da proa, embora neste caso no exterior a bombordo do casco. De referir que a fragata estava activa nos combates aquando do seu afundamento, pelo que os projecteis recuperados deverão corresponder às armas então em uso. Refira-se ainda a interessante descoberta de 27 fragmentos de painéis de barro com vestígios de pólvora, neste caso relativamente dispersas. Por fim, os 21 polvorinhos e, sobretudo, as 118 pederneiras destinadas à ignição de armas ligeiras concentravam-se na zona da popa, local onde estava instalada a elite embarcada (Pereira 2014, 53-63). As duas peças de artilharia em bronze, uma das quais com as armas portuguesas e a data 1677, são as escassas sobreviventes da referida campanha de salvados, que terá levado à recuperação de boa parte do poder militar da fragata.

No que toca à dimensão comercial, apenas claramente um tipo de material lhe pode corresponder. Tratam-se de mais de 200 paus de madeira muito escura, dura e pesada, alguns com cerca de dois metros de comprimento e, globalmente, com 16,5 a 22,5 centímetros de diâmetro (fig. 3). Trinta destes paus tinham grafitos mais ou menos claros, como “LM” e “DM”, aquele podendo corresponder ao comandante da expedição, Luís de Melo de Sampaio, este eventualmente ao seu sobrinho, Diogo de Melo de Castro, capitão das forças de infantaria embarcadas. Estas madeiras foram interpretadas primeiro como podendo ser paus de ébano (género *Diospyros*), ou do chamado sândalo africano (*Baphia nitida*), com propósitos portanto que variariam do mobiliário, a utensílios diversos, nomeadamente musicais, e à tinturaria; análises mais recentes indicam que as amostras deverão corresponder a pau-preto ou mpingo (*Oalbergia melanoxylon*). Os

paus deveriam estar acondicionados no porão do navio, tendo sido registados do centro para a popa da embarcação, embora pareça claro que esta mercadoria foi remexida durante as referidas operações de salvados (Piercy 1977, 337; Sassoon 1978, 35; Powel 1996, 8 e 13-15).



Fig. 3. Amostras de paus de madeira, com os grafitos LM e DM (courtesy Robin Piercy).

Destaque para áreas logísticas que existiam no porão, detectadas aquando dos trabalhos arqueológicos. A zona imediatamente sobre a carlinga do mastro consistia num compartimento de robustas paredes de madeira com 2x4m, que além de permitir o acesso às estruturas do navio e a sua manutenção, foi também interpretada como zona de armazém, já que aí se encontraram três grandes jarras (duas de faiança portuguesa e uma chinesa), um carro de pesca, um carro para artilharia, materiais de calafetagem, barris, projecteis de armas ligeiras e uns poucos de artilharia pesada, além de fragmentos de madeira (Piercy 1977, 332). Já para a popa, sobre a quilha e uma camada de lastro, foi detectada uma área compartimentada em pequenos espaços, interpretada como possível armazém de oficiais ligados à navegação e manutenção da fragata (sugere-se o contra-mestre), tendo aqui sido identificadas duas bússolas em madeira, uma lanterna também de madeira revestida com carepas (ao jeito das tradicionais janelas de Goa, feitas com conchas de bivalves), palmas de protecção das mãos, caixas de

pregos e parafusos, estopa sem usar e ferramentas para calafetagem, cunhas de pontaria para as peças de artilharia e grande quantidade de cabos, além de tigelas e de um prato em madeira, baldes, barris e uma esteira (Piercy 1977, 336; Piercy 1978, 306-07)<sup>11</sup>.

Na área central da embarcação estariam também guardadas as provisões alimentares. Em torno à zona da carlinga do mastro foram identificadas quase todas as 19 botijas cerâmicas recuperadas na escavação (fig. 4), recipientes de grande dimensão vidrados no seu interior (para impermeabilização), onde se transportavam geralmente bens de primeira necessidade, como azeite, vinho, água, mas também mel, azeitonas, ou conservas alimentares (também denominadas anforetas, ou *olive jars*) (Sassoon 1981, 119-120). A sua produção massiva centrou-se na zona ocidental da Andaluzia, em torno de Sevilha, local de onde se proviam as armadas das Índias, mas este tipo de objectos espalhou-se extraordinariamente em vastas regiões atlânticas ao longo da Idade Moderna, sendo menos frequentes em águas do Índico<sup>12</sup>. A série destes recipientes fabricada em Portugal obedece a características distintas dos achados da *Santo Antonio de Taná* (Silva 2019, 181-95), pelo que se atribui estes exemplares às oficinas andaluzas.



Fig. 4. Botija, pote de Martabão e vasilha indiana (courtesy Robin Piercy).

11 Veja-se também Piercy 1998, 138, onde porém a orientação destes achados se encontra trocada, já que ela se deu para a popa e não para a proa, e se sugere a existência de dois espaços de armazém de contramestre, factos contrariados no termo do mesmo artigo, à página 139. Sobre as bússolas recuperadas na fragata veja-se Richardson 1991, 16-18.

12 Sobre estes recipientes ver, entre outros: Goggin 1960; Avery 1997; Nena García 2004.

Menos evidente é a posição dos oito “potes de Martabão”, recipientes de grandes dimensões vidrados, neste caso de procedência chinesa e tailandesa-birmanesa, que serviam para o transporte de água, especiarias, preparados de frutas, entre outros bens (fig. 4); nesta embarcação, estes objectos repartiam-se entre a área central e a zona da popa (Sassoon 1981, 107-12; Willoughby 1991, 25-27). Registe-se também um pote não-vidrado de barro escuro (fig. 4), de clara procedência indiana, dada a sua semelhança com exemplares ainda hoje usados em Goa<sup>13</sup>. Deve recordar-se que, antes do afundamento do navio, boa parte das provisões foram retiradas para o forte de Jesus, pelo que estes recipientes de armazenamento têm aqui um significado residual.

Sobre o porão estava o convés do navio, naturalmente mais difícil de averiguar através dos vestígios de naufrágio da *Santa Antónia de Taná*. Em todo o caso, a distribuição global dos vários materiais recuperados permite tecer algumas considerações.

À popa localizava-se o respectivo castelo, provavelmente ornamentado, tendo sido detectados vários fragmentos de elementos decorativos esculpidos em madeira durante os trabalhos de escavação nesta zona do sítio arqueológico. Os vestígios mais significativos são parte de um escudo com as armas de Portugal e duas imagens antropomórficas (Piercy 1977, 337; Piercy 1981, 110). Estas correspondiam a um querubim em teca escura segurando um instrumento de sopro e outra figura com um objecto semelhante a uma garrafa. O querubim será muito semelhante a elementos de arte indo-portuguesa que revestem as igrejas de Goa, como por exemplo a Basílica de Bom Jesus (Blot e Blot 2001, 115-17; Blot 2015, 105-06). Entre as evidências do castelo de popa há ainda que mencionar os vestígios da malha de chumbo que enquadrava as vidraças da zona onde estava instalada a elite embarcada, bem como os seus haveres (Jordan 2001, 306). De facto, foram recolhidos neste flanco da área de escavação os materiais mais significativos e de maior valor, embora muitos deles no exterior para bombordo do navio, resultante da inclinação após o naufrágio<sup>14</sup>.

Foi nesta área que se recolheu a grande maioria dos artefactos de mesa em estanho (fig. 5), apanágio do consumo alimentar das elites, nomeadamente um prato de fabrico inglês, uma travessa, uma escudela com tampa, colheres e jarros; são objectos em pequeno número, seguramente resultado do referido processo

13 Como sugeriu Jean-Yves Blot (1991, 6-7), referindo-se à sua venda no famoso mercado de Mapuçá.

14 A área exterior da fragata foi escavada essencialmente na última campanha, embora apenas numa banda de seis metros cobrindo a metade entre a zona central e popa. Logo após a descoberta intui-se que os achados nesta zona se podiam atribuir aos níveis superiores da hierarquia a bordo. Piercy 1981, 109-10.



de recuperação de peças antes do naufrágio (Coelho, Carvalho e Teixeira 2017, 1629-31). No que toca à mesa dos oficiais superiores destaque ainda para uma numerosa colecção de porcelanas chinesas, uma das cargas exportadas para a Europa desde a chegada dos portugueses à Ásia, mas que conheceu incremento massivo e ampla generalização a partir de inícios do século XVII, sendo muito apreciada pelos portugueses na Índia, segundo testemunho do viajante francês Pyrard de Laval (Rivara 1862, 62). O espólio desta embarcação incluía essencialmente pratos e tigelas, mais escassamente jarras, registando-se tipos singulares com datação anterior ao último quartel do século XVI, mas também uma colecção significativa de pratos com simples folhas pintadas, ou exemplares da família verde, datadas da década anterior ao naufrágio; embora arrolando-se exemplares de porcelanas em toda a área, a grande maioria encontrava-se imediatamente no exterior para bombordo da popa da fragata (Sassoon 1981, 99-107).



Fig. 5. Tigela de porcelana, prato, escudela de asas e jarro em estanho (courtesy Robin Piercy).

Também foi neste espaço que se detectaram os elementos mais significativos de vestuário (fig. 6). Entre eles destaque para os botões em prata, seguramente apanágio do capitão ou dos oficiais superiores do navio. Os fabricados em liga de estanho ou de cobre, ou ainda em madeira, também se concentravam nesta área,

mas encontravam-se mais dispersos, sendo certo que pertenceriam a militares portugueses, já que a tripulação de origem não-europeia envergaria trajes sem este tipo de abotoadura. Foram igualmente recolhidos junto aos destroços da popa a grande maioria dos vestígios de calçado, nomeadamente saltos pertencentes a botas ou sapatos de ponta quadrada ou afilada, bem como fragmentos de solas de sapatos de couro, baixos e de ponta arredondada, embora estes também tenham sido verificados na área central; os primeiros pertenceriam por certo a elementos da elite, ao passo que os segundos se registam mais comumente em sítios arqueológicos, embora se deva excluir um uso pela generalidade da marinhagem não-europeia. Já as fivelas, tanto de cintos como de calçado, têm uma distribuição menos clara, apontando-se novamente para uma utilização exclusiva dos militares portugueses (Teixeira e Gil 2012, 672-76).



**Fig. 6.** Elementos de vestuário: fivelas, botões, brinco e fragmentos de sapatos e respectivos saltos (courtesy Robin Piercy).

Nas escavações da *Santo António de Taná* foi também recolhido um adorno de cabelo feminino, quatro brincos inteiros e outros 15 fragmentos de brincos, tendo estes características muito semelhantes (constituição com florão, laço e pingente, totalizando seis centímetros de comprimento) (fig. 6). Todos estes objectos foram fabricados em azeviche, ou âmbar negro, uma resina fóssil de cor negra brilhante, muito utilizada desde a Idade Média em objectos relacionados com a peregrinação a Santiago de Compostela, portanto elementos claramente cristãos (contas de rosário, cruzes, miniaturas de santos), mas a que se atribuíam também poderes protectores e taumatúrgicos, sendo muitas vezes esculpido em objectos de superstição (amuletos vários, como figas). A sua ocorrência neste contexto arqueológico é enigmática, por um lado porque não seria de prever a presença de mulheres a bordo, por outro pelo elevado número de brincos muito idênticos, parecendo tratar-se de mercadoria para venda. De referir que todos estes brincos foram encontrados derramados para bombordo da popa do navio (Teixeira e Gil 2012, 679-80).

O mesmo sucede com os 13 medalhões em azeviche, de três tipos distintos na forma e dimensão (portanto revelando uma certa standardização), que eram utilizados como pendentos, tendo numa das faces gravadas inscrições cristãs (Jesus e Maria), palavras propiciatórias ou evocativas (como vida, firme, saudade, meu bem ou amores) e antropónimos (Teresa, Adriana, Isabel, Jacinta ou João) (fig. 7). De clara produção em contexto português, podem ter sido utilizados pela tripulação no quadro da sua vida espiritual e afectiva, mas a sua concentração numa área da embarcação não deixa de sustentar que possam ter sido uma carga comercial, da qual restaram naturalmente apenas alguns elementos, o que se compreende pelo contexto referido. Já bem diferente é o achado singular de três medalhas circulares em cobre (fig. 7), encontradas sobre o casco e em zonas distintas da fragata, pelo que estariam a ser usadas por elementos da marinhagem. Muito idênticas às que circulavam na Europa e no mundo colonial europeu dessa época, onde tendiam a figurar devoções particulares de localidades ou de grupos, tinham aqui evocações sugestivamente associadas ao contexto em causa: uma figurava Nossa Senhora do Rosário e Santo António, outra São Martinho de Tours e São Pedro e a derradeira Santo Inácio de Loyola e São Francisco Xavier (Teixeira e Gil 2012, 676-79). Foram ainda encontradas várias contas em laqueca, concha, azeviche, madeira, sementes e vidro, com proveniências asiáticas, europeias e africanas, que tanto podem ter sido usadas por gentes com esta multiplicidade de origens, como serem vestígios residuais de cargas comerciais (Torres 2013, 187-216).



Fig. 7. Medalhões em azeviche e medalhas em cobre (courtesy Robin Piercy).

Também os objectos relacionados com a saúde e a higiene se espalhavam pela embarcação, como pentes em osso para desparasitação, agulhas, uma ventosa e uma seringa. Já as caixas de rapé, usadas para inalação de tabaco (que, recorde-se, se acreditava ter poderes curativos), concentravam-se à ré da embarcação, sendo claro que esta prática era apanágio das elites em Portugal<sup>15</sup>. O uso de cachimbos cerâmicos era mais generalizado, tendo sido descobertos doze objectos deste tipo, espalhados pela área arqueológica e com várias proveniências: sete exemplares fabricados em caulino, com fornilho e longas hastes, um dos quais com a marca “IB” no pedúnculo, de origem inglesa; dois de haste e bocal, de produção geralmente atribuída à costa ocidental africana; duas bases de narguilés ou cachimbos de água de barro grosseiro, omnipresentes em contextos do Índico ocidental, mas possivelmente de origem indiana; e um curioso fornilho antropomórfico, com traços europeus e africanos, mas que poderá ser uma intrusão mais recente. Estes objectos pertenceriam aos marinheiros da fragata, sendo a sua diversidade de origens um sinal da sua heterogeneidade (Hall 1991, 18-22).

15 Teresa Costa e Christelle Chouzenoux, “Médicos, doentes e marinheiros: saúde e higiene a bordo da fragata Santo António de Taná (1697)”, comunicação apresentada no 3º encontro *Arqueologia e o mar* (30 e 31 de Maio de 2014), organizada pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas e o Museu Nacional de Arqueologia. O seu conteúdo encontra-se já no prelo para publicação na monografia final do projecto sobre a fragata Santo António de Taná.

Nos destroços da embarcação foram também identificados objectos em vidro (fig. 8) (Silva 2017, 28-46 e 85-89). Destacam-se as 116 garrafas ou fragmentos de garrafa de fundo quadrado, designadas como *case bottles* na bibliografia arqueológica anglo-saxónica (por serem normalmente transportadas em caixas), de fabrico inglês, com uma medida correspondente à dimensão mais reduzida deste tipo de recipientes, o meio galão (cerca de 4,5 litros). É de longe o conjunto mais expressivo de recipientes vítreos, tendo sido detetado claramente a bombordo, para onde está inclinado o casco, e na zona central do navio. Estes dois elementos fazem-nos pensar que estaria numa zona de armazenamento de bebidas e que teria um conteúdo relacionado com o provimento da elite embarcada (Sassoon 1978, 34), ou mesmo com o comércio. Garrafas com estas características foram muito difundidas a partir de meados do século XVII em várias partes do mundo, já que isolavam muito melhor as bebidas alcoólicas – o seu conteúdo mais frequente – que recipientes de madeira. No que toca às oito garrafas denominadas *onion bottle*, em função da sua forma, também de provável fabrico inglês, foram detectadas na ré do navio, portanto com uma utilização à popa, e em zonas fora do casco, o que pode sugerir a sua localização na zona da coberta aquando do naufrágio. Seriam, pois, recipientes para uso à mesa da elite embarcada, que se alojava nesta área da embarcação. Neste contexto surgiu também uma cabaça, recipiente de produções portuguesas típica deste período.



Fig. 8. Garrafas em vidro, dos tipos *onion bottle* e *case bottle* (courtesy Robin Piercy).

Considerando a demais área do convés da embarcação reconheceram-se materiais para cozinha e alimentação individual bem diferentes dos anteriormente referidos. Na área para a proa registou-se um caldeirão de cobre, que seria um dos principais recipientes para a preparação de alimentos a bordo, para a generalidade da tripulação. Dois outros objectos de cozinha, prováveis bacias para amassar, e um copo medidor, foram detectados na área central para a proa (fig. 9) (Coelho, Carvalho e Teixeira 2017, 1628-39). Nesta zona localizar-se-ia, pois, uma das zonas de preparação de alimentos da fragata, embora não tenha sido detectado nenhum fogão; os navios tinham geralmente um destes espaços para capitão e soldados, outra para a marinagem, segundo o relato de Pyrard de Laval, que viajou na Carreira da Índia no início do século XVII (Rivara 1862, vol. II, 110).



Fig. 9. Caldeirão em cobre e bacia para amassar em latão (courtesy Robin Piercy).

Na área central, mas desta feita mais para a popa, recolheu-se a grande maioria de pratos, tigelas e covilhetes de faiança portuguesa (fig. 10) (Sassoon 1981, 114-18; Sassoon 1991, 23-24). Cerâmicas brancas com decoração em azul eram produzidas desde o século XVI em Lisboa, Coimbra e Porto, tendo-se tornado ao longo da Idade Moderna o essencial do serviço de mesa em Portugal, nos seus espaços além-mar e em zonas com as quais estes mantinham estreitas ligações comerciais. As suas decorações foram muito inspiradas na porcelana

chinesas coeva, não sem alguns revivalismos<sup>16</sup>. Neste contexto arqueológico as faianças, pintadas a azul ou azul e roxo, são menos numerosas que as porcelanas e, acima de tudo, têm uma distribuição espacial na área de escavação totalmente distinta: além de mais de metade das faianças provir desta área central, um pequeno grupo recolheu-se à proa e apenas um exemplar provem das imediações da popa, zona onde se concentravam os achados de porcelanas. Estamos em crer que, se estas serviam a mesa da elite embarcada, aquelas teriam um uso bem mais generalizado (independentemente dos padrões decorativos), comprovado aliás pelas suas intensas marcas de uso.



**Fig. 10.** Jarra, prato e covilhete de faiança, copo vidrado no interior e tigelas de fabrico manual (courtesy Robin Piercy).

Refiram-se, ainda, os achados das já citadas duas grandes jarras de faiança, decoradas com pinturas de pássaros e plantas, provavelmente contentores de reservas alimentares inseridos numa área de armazenamento e serviço sobre a carlinga do mastro (fig. 10), e uma bacia de barbeiro, com o mesmo tipo de fabrico e localizado também na área central da embarcação (Sassoon 1991,

16 Sobre a faiança portuguesa ver, entre outras, as seguintes monografias ou artigos inseridos em colectâneas de estudos: Calado 1992; Sebastian 2010; Teixeira e Bettencourt 2012; Gomes e Casimiro 2013; Gomes, Casimiro e Gomes, 2016.

22-23). Também ao centro para a proa foram reconhecidos mais de uma dezena de copos vidrados em amarelo com pingos a verde, fabricados com pastas vermelhas (fig. 10), de procedência desconhecida, embora hipoteticamente lisboeta (no estado actual da investigação). Estes deverão ter constituído os objectos de beber a bordo para a generalidade da tripulação (Sassoon 1981, 121-22).

Os objectos cerâmicos não-vidrados, portanto tecnicamente mais simples, são ainda mais interessantes, constituindo a maioria dos utensílios de barro recolhidos na *Santo António de Taná* (Sassoon 1981, 122-28). Foram descobertos quase exclusivamente na metade da embarcação para a proa. Incluem-se os denominados frascos de colo longo, jarros com capacidade de 1,65 litros, finos e de superfícies modeladas, parecendo seguir na sua concepção protótipos em metal ou vidro; foram fabricados com barro cinzento e atribui-se-lhe uma provável origem indiana, servindo a mesa da generalidade da tripulação<sup>17</sup>. Considera-se também aqui um grande número de pequenas tigelas individuais, produzidas de forma grosseira manualmente e com cozeduras instáveis, variando a sua cor entre o cinzento, o castanho-escuro e o negro e tendo abundantes inclusões de quartzo; têm decorações plásticas variadas, incisões em bandas irregulares e pinturas a negro e vermelho (fig. 10). Tendo sido recolhidos exemplares idênticos no território actualmente moçambicano e queniano sugere-se uma produção na costa oriental africana. Foram extensivamente usadas, visto se apresentarem muito desgastadas, servindo por certo de recipiente para alimentação para o grosso da tripulação embarcada.

Naturalmente muitos outros tipos de objecto foram resgatados nas escavações arqueológicas da fragata *Santo António de Taná*, a maioria deles ainda não dados à estampa e cujo estudo completo fornecerá seguramente novas pistas para a interpretação deste importante testemunho material do antigo Estado da Índia.

### **O Estado da Índia a bordo: notas interpretativas**

O sítio arqueológico de naufrágio da *Santo António de Taná* é um dos mais importantes vestígios materiais das navegações portuguesas no Oceano Índico. A par da sua relevância no domínio da arquitectura naval (Jordan 2011, 301-16; Fraga 2007, 145-218; Fraga 2012b, 63-71; Fraga 2012a, 668), sobressai a interessante colecção de materiais, nomeadamente cerâmicos, para um período circunscrito entre 1681 e 1697, tendo numerosas semelhanças e padrões de frequência com achados de Moçambique e de outros sítios arqueológicos quenianos (Sassoon 1981, 129). A sua investigação é, pois, particularmente estimulante em

---

17 Três deles encontrados num orifício entre barrotes de madeira, segundo Piercy 1979, 303-04.



várias temáticas, tanto no foro exclusivo da arqueologia, como genericamente na reconstituição desta época e espaço. Dos vários assuntos susceptíveis de serem tratados afloramos aqui apenas alguns deles.

Desde logo deve sublinhar-se que os vestígios escavados ao largo de Mombaça e que aqui descrevemos brevemente correspondem seguramente à *Santo António de Taná*. Por um lado, pela descoberta de elementos datantes, sobressaindo o canhão de bronze, mas incluindo uma série de outros materiais com cronologias relativas compatíveis. Por outro, pelas características de uma série de outros achados, tanto elementos da própria estrutura do navio (incluindo os referidos elementos em madeira pertencentes ao castelo de popa com as armas da monarquia portuguesa), como materiais que restaram da sua vida quotidiana nos momentos anteriores ao naufrágio (onde avultam os mencionados medalhões com dizeres bem portugueses). O espólio arqueológico é assim concordante na época, origem e percurso desta fragata (Kirkman 1972, 154; Sassoon 1978, 34; Piercy 1978, 310; Blot 2015, 79-80).

Os achados revelam desde logo as circunstâncias em que decorreu o socorro à fortificação de Mombaça à partir de Goa naqueles anos de 1696 e 1697. O carácter simultaneamente militar e comercial da jornada fica patente nos achados arqueológicos, naturalmente uma pequena porção do que seguia a bordo, mas ainda assim bastante significativos. A componente militar revela-se na quantidade e variedade dos apetrechos bélicos detectados, nomeadamente projecteis de diversos calibres, as “balas de artilharia e mosquetearia, pólvora, pedras de fogo, morrão” a que se referem as fontes como tendo embarcado à saída da Índia<sup>18</sup>. Já a descoberta de mais de duas centenas de paus de madeira negra, parte deles com marcas de propriedade, além de eventualmente mais de uma centena de garrafas de vidro para bebidas alcoólicas e alguns objectos em azeviche, são reveladores das actividades mercantis que também decorreram na viagem. Na verdade, se a principal missão confiada pelo vice-rei conde de Vila Verde a Luís de Melo de Sampaio era descercar a fortaleza de Mombaça, este fidalgo também partiu de Goa como capitão-general de Moçambique e rios de Sofala, vago por morte de D. Francisco da Costa (Rodrigues 2013, 257 e 952), um cargo altamente rendoso pelas suas possibilidades comerciais.

A sucessão dos factos naquele ano de 1697 permite considerar que aquele fidalgo deu prioridade aos seus interesses mercantis face ao socorro da posição sitiada. Uma das fontes escritas mais detalhadas na descrição do cerco, a denominada “História de Mombaça”, é muito crítica da acção do vice-rei e do comandante da expedição. Embora *a posteriori*, relata as censuras à nomeação de Melo de Sampaio que tinham corrido em Goa, pois “logo no seu apresto mostrou que

---

18 BNRJ, cód. I-32, 34, 013, nº006, fl. 164v.

ia mais pera contratar, que pera contender”, hipotecando bens na Misericórdia daquela cidade para ter liquidez para os resgates que esperava fazer. Acusa-se especialmente este fidalgo de descurar as suas obrigações militares, eximindo-se a entrar na barra de Mombaça aquando da sua primeira estadia neste porto: “nunca determinou entrar, e sempre procurou desvios nesta materia”. Apontava-se especialmente a decisão de ter partido para Moçambique para o exercício do seu proveitoso cargo sem ter garantias de que a situação de Mombaça estivesse estabilizada, permitindo aos árabes omanitas receberem reforços e restabelecerem posições. Mais grave ainda, Melo de Sampaio optara por contrariar o assento do Conselho que convocara, recusando seguir para Moçambique numa galeota e deixar a restante armada na cidade sitiada “por lhe parecer pouco decoroso a sua pessoa, alem de outras conueniencias, não fazer viagem a Mossambique na Capitania”<sup>19</sup>. Assinalava-se, globalmente, uma conduta despótica em várias situações, uma hipocrisia no cumprimento do seu regimento (amiúde transcrito) e, genericamente, uma má condução dos assuntos da guerra.

A outra fonte que relata estes factos, a “Planta da ilha de Mombaça, e descrição do princípio do seu cerco até o fim dele...”, é bem mais benevolente para Melo de Sampaio. Veicula-se a ideia de que o fidalgo socorreu convenientemente Mombaça aquando da sua primeira estadia de 24 dias no porto da cidade, fornecendo-lhe todo o socorro que trazia da Índia em mantimentos e armamentos e “meteu a gente que era necessária na praça”. Não há qualquer crítica à partida “somente com a sua fragata para Moçambique”, registando-se antes que o fidalgo se preocupara por deixar um dispositivo de avisos e retaguardas conveniente para o caso do cerco se agravar, prontificando-se a regressar caso tal viesse a ser necessário e preparando um socorro durante a sua estadia em Moçambique (corroborado pela outra fonte). Descreve-se que, mal soube do aperto em que se encontrava Mombaça, aprestou-se rapidamente para voltar ao combate, rumando para aquela cidade, convencendo a sua tripulação a entrar no porto “com prudência e ameaços”, já que estes procuravam impedi-lo dada a complexidade da situação militar. Além da situação climatérica, a culpa por aquela perda é atribuída a outros membros da armada, não ao general, apresentado como o elemento mais corajoso entre as forças portuguesas. Enfim, ante a perda da *Santo António de Taná*, refere-se que Melo de Sampaio morreu “com desgosto e moléstia”<sup>20</sup>.

As duas versões são naturalmente contraditórias no apuramento de responsabilidades na perda da fragata e sobretudo no fracasso do socorro enviado da Índia para a defesa de Mombaça. Se a primeira é declaradamente um libelo

19 BNP, *Fundo Geral*, Códice 584, fls. 18-18v, 32 e 37v.

20 BNRJ, cód. I-32, 34, 013, nº006, fls. 164v-165, 166-167, 169.

contra Melo de Sampaio, embora bastante caustico para vários dos intervenientes, a segunda parece construir-se para o defender. Em todo o caso, é factual que, depois de introduzir abastecimentos em Mombaça, o capitão seguiu para Moçambique na *Santo António de Taná*, deixando aquela posição ameaçada pelos árabes omanitas e ali regressando apenas face ao agravamento da situação militar. Também é claro que tal decisão acarretou o desmembramento da armada de socorro e que permitiu o reforço militar dos sitiados, contribuindo seguramente para a queda final da posição, ao cabo de um ano e nove meses de cerco. Independentemente do desacerto, nenhuma fonte nega também o desejo deste fidalgo assumir o seu cargo em Moçambique, nem o facto de aí ter praticado mercancia, como aliás era comum.

Com efeito, as ligações mercantis entre a costa ocidental indiana e a costa oriental africana são prévias à chegada dos portugueses ao Índico (Lobato 1995, 157-59), permanecendo naturalmente nas centúrias seguintes. Nos séculos XVI e XVII faziam-se ligações directas entre estas regiões (vários portos indianos e essencialmente a ilha de Moçambique), num comércio fechado e controlado pelas autoridades, sem grande concorrência. Esta actividade mercantil foi ganhando peso na economia do Estado da Índia, na medida em que outras fontes de receita decaíam ou se perdiam, tornando-se o seu maior sustentáculo a partir de meados de Seiscentos. Trocavam-se panos, contas, arroz e armas indianas, sobretudo por ouro, marfim e escravos africanos, em menor escala também por âmbar, tartaruga e madeiras originárias desta região (Lobato 1995, 166; Lobato 1996, 169-98). Por exemplo, na síntese sobre a situação económica do Estado da Índia em meados de Seiscentos, o jesuíta Manuel Godinho registou que vinha “ouro, de Sofala; marfim, ébano e âmbar, de Moçambique” (Godinho 1974, 21-22). Mombaça, pelo contrário, não merecia referência, já que as receitas nunca chegaram aqui para compensar as despesas, apesar de alguns portugueses terem aí prosperado, mercê da sua função de articulação entre o interior, a costa de Melinde e os portos indianos do Norte (Boxer e Azevedo 1960, 28-29 e 53-55; Antunes 1995, 22). Décadas antes o viajante Pyrard de Laval destacara em Moçambique o tráfico de escravos, arrolando outros produtos, como “ébano, o mais negro e excelente do mundo, e lhe chamam os portugueses pau de Moçambique” (Rivara 1862, vol. II, 197; ver também página 202). Os paus de madeira transportados na *Santo António de Taná* teriam, pois, sido resgatados algures em Moçambique nos meses que mediaram as duas aparições do navio em Mombaça, contando-se que acabasse por ser levado para a Índia, onde seria vendido. Não custa pensar, como referimos, que a insistência do comandante da frota em dirigir-se para Moçambique se relacione com o desejo de comerciar, na expectativa da obtenção de lucro aquando do regresso a casa.

Desde o século XVI que o cargo de capitão de Moçambique era um dos mais rendosos do Estado da Índia, em virtude do monopólio que detinha sobre o comércio dos rios de Cuama e Sofala, fosse como representante dos direitos régios, fosse como arrendatário exclusivo deste trato. Estas transações faziam-se geralmente com grandes diferenças de preços entre as mercadorias africanas e indianas, sendo estas muito inflacionadas, permitindo avultados lucros. O sistema favorecia os interesses dos que exerciam aquele cargo, dotados de poder militar e do controlo sobre a administração para impor os seus desígnios, em detrimento dos moradores dos estabelecimentos portugueses da costa africana, que sofriam por vezes constrangimentos nas suas transações de âmbito local e regional. Havia, pois, uma secular promiscuidade entre o desempenho de tarefas militares ao serviço da Coroa e a realização de comércio para proveito próprio (Lobato 1996, 170-88). Esta forma de remuneração era prática corrente na organização do Estado da Índia, permitindo fazer face à sua própria debilidade administrativa, a inexistência de oficialato capaz de exercer ou pelo menos de controlar as prerrogativas da Coroa.

Aqueles eventos de finais de 1697 inserem-se num momento de viragem da exploração daquele trato entre a Índia e África, procurando-se abandonar os referidos modelos de exploração régia e arrendamento ao capitão e tentando instaurar-se uma companhia comercial monopolista, já que o livre comércio raramente foi admitido. Esta teria monopólio sobre o comércio de marfim, âmbar e tartaruga, deixando os demais géneros, de menor lucro, para os demais agentes na costa oriental africana (Araújo 1992, 153-55; Lobato 1996, 197; Antunes 1995, 23-28; Rodrigues 2013, 217-26). Assim, este facto não impediu Luís de Melo de Sampaio e membros do seu séquito de fazerem os seus resgates, como cargas privadas, destinadas a obter lucro no regresso à Índia. As armadas destinadas a descercar Mombaça parecem, aliás, ter causado forte perturbação nas actividades da companhia, precisamente porque o mercado regional ficou “inundado com os [panos] que os oficiais e soldados das forças de socorro levaram” (Cunha 2006, tomo I, 218). A perda daquela cidade acabou por ser o pretexto para a extinção da companhia, entre outras motivações, e o regresso ao monopólio régio, através de uma Junta de Comércio, modelo já antes ensaiado.

Em todo o caso, é importante sublinhar que a situação dos portugueses em Mombaça se vinha deteriorando nas décadas anteriores a este evento, denotando-se uma global escassez de meios humanos e materiais (sobretudo militares) para garantir a sua presença na costa oriental africana. Os portugueses vinham perdendo influência na costa suaíli, onde sempre haviam aproveitado as rivalidades entre as diferentes cidades-estado para se impor, mau grado o seu reduzido número. Nestes finais de Seiscentos reforçavam-se uma série de potentados

contrários à sua presença, sobretudo Pate, que os portugueses não conseguiram submeter nas expedições empreendidas em 1678 e 1687. Este fenómeno conectava-se intimamente com a crescente presença dos árabes omanitas na região, que espicaçavam e apoiavam a animosidade contra os portugueses em vários pontos da costa, mesmo não granjeando aí grandes simpatias. A sua interferência estendia-se, aliás, mais a Sul, fazendo perigar a situação portuguesa em Moçambique, a braços também com problemas no sertão. Os omanitas acabaram por aproveitar os insucessos portugueses para os expulsar da região de Mombaça naqueles anos finais do século XVII (Axelson 1960, 140-62; Boxer e Azevedo 1960, 30-52 e 57-58 e 74; Newitt 1987, 217; Rodrigues 2013, 208-16).

Assim, se o socorro enviado a partir de Goa fracassou, a verdade é que o quadro estratégico em que os portugueses se moviam era crescentemente negativo, pela conjugação de forças antagónicas aos seus interesses (Axelson 1960, 175), incluindo algumas duplicidades das comunidades vizinhas à cidade (Kirkman 1983, 73-82). O cerco a Mombaça pelos omanitas teve para mais contornos épicos, não apenas pela sua longuíssima duração, entre 13 de Março de 1696 e 13 de Dezembro de 1698, como pela encarniçada defesa dos sitiados, incluindo população muçulmana que ali vivia, que acabou por lutar a par dos cristãos no interior do forte de Jesus (Boxer e Azevedo 1960, 59-60). É, igualmente, necessário mencionar que aquele auxílio foi limitado porque a maioria da frota portuguesa do Índico se encontrava então no Golfo Pérsico<sup>21</sup>. Enfim, estas constatações não ilibam de responsabilidades os que tomaram parte daquela armada em 1697, nem a do socorro do ano seguinte enviado a partir de Goa (Boxer e Azevedo 1960, 66-69 e 83-84), já que ambas deram espaço e tempo aos seus contendores para se reorganizarem e não levaram às últimas consequências a missão de socorro à posição cercada. Em todo o caso, estes eventos enquadraram-se certamente num quadro mais vasto de prioridades do Estado da Índia definidas a partir de Lisboa e, sobretudo, de Goa. A capital do Estado da Índia, além de fazer face aos omanitas, via-se ela própria ameaçada pelas alterações políticas do Decão, com a ascensão dos maratas (Antunes 1995, 19-20). Nesse contexto, Mombaça não passava de uma remota periferia do império português (Boxer e Azevedo 1960, 84).

Outro aspecto marcante dos achados arqueológicos é o da composição étnica da tripulação. Como já foi assinalado por outro autor, a *Santo António de Taná* é “um mosaico de culturas enraizadas no lato contexto do Oceano Índico de finais do século XVII”. Se estamos face a uma fragata construída e ao serviço da Coroa portuguesa nestas paragens, os seus vestígios materiais são reveladores

---

21 BNP, *Fundo Geral*, Códice 584, fol.18-18v.

de “identidades triangulares”, que unem três universos culturais distintos sob a bandeira portuguesa: o asiático, com particular destaque no noroeste indiano, a Península Ibérica e a costa oriental de África. O destaque vai para a variedade de procedências dos objectos a bordo, para além do próprio hibridismo documentado na arquitectura naval da fragata (Blot 2015, 79-81). Se é verdade que o estudo completo do conjunto cerâmico e dos demais materiais recuperados a bordo está ainda por fazer de forma exaustiva, parece claro que a diversidade de materiais acaba por ser o próprio espelho da composição humana do Estado da Índia, tanto em terra, como no mar. Os achados arqueológicos dão-nos conta que seguiram na fragata, à vez, contingentes de nautas europeus, indianos e africanos.

O predomínio do elemento humano não-europeu à partida em Goa é sugerido por um dos relatos da expedição, aliás numa perspectiva bastante eurocêntrica, mas procurando evidenciar como não fora por falta de meios que a expedição falhara os seus intentos: a armada compunha-se de “quatrocentos homens de guerra e com a lotação dos marinheiros que era necessária; é verdade que neste número de soldados e marinheiros entravam muitos naturais, porém estes também são homens e não sabemos que os arábios sejam mais brancos do que eles e nas ocasiões provam às vezes muito melhor que outros, que cuidam que o valor se não pode cobrir com uma couro preta”<sup>22</sup>. A estadia na ilha de Moçambique parece ter sido assaz mortífera, pois “em espaço de mês e meio morreram cento e cinquenta portugueses (...); os soldados Canarins e mais pessoas desta nação morreram quase todos”<sup>23</sup>. Paralelamente, é evidente que em Moçambique ingressaram na fragata muitos africanos, dado o grande número de utensílios alimentares cerâmicos produzidos nesta região encontrados entre os destroços, embora tal contingente não tenha merecido referência nas fontes escritas. Por fim, ainda naquela ilha, Melo de Sampaio “tomou da nau do Reino *Nossa Senhora do Cabo* 270 soldados com suas armas, que com 30 que restavam dos 70 de sua fragata (pois morreram os mais em Moçambique) aprestou 300 soldados”<sup>24</sup>. É de crer que parte dos haveres destes militares reinóis tenha sido transportada para a *Santo António de Taná*, pelo que, embora relativamente escasso, o conjunto de materiais de origem portuguesa estaria sobrerrepresentado no momento do naufrágio face à globalidade da viagem realizada desde Goa, ou de qualquer embarcação que então circulava sob a bandeira portuguesa nestas paragens.

Em suma, os achados de materiais no sítio de naufrágio da *Santo António de Taná* são reveladores destes distintos portos por onde passou a fragata,

---

22 BNP, *Fundo Geral*, Códice 584, fol. 20.

23 BNP, *Fundo Geral*, Códice 584, fol. 41v.

24 BNRJ, cód. I-32, 34, 013, nº006, fl. 166.

sobretudo naqueles seus derradeiros anos de vida: Baçaim, onde era foreiro o capitão-geral, trazendo eventualmente alguns dos que habitavam as suas aldeias ribeirinhas, e Goa, onde foi aprestada a embarcação; Mombaça, onde o navio tocou por duas vezes naquele ano de 1697, e Moçambique, onde o capitão estanciou pouco mais de mês e meio, entre aquelas aparições na cidade queniana; e Lisboa, de onde provinha gente e bens a cada viagem da Carreira da Índia, nomeadamente na armada do Reino daquele ano, que se cruzou com a *Santo António de Taná*. Independentemente das flutuações dos contingentes da embarcação, nestes seus derradeiros momentos de existência, é certo que permaneceram entre os seus destroços testemunhos de todas estas proveniências, nomeadamente da componente africana e asiática, vital para a formação e manutenção do Estado da Índia, nomeadamente naquelas paragens<sup>25</sup>. A etnia e credo dos derradeiros defensores do forte de Jesus sob bandeira portuguesa, naquele final do século XVII, é assaz eloquente desta realidade: menos de 100 portugueses e pelo menos 1500 suaílis. Um dos poucos sobreviventes, Brás Fialho, moço do mestre da malograda *Santo António de Taná*, autor do principal relato sobre os últimos momentos de domínio português no forte, era ele próprio natural da Índia, casado na aldeia goesa de Chimbel, logrando fugir com um companheiro de Baçaim aquando da captura omanita do depauperado forte (Pereira 1938, 330-32; Boxer e Azevedo 1960, 61 e 69-71).

O espólio arqueológico recuperado é também eloquente da organização e hierarquização social a bordo de embarcações como esta. Estas estruturas constituíam verdadeiras micro-sociedades, que replicavam hábitos, costumes e credos das suas áreas de proveniência, “povoações flutuantes” com pessoas de diferentes condições e costumes, incluindo uma série de oficiais especializados, gente de armas e marinheiros, portanto indivíduos de todos os estratos sociais, desde o fidalgo ao indigente (Guinote, Frutuoso e Lopes 1998, 53). Essa diferenciação tinha uma espacialidade a bordo, observável em certos achados da fragata.

Os aposentos do capitão e oficiais superiores situavam-se na zona da popa, tendo aí sido recuperados elementos pertencentes a armas individuais, peças de mobiliário, cerâmicas mais finas, como a porcelana chinesa, objetos metálicos de serviço à mesa, elementos de vestuário (nomeadamente em prata), joalharia, moedas, contas de colar e objectos relacionados com o entretenimento, que aqui não abordámos. Retomando a “História da Mombaça”, relata-se que no regresso a Mombaça a tripulação sentia que Melo de Sampaio não tinha

---

25 Portugueses moradores na Índia, luso-asiáticos, mas também indianos canarins, constituíam então a maior parte dos colonizadores portugueses na região dos rios de Sena, detendo aí posições comerciais de destaque. Ver Rodrigues 2013, 177-83, 228-29 e 238-39.

verdadeira intenção de combater: “e para esta suspeita também lhe não faltavam fundamentos, assim porque ele como seus sobrinhos conduziam pera a nau várias coisas de passatempo, que eram passarinhos em gaiolas, patos, gazelas, abutres e outros divertimentos, que não diziam bem com a ocasião presente”. Efectivamente, foram achados entre os destroços elementos em madeira com orifícios, ainda inéditos, que podem corresponder a uma destas gaiolas. O que é facto, é que, à partida para Mombaça, fez “embarcar o General tudo o que tinha de seu em Moçambique”<sup>26</sup>.

Na restante área do navio estariam os demais elementos da tripulação, nomeadamente os não-portugueses. A utensilagem para a alimentação é, pois, absolutamente distinta, detectando-se pratos e tigelas de faiança portuguesa, copos de barro vidrados e tigelas de fabrico africano, entre outros objectos a que se poderá atribuir uma procedência indiana. Elementos de vestuário ou utensílios em metal para uso individual são raros, avultando antes objectos que terão pertencido a uma cozinha, situada na zona da proa. Enfim, a hierarquia dos tripulantes tinha uma clara espacialidade, cor, material e formato, como aliás era regra na sociedade coeva. A *Santo António de Taná* revela-se, a este respeito, como um microcosmos do Estado da Índia.

### Considerações finais

Globalização é o conceito chave que resume o significado cultural das evidências do *Santo António de Taná*, pois um mesmo sítio arqueológico com uma cronologia muito precisa integra homens de três continentes: a África, a Ásia e a Europa. Esta fragata é, igualmente, um reflexo da conjuntura político-militar, económica e social do Estado da Índia nos finais do século XVII.

A sua origem reflecte a importância crescente dos estaleiros de Baçaim na construção naval ao serviço do Estado, constituindo uma alternativa indiana à Ribeira de Goa, sobretudo para navios de pequeno e médio porte, ou construindo-se os cascos no Norte e ficando a carga da capital a fase final dos trabalhos. As características da embarcação, de médio porte mas com capacidade de defesa, constituiria também uma adaptação às condições que se viviam no Índico, numa tendência da progressiva “orientalização” das armadas e crescente importância de frotas de defesa para protecção dos interesses do Estado da Índia. As soluções técnicas do casco da fragata parecem sugerir a necessidade de versatilidade na utilização do navio, com valências simultaneamente militares e de carga.

---

26 BNP, *Fundo Geral*, Códice 584, fol. 55-55v.



Quanto aos materiais arqueológicos verifica-se uma grande diversidade de categorias, associada à multiplicidade de actividades (e pessoas) a bordo. De uma forma genérica encontram-se representados os equipamentos do navio (militares e outra equipagem, como sobresselentes), bens pessoais (objectos associadas a profissões a bordo, ao consumo de alimentos e elementos de vestuário) e carga (artefactos de transporte de alimentos e outros com valor comercial).

No equipamento do navio, e apesar dos salvados realizados após o naufrágio, foi exumado um conjunto abrangente de armamento, desde artilharia, mas sobretudo projecteis de variadas dimensões, além de granadas de mão e painéis de pólvora, ou equipamentos militares individuais, como polvorinhos e pederneiras. Foram também recuperados fragmentos de velas e matérias de calafetagem, que poderiam corresponder a peças sobresselentes. Consideramos ainda como equipamento do navio o caldeirão de cobre associado à confecção de alimentos.

Os bens pessoais constituem uma das categorias mais interessantes, pois permitiram associar artefactos e espaços a algumas das profissões a bordo, nomeadamente relacionadas com a navegação e manutenção do navio: bússolas, palmas de protecção de mãos, ferramentas de calafetagem, entre outros. Destaque para os objectos relacionadas com a medicina, como uma seringa, ventosas ou agulhas, e com a higiene e saúde a bordo, como pentes para desparasitação ou caixas de rapé para inalação de tabaco. Entre os artefactos associados ao consumo de alimentos a bordo foram identificadas travessas, escudelas, pratos, tigelas, jarros ou garrafas, produzidos em diferentes materiais, como estanho, cerâmica, madeira ou vidro, e em diferentes localizações, consoante se tratavam de objectos associados à mesa dos fidalgos localizados junto ao castelo de popa, ou objectos da tripulação e, portanto, mais espalhados no navio. Também os elementos do vestuário encontrados reflectem a hierarquia a bordo, como por exemplo os botões em diferentes materiais: prata para as classes mais nobres e estanho, cobre ou madeira para outros oficiais e soldados; ou as tipologias de calçado, com as solas com salto associadas a fidalgos e rasas à marinagem. Além da hierarquia a bordo, alguns equipamentos pessoais permitem ainda inferir diferentes culturas a bordo, como é o caso dos cachimbos, uns de tipologias europeias, outros africanas e outros ainda asiáticas produzidos em diferentes materiais.

Quanto à carga, temos os elementos associados a objectos de transporte de alimentos, como as anforetas ou as *case bottles*, ou outros com mais estrito valor comercial, como seriam os paus de madeira negra, alguns com marcas de propriedade, e eventualmente alguns elementos em azeviche.

Enfim, as gentes que tripulavam a *Santo António de Taná* testemunham a composição social e étnica do Estado da Índia, bem como o contexto político e económico da presença portuguesa na costa oriental africana nos finais de Seiscentos. Fica

patente a relação entre interesses régios e pessoais nas relações de poder entre portugueses no Oriente, onde uma débil estrutura administrativa obrigava a Coroa, ou os seus mais directos representantes em Goa, a encontrar equilíbrios com as elites ali instaladas, numa estrutura típica de uma periferia do Estado Moderno. Se por um lado se cometiam missões militares aos diversos fidalgos, destinadas a manter a integridade do Estado, por outro promovia-se a sua remuneração pela cedência de direitos régios ou o desempenho de cargos, contemporizando-se muitas vezes com atitudes individuais situadas nos limites dos regimentos prescritos. Este parece ter sido o caso de Luís de Melo de Sampaio, que não fica isento de culpas no naufrágio da fragata e, assim, no desfecho da missão que lhe fora atribuída, a protecção de Mombaça face ao cerco das forças omanitas. A ânsia de exercer o seu cargo em Moçambique, onde se terá entregue à mercancia, como era habitual, bem como uma condução desajustada das operações, acabaram por ter como consequência o triunfo do assalto, pondo fim à presença portuguesa naquela região da costa suaili.

## Bibliografia

### Fontes manuscritas

ARQUIVO Histórico Ultramarino, *Conselho Ultramarino*, Consultas Mistas, cód. 18.

ARQUIVO Nacional da Torre do Tombo, *Casa de Fronteira*, maço 245.

ARQUIVO Nacional da Torre do Tombo, *Documentos Remetidos na Índia ou Livro das Monções*, livro 48.

BIBLIOTECA Nacional de Portugal, *Fundo Geral*, cód. 584.

FUNDAÇÃO Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, cód. I-32, 34, 013, nº006.

HISTORICAL Archives of Goa, *Aforamentos*, cód. 2201, 2329, 2332.

### Fontes impressas

AL-SALIMI, Abdulrahman, e Michel Jansen (ed.). 2018. *Portugal in the Sea of Oman: Religion and Politics. Research on Documents*. Hildesheim / Zurich / New York: Georg Olms Verlag.

COUTO, Diogo do. 1973-1976, *Da Ásia*. Lisboa: Livraria Sam Carlos.

GODINHO, Padre Manuel. 1974. *Relação do Novo Caminho Que Fez por Terra e Mar Vindo da Índia para Portugal no Ano de 1663*, ed. A. Machado Guerreiro. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda.

PEREIRA, A. B. Bragança (ed.). 1938. *Arquivo Português Oriental*, tomo IV, vol. II, parte II, 288-365. Bastorá: Tipografia Rangel.

PISSURLENCAR, P. S. S. (ed.). 1954. *Assentos do Conselho de Estado (1618-1750)*. Bastorá: Arquivo Histórico do Estado da Índia.

- RIVARA, Joaquim Heliodoro da Cunha (ed.). 1862. *Viagem de Francisco Pyrard às Índias Orientais*. Nova Goa: Imprensa Nacional.
- TRINDADE, Frei Paulo da. 1964. *Conquista Espiritual do Oriente*, ed. F. Félix Lopes. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos.

## Estudos

- ANTUNES, Luís Frederico Dias. 1995. “A Crise no Estado da Índia no Final do Século XVII e a Criação das Companhias de Comércio das Índias Orientais e dos Baneanes de Diu.” *Mare Liberum* 9: 19-29.
- ARAÚJO, Maria Benedita de. 1992. *O giro moçambicano. Subsídio para a História de Moçambique (1498-1752)*. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra.
- EVERY, George E.. 1997. *Pots as packaging: the Spanish olive jar and Andalusian transatlantic commercial activity: 16th-18th centuries*. Gainesville: University of Florida.
- AXELSON, Eric. 1960. *Portuguese in South-East Africa 1600-1700*. Johannesburg: Witwatersrand University Press.
- BLOT, Jean-Yves, e Maria Luís Pinheiro Blot. 2001. “Archives and Nautical Archaeology: Late 17th century Portuguese shipbuilding in India and the *fragata* «Santo António de Tanna».” In *Fourth Centenary Volume of the Goa Archives (1595-1995)*, ed. S. K. Mhamai, 104-124. Goa: Directorate of Archives and Archaeology.
- BLOT, Jean-Yves. 1991. “Research in India provides Clues.” *Institute of Nautical Archaeology Newsletter* 18(2): 6-8.
- BLOT, Jean-Yves. 2015. “Triangular identities: in search of *fragata Santo António de Tanna* (Vasai/Goa 1680, Mombasa 1697).” In *Shipwrecks around the World: Revelations of the Past*, ed. Sila Tripathi, 72-113. Nova Deli: Delta Book World.
- BOXER, C. R., e Carlos de Azevedo. 1960. *Fort Jesus and the Portuguese in Mombasa 1593-1729*. Londres: Hollis and Carter.
- CALADO, Rafael Salinas. 1992. *Faiança portuguesa: sua evolução até ao início do séc. XX*. Lisboa: Correios de Portugal.
- CARREIRA, Ernestina. 2006. “Aspectos Políticos.” In *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. V (*O Império Oriental 1660-1820*), coord. Maria de Jesus dos Mártires Lopes, tomo I, 17-122. Lisboa: Editorial Estampa.
- CARVALHO, Patrícia Catarina Sanches de. 2008. “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630).” Dissertação de mestrado, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- COELHO, Inês Pinto, Patrícia Carvalho, e André Teixeira. 2017. “A cozinha e a mesa a bordo da fragata portuguesa *Santo António de Taná* (Mombaça, 1697): estudo de objectos metálicos e em madeira.” In *Arqueologia em Portugal 2017 – estado da questão*, ed. José Morais Arnaud e Andrea Martins, 1627-1639. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses.

- CUNHA, João Manuel Teles e. 2006. "A rede económica do Estado da Índia (1660-1750)." In *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. V (*O Império Oriental 1660-1820*), coord. Maria de Jesus dos Mártires Lopes, tomo I, 162-338. Lisboa: Editorial Estampa.
- DARROCH, Alison Christine. 1986. "The Visionary Shadow: A Description and Analysis of the Armaments Aboard the Santo António de Tanna." Dissertação de mestrado, Texas A&M University.
- DARROCH, Alison Christine. 1991. "The Weapons from the Santo António de Tanna." *Institute of Nautical Archaeology Newsletter* 18(2): 4-6.
- DOMINGUES, Francisco Contente. 2004. *Os Navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa.
- FRAGA, Tiago. 2007. "Santo Antonio de Tanná. Story and Reconstruction." Dissertação de mestrado, Texas A&M University.
- FRAGA, Tiago. 2012a. "Santo António de Tanná. Uma fragata do Período Moderno." In *Velhos e Novos Mundos: Estudos de Arqueologia Moderna*, ed. André Teixeira e José Bettencourt, 665-670. Lisboa: CHAM.
- FRAGA, Tiago. 2012b. "The Development of the Portuguese Frigate-Merchant of the Late-17th century." *ACUA Underwater Archaeology Proceedings 2012*, ed. Brian Jordan e Troy Nowak, 63-71. Columbus OH: Advisory Council on Underwater Archaeology.
- GARCÍA, Carmen Nena. 2004. "Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera." *Revista de Indias* 64(231): 447-84.
- GOGGIN, John M.. 1960. *The Spanish olive jar. An introductory study*. New Haven: Yale University.
- GOMES, Mário Varela, e Tânia Casimiro (ed.). 2013. *On the World's Routes – Portuguese Faience, 16th -18th centuries*. Lisboa: IAP.
- GOMES, Rosa Varela, Tânia Manuel Casimiro, e Mário Varela Gomes (ed.). 2016. *Proceedings of the First International Conference of Portuguese Faience: (16th-19th Centuries)*. Lisboa: IAP.
- GREEN, Jeremy. 1991. "Hull Recording Methods Used at Mombasa." *Institute of Nautical Archaeology Newsletter* 18(2): 8-9.
- GUINOTE, Paulo, Eduardo Frutuoso, e António Lopes. 1998. *Naufrágios e outras perdas da "Carreira da Índia" séculos XVI-XVII*. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- HALL, J. L.. 1991. "A fire in the bowl, a medicine in the smoke: evidence of smoking aboard the Santo Antonio de Tanna." *Institute of Nautical Archaeology Newsletter* 18(2): 18-22.
- JORDAN, Brian. 2001. "Wrecked ships and ruined empires: an interpretation of the Santo António de Tanna's hull remains using archaeological and historical data." In *Proceedings. International Symposium on Archaeology of Medieval an Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition. Hull remains, manuscripts and ethnographic sources: a comparative approach*, ed. Francisco Alves, 301-316. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.

- KIRKMAN, James. 1972. "A Portuguese wreck of Mombasa, Kenya." *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 1: 153-157.
- KIRKMAN, James. 1983. "The Muzungulos of Mombasa." *The International Journal of African Historical Studies* 16(1): 73-82.
- LOBATO, Manuel. 1995. "Relações Comerciais Entre a Índia e a Costa Africana nos Séculos XVI e XVII. O Papel do Guzerate no Comércio de Moçambique." *Mare Liberum* 9: 157-173.
- LOBATO, Manuel. 1996. "Os regimes de comércio externo em Moçambique nos séculos XV e XVII." *Povos e Culturas* 5: 169-98.
- MATOS, Artur Teodoro de. 2003. "O Orçamento do Estado da Índia de 1588." *Povos e Culturas* 8: 229-353.
- NEWITT, M. D. D.. 1987. "East Africa and Indian Ocean Trade: 1500-1800." In *India and the Indian Ocean, 1500-1800*, ed. Ashin Das Gupta e Michael Naylor Pearson, 201-223. Oxford: Oxford University Press.
- PEREIRA, Mariana. 2014. "Organização interna e distribuição da carga a bordo da fragata *Santo António de Taná* (1697)." Dissertação de mestrado, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- PIERCY, Robin. 1976. "The Mombasa Shipwreck." *AINA Newsletter* 3(3): páginas.
- PIERCY, Robin. 1977. "Mombasa wreck excavation, Preliminary report, 1977." *International Journal of Nautical Archaeology* 6(4): 331-47.
- PIERCY, Robin. 1978. "Mombasa wreck excavation, second preliminary report." *International Journal of Nautical Archaeology* 7(4): 301-19.
- PIERCY, Robin. 1979. "Mombasa wreck excavation. Third preliminary report, 1979." *International Journal of Nautical Archaeology* 8(4): 303-09.
- PIERCY, Robin. 1981. "Mombasa wreck excavation. Fourth preliminary report, 1980." *International Journal of Nautical Archaeology* 10(2): 109-18.
- PIERCY, Robin. 1998. "A Escavação do Santo António de Tanna, um navio português naufragado no porto de Mombaça." *almadam* II(7): 135-40.
- POWEL, Christine A.. 1996. "The Logs from the Mombasa Wreck." *The INA Quarterly* 23(2): 7-15.
- RICHARDSON, Lisa Shuey. 1991. "The Compasses." *Institute of Nautical Archaeology Newsletter* 18(2): 16-18.
- RODRIGUES, Eugénia. 2013. *Portugueses e Africanos nos Rios de Sena. Os Prazos da Coroa em Moçambique nos Séculos XVII e XVIII*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda.
- RODRIGUES, Vítor Luís Gaspar. 2004. "A Guerra na Índia." In *Nova História Militar de Portugal*, dir. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. II, 205-14. Lisboa: Círculo de Leitores.
- SASSOON, Hamo. 1978. "Marine thoughts of a land archaeologist derived from the Mombasa Wreck excavation." In *Beneath the Waters of Time: The Proceedings of the Ninth Conference on Underwater Archaeology*, ed. J. Barto Arnold, III, 33-37. Austin: Texas Antiquities Committee.

- SASSOON, Hamo. 1981. "Ceramics from the wreck of a Portuguese ship at Mombasa." *Azania* 16: 97-130.
- SASSOON, Hamo. 1991. "The Portuguese faience." *Institute of Nautical Archaeology Newsletter* 18(2): 22-24.
- SEBASTIAN, Luís. 2010. "A Produção Oleira de Faiança em Portugal (séculos XVI-XVIII)." Tese de doutoramento, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa
- SILVA, Ricardo Costeira da. 2019. "Um carregamento de abóbada na igreja quinhentista de Santo António (Aveiro, Portugal)." *Revista Portuguesa de Arqueologia* 22: 181-95.
- 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)." Dissertação de mestrado, Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho.
- TEIXEIRA, André, e José Bettencourt (ed.). 2012. *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*. Lisboa: CHAM.
- TEIXEIRA, André, e Luís Serrão Gil. 2012. "Cada botão sua casaca: indumentária recuperada nas escavações arqueológicas da fragata *Santo António de Taná*, naufragada em Mombaça em 1697." In *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*, ed. André Teixeira e José Bettencourt, 671-682. Lisboa: CHAM.
- TEIXEIRA, André, e Patrícia Carvalho. 2020. "A construção naval na Índia Portuguesa nos séculos XVI e XVII." In *Os Portugueses e a Ásia Marítima: Trocas Científicas, Técnicas e Sócio-Culturais (séculos XVI-XVIII)*, ed. Vítor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar, 27-45. Lisboa: Academia da Marinha.
- TEIXEIRA, André. 2010. "Baçaim e o seu território: política e economia (1534-1665)." Tese de doutoramento, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- TORRES, Andreia Martins. 2013. "As contas a bordo do Sto. António de Tanná (1697). Um exemplo de intercâmbios num mundo global." *História. Revista da Universidade Federal de Goiânia*, 18(2): 187-216.
- WILLOUGHBY, Farid Paul. 1991. "The Martaban Jars." *Institute of Nautical Archaeology Newsletter* 18(2): 25-27.

Até 1752, a costa oriental africana fez parte do Estado da Índia, o conjunto das possessões portuguesas em torno do Oceano Índico e do Mar da China Meridional que tinham Goa como capital. Na verdade, são seculares os laços humanos, económicos e culturais entre áreas costeiras dos actuais Moçambique, Tanzânia ou Quênia e a Índia, muito anteriores à expansão portuguesa e projectando-se até aos nossos dias.

Neste livro reúnem-se textos de diversos especialistas sobre esta matéria, a partir de um encontro realizado em Moçambique. Estuda-se a ilha de Moçambique como escala da Carreira da Índia e centro da presença portuguesa na costa oriental africana. Exploram-se os diversos agentes que lhe deram corpo, realçando o papel das mulheres, dos goeses, dos profissionais de saúde, mas também a questão da escravatura e a acção da Inquisição. Analisam-se as redes comerciais do Índico entre os séculos XVI e XIX. Trabalham-se temas políticos e territoriais, incluindo os projectos de conquista territorial. Por fim, atenta-se a aspectos urbanísticos, arquitectónicos, artísticos e arqueológicos, reflectindo-se sobre o legado patrimonial deste passado.