

O QUE FICOU DE UMA GRANDE HISTÓRIA

ARADE B, UM SÍTIO SUBAQUÁTICO MULTIFACETADO NO BARLAVENTO ALGARVIO

CRISTÓVÃO FONSECA Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar, FCSH/UNL-UAc,
cristovaofonseca@gmail.com

RESUMO O sítio arqueológico Arade B foi identificado em 2001, durante as prospeções realizadas no âmbito do projecto *ProArade*. Trabalhos posteriores permitiram reconhecer diferentes contextos de ampla diacronia e associados a múltiplas realidades deposicionais. Arade B é assim caracterizado por uma complexidade arqueológica de difícil interpretação, que sofreu perturbações pós-deposicionais, mas de considerável interesse patrimonial e científico, onde se reconhecem contextos de naufrágio e fundeadouro de época romana e moderna.

Nos últimos anos a investigação do sítio arqueológico tem sido realizada no âmbito do projecto “*Entre o Mediterrâneo e o Atlântico: uma aproximação ao património cultural subaquático do estuário do rio Arade*” desenvolvido pelo CHAM.

O presente artigo pretende fazer um ponto de situação sobre o conhecimento actualmente existente sobre este arqueossítio subaquático, procurando reflectir também sobre o contributo que Arade B tem para potenciar a investigação científica de temáticas relacionadas com a navegação e a dinâmica portuária de época romana e moderna, centradas na costa algarvia.

PALAVRAS CHAVE Fundeadouro, naufrágio, época romana, época moderna, dragagem

ABSTRACT The archaeological site Arade B was identified in 2001, during the survey conducted under the project *ProArade*. Subsequent works allowed to recognize different contexts from a wide chronology, associated with multiple depositional realities. Arade B is thus characterized by an archaeological complexity difficult to interpret, which suffered post-depositional disturbances. Still, its scientific and heritage interest is considerable, with the recognition of shipwreck and anchorage contexts from Roman and Early Modern period.

In the last years this archaeological site’s research has been carried out under the project “*Entre o Mediterrâneo e o Atlântico: uma aproximação ao património cultural subaquático do estuário do rio Arade*” (“Between the Mediterranean and the Atlantic: an approach to the underwater cultural heritage of the Arade estuary”), developed by CHAM.

This paper intends to update what is known about this underwater archaeological site, looking also to reflect on the contribution of Arade B to enhance the scientific research topics related to navigation and port dynamics in Roman and Early Modern times, centred on the Algarve coast.

KEYWORDS Anchorage, shipwreck, roman period, early modern period, dredge

INTRODUÇÃO

O estuário do rio Arade, na costa sul do Barlavento Algarvio, é um espaço geográfico privilegiado, na transição entre o Mediterrâneo e o Atlântico, com características propícias para a navegação.

Desde cedo constituiu-se como porto natural de abrigo, servindo diferentes núcleos populacionais, designadamente Portimão, onde vários autores apontam a possível localização de *Portus Hanibalis*, *Portus Magnus* ou *Cilpis* (Alarcão, 2004), e a montante Silves, antiga *Xelb*, importante urbe islâmica (Gomes, 2002).

O registo arqueológico subaquático desta dimensão marítima é reconhecido desde a década de 1970, quando dragagens consecutivas afectaram diversos contextos (Alves, 1997). O testemunho desta recorrente destruição, assim como a recuperação de muitos desses vestígios, permitiu reconhecer vários contextos

arqueológicos e a constituição de um acervo artefactual que reflecte a sua importância histórica.

A partir de finais da década de 1990 as intervenções arqueológicas efectuadas contribuíram de forma decisiva para reconhecer o valor científico e patrimonial do estuário do rio Arade, destacando-se sítios de naufrágio ou zonas de fundeadouro (Alves, 1997; Machado 2001; Alves *et al.*, 2005; Fonseca, 2005; Bettencourt *et al.*, 2006; Alves *et al.*, 2008; Loureiro e Alves, 2008; Domínguez-Delmás *et al.*, 2012), incluindo uma vasta área com grande dispersão de vestígios de superfície¹, genericamente designada como Arade B (figuras 1 e 2).

Este sítio, na zona do anteporto de Portimão, foi identificado em 1999, durante o projecto “*Salvaguarda do Património Arqueológico Subaquático do Rio Arade* -

1. Cerca de 20.000 m².



1. Estuário do rio Arade com a implantação de Arade B (foto: Arquivo do Museu de Portimão).

Portimão” (Machado, 2001) e em 2001, nas prospecções realizadas no âmbito do projecto *ProArade* (Alves *et al.*, 2005). Em 2002, as sondagens permitiram o reconhecimento de diferentes contextos de ampla diacronia e associados a múltiplas realidades deposicionais (Bettencourt *et al.*, 2006). Entretanto, trabalhos pontuais de monitorização e salvamento permitiram obter novos dados e confirmar a continuação da afectação do sítio por processos naturais e antrópicos (Fonseca e Bettencourt, 2012). Neste artigo, apresentam-se a documentação e os materiais estudados no âmbito de uma tese de mestrado, procurando fazer um ponto de situação sobre o conhecimento deste arqueossítio subaquático².

2. Para uma descrição mais pormenorizada e análise exaustiva da problemática de investigação do sítio ver Fonseca, 2015.



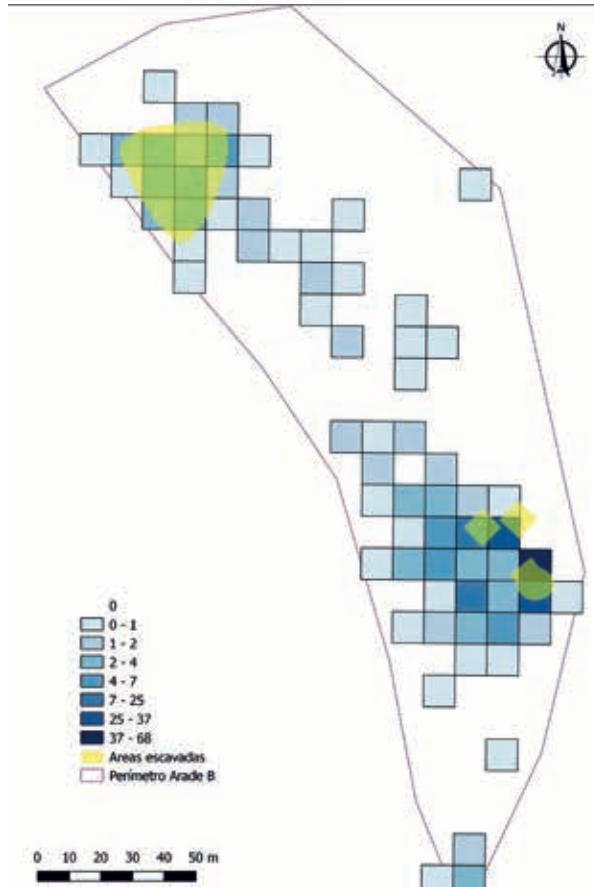
2. Principais arqueossítios do Arade (Carta Náutica da Barra e Porto de Portimão – 1961 – Instituto Hidrográfico).

CONDICIONANTES E CRITÉRIOS DE ABORDAGEM

A análise dos dados permitiu identificar várias situações de duplicação, contradição e ausência de informações essenciais para um estudo criterioso.

Uma das principais dificuldades prendeu-se com a proveniência dos materiais, uma vez que a amostragem resulta, essencialmente, de recolhas de superfície ou de áreas transformadas por processos antrópicos. Outra relaciona-se com o grau de fiabilidade da localização dos vestígios arqueológicos, inerente a constrangimentos próprios do meio subaquático, mas também às diferentes técnicas utilizadas para o seu registo e posicionamento. Acresce ainda, para inúmeros casos, a total ausência de dados de enquadramento.

É também importante mencionar que a distribuição conhecida dos vestígios arqueológicos de Arade B constitui, sobretudo, um reflexo do grau de intensidade do trabalho arqueológico, mais do que de padrões de concentração/dispersão passíveis de serem considerados para análise espacial. Contudo, as intervenções incidiram sobre manchas de concentração de vestígios de superfície, pelo que é compreensível a sua leitura como áreas de maior potencial arqueológico (figura 3).



3. Sobreposição das áreas escavadas à distribuição dos materiais (número total de fragmentos por quadrícula 10x10 m).

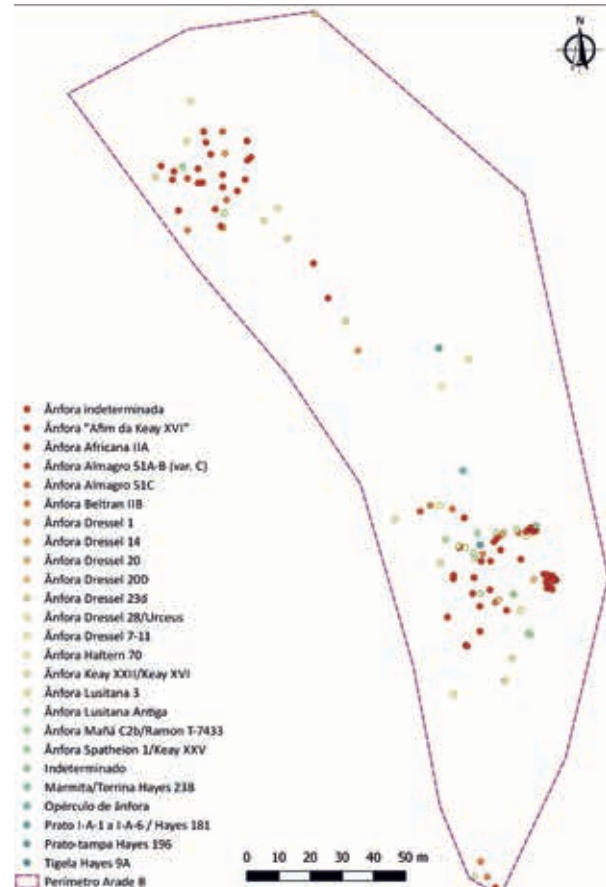
PERÍODO ROMANO

Os materiais arqueológicos de época romana são essencialmente constituídos por contentores anfóricos de diferentes tipologias, com diferentes quantidades e níveis de preservação (figura 4).

As ânforas testemunham uma presença de ampla diacronia, entre os séculos II a.C. e V, com várias proveniências e produtos transportados, o que associado a um enquadramento estuarino, protegido da costa e integrado num espaço portuário, permitindo aceder ao *hinterland*, possibilita classificá-lo como um fundeadoiro com funções portuárias.

Alguns autores corroboram esta interpretação através das fontes literárias (Pompónio Mela, III, 1, 7), associando este espaço a *Portus Hannibalis* ou *Portus Magnus*, podendo corresponder a um complexo portuário de grande dimensão (Blot, 2003, p. 278) e inclusivamente ter derivado no topónimo *Portimão* (Alarcão, 2004).

Poder-se-á considerar que o Arade se encontraria inserido na *Western Maritime Route*, definida por Mario Jurisic (2000, p. 47-49), que ligava o sul da Hispânia à Gália e à Península Itálica, estando incluída na estrutura mercantil definida por Roma, tendo certamente um papel preponderante na articulação com a faixa oeste atlântica.



4. Mapa de dispersão dos vestígios de época romana.

Nesta dinâmica marítima e comercial, uma primeira análise deve tentar compreender a evolução diacrónica dos materiais de Arade B (em articulação com os materiais provenientes dos dragados do rio Arade³), verificando-se um incremento da actividade comercial com a afirmação imperial, mantendo-se *grosso modo* ao longo do Baixo Império.

O conjunto das ânforas béticas assume o maior destaque, com cerca de 33 NMI⁴, grande parte do vale do Guadalquivir, mas também da zona costeira, e associadas a conteúdos piscícolas. Esta presença maioritária atesta uma forte influência do comércio bético na região, corroborada pela análise das formas presentes e respectivos padrões cronológicos. Revela uma intensa continuidade, durante o período compreendido entre os séculos I a.C. e IV, subentendendo um contacto marítimo bastante regular.

Esta conclusão é ainda mais relevante atendendo à presença de formas pouco comuns e com pormenores de evolução morfológica inerentes a uma transição entre tipologias, sendo particularmente evidente nas formas Beltran IIB e nas "Afins das Keay XVI"⁵.

Assim, poder-se-á assumir que a região algarvia, embora em plena Lusitânia, seria um "prolongamento", pelo menos mercantil, da Bética. De facto, este espaço, de que o Arade B poderá ser um bom exemplo, parece refletir o trânsito de escoamento dos produtos béticos pela costa Atlântica e Norte da Europa. Segundo Carlos Fabião (2000), até ao século III o extremo ocidente meridional da Península Ibérica terá mesmo dependido da Bética e dos seus centros oleiros para escoar os seus produtos, tendo-se assumido como concorrente, a partir do momento em que produz os seus próprios contentores.

Esta dimensão bética, embora bem representada, não tem tanto destaque nos estudos efectuados aos conjuntos resgatados pelas dragas onde as produções lusitanas são preponderantes (Silva *et al.*, 1987; Diogo *et al.*, 2000; Viegas, 2009). Todavia, refira-se que a revisão dos dados e a reavaliação destes conjuntos por Rui Almeida parecem indicar um predomínio de ânforas produzidas na Bética, nomeadamente Beltan IIB e Keay XVI⁶.

Catarina Viegas defende que, apesar das importações béticas continuarem a ter um papel importante, existe um decréscimo a partir do século III (Viegas, 2009).

De facto, com o advento do Baixo Império as importações norte-africanas adquirem destaque, reflectindo as transformações económicas ocorridas ao longo da Antiguidade Tardia.

Salienta-se que as ânforas africanas constituem cerca de 30% do conjunto tardio recolhido em diferentes momentos aquando das dragagens do rio Arade (Silva *et al.*, 1987; Diogo *et al.*, 2000; Viegas, 2009, p. 559). A forma mais comum é a Africana II, encontrando-se também reflexo desta tendência em Arade B.

3. Embora se ignore a proveniência exacta destes achados, deverão fazer parte da mesma realidade de presença romana no estuário.

4. Número Mínimo de Indivíduos.

5. Sugestão de Rui Almeida.

6. Informação oral de Rui Almeida. Trabalho efectuado no âmbito da sua tese de doutoramento.

As únicas peças de mesa e de cozinha de Arade B são de manufactura norte-africana, realidade também documentada no espólio recuperado nos dragados. Refiram-se as formas Hayes 23B e Hayes 181 com representação em ambos os conjuntos (Silva *et al.*, 1987, p. 207 e 208).

Outro achado relevante, oriundo dos dragados e recolhido pelo grupo *IPSIS*, corresponde a etiquetas em chumbo, algumas decoradas, que seriam utilizadas para anilhar às asas de ânforas, o que parece estar associado às produções africanas, tendo já sido identificado em ânforas Africana IIB (Lequément, 1975).

Numa perspectiva distinta deve ser enquadrado o grupo das ânforas Dressel 7-11: uma tipologia exógena, Bética, que permite retomar a hipótese de um naufrágio de época romana. É a forma melhor representada, onde todas as peças correspondem a indivíduos únicos (NMI de 11), 4 estão completas e mais de metade do conjunto tem um nível de integridade superior a 50%⁸ (figura 5).

É possível constatar que a grande maioria destas ocorrências se localiza num espaço bastante mais concentrado. Através do recurso a SIG foi possível identificar um ponto central para estes achados e calcular um perímetro radial com cerca de 56 m de diâmetro onde se enquadram a maioria das peças identificadas. Ainda interessante é o facto dos indivíduos mais afastados do ponto central corresponderem aos mais fragmentados, uma vez que os 4 exemplares completos distam menos de 50 m entre si.

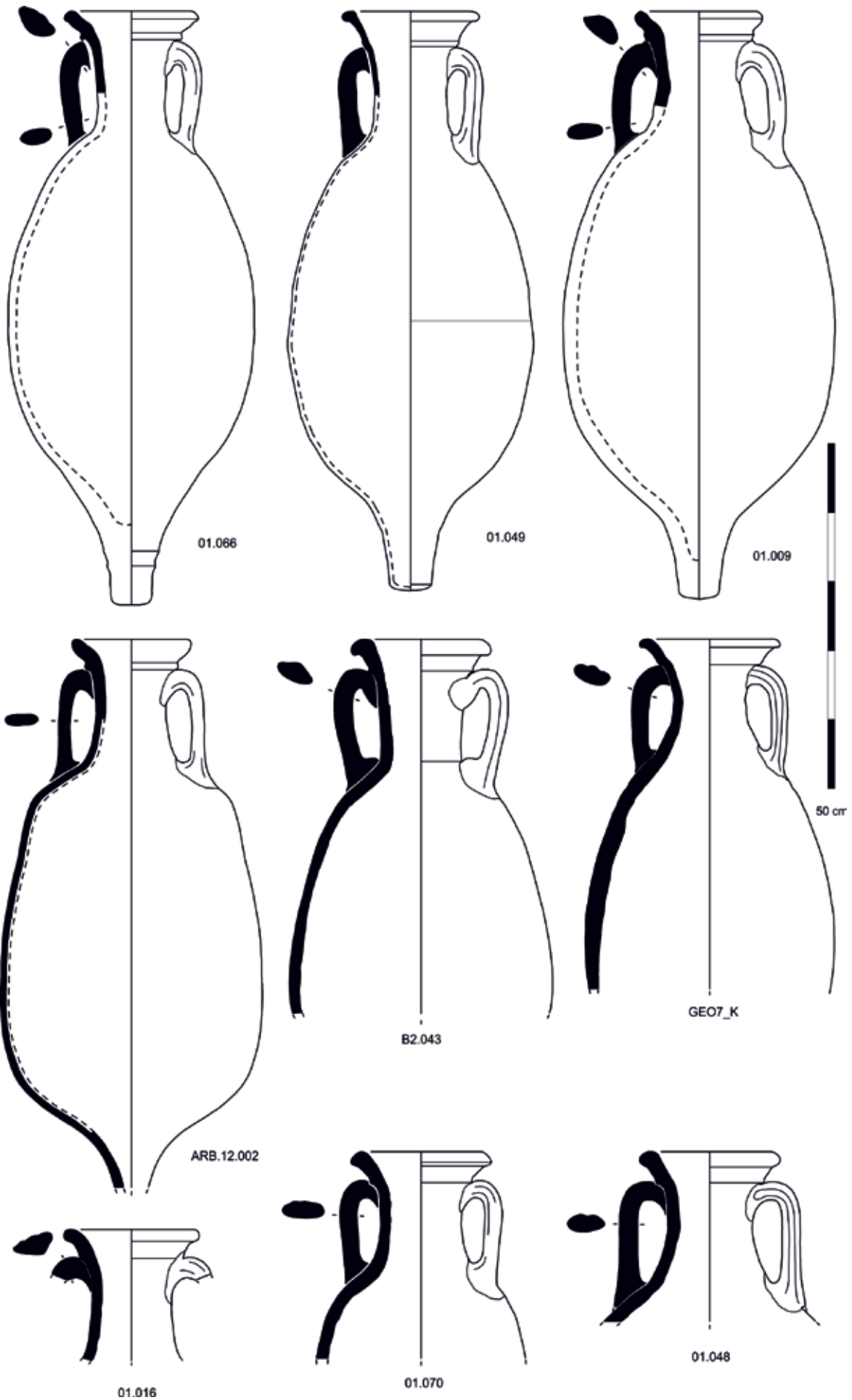
Uma outra análise baseia-se nas outras tipologias cujo espectro cronológico e origem de produção permita a associação às Dressel 7-11, ou seja, as ânforas originárias da Bética produzidas entre meados do século I a.C. e inícios do século II. Assim, verifica-se a presença de várias peças contemporâneas e com a mesma proveniência regional na área de maior concentração de Dressel 7-11, sendo que estes materiais não distam mais do que 40 m em relação ao ponto central estimado das Dressel 7-11.

No Mediterrâneo, as Dressel 7-11 estão documentadas em mais de 40 naufrágios, que se distribuem pela costa sul de França, Península Itálica e sul da Península Ibérica (Jurisic, 2000, p. 14; Parker, 1992)⁹. Ainda no âmbito de contextos de naufrágio destaca-se o navio de Bou Ferrer com um carregamento de cerca de 2.500 ânforas desta tipologia (Juan Fuertes *et al.*, 2013). Ânforas Dressel 7-11 foram ainda recuperadas em áreas portuárias, como o porto de Narbonne (Liou, 1993, p. 137-148), o golfo de Fos (Solier *et al.*, 1981, p. 226-227; Liou, 1987, p. 66-70) e o porto de Cartagena (Pérez Bonnet, 1996, p. 39-55).

7. http://www.ipsis.net/site_docs/etiquetas.pdf. Data da consulta: 11/ 2015.

8. Refira-se que na última campanha realizada neste sítio em 2016 e cuja informação se encontra em processamento foi identificada outra ânfora desta tipologia elevando para 12 o NMI.

9. Destaque para os naufrágios de Tour de Sainte-Marie A, Mateille B, Sud-Lavezzi B, Sud-Lavezzi II, Dramont D e em Cartagena num naufrágio situado em Bajo la Campana (Solier *et al.*, 1981, p. 37-43 e 227; Liou e Domergue, 1990, p. 37-43; Roldán Bernal *et al.*, 1995, p. 36-37).



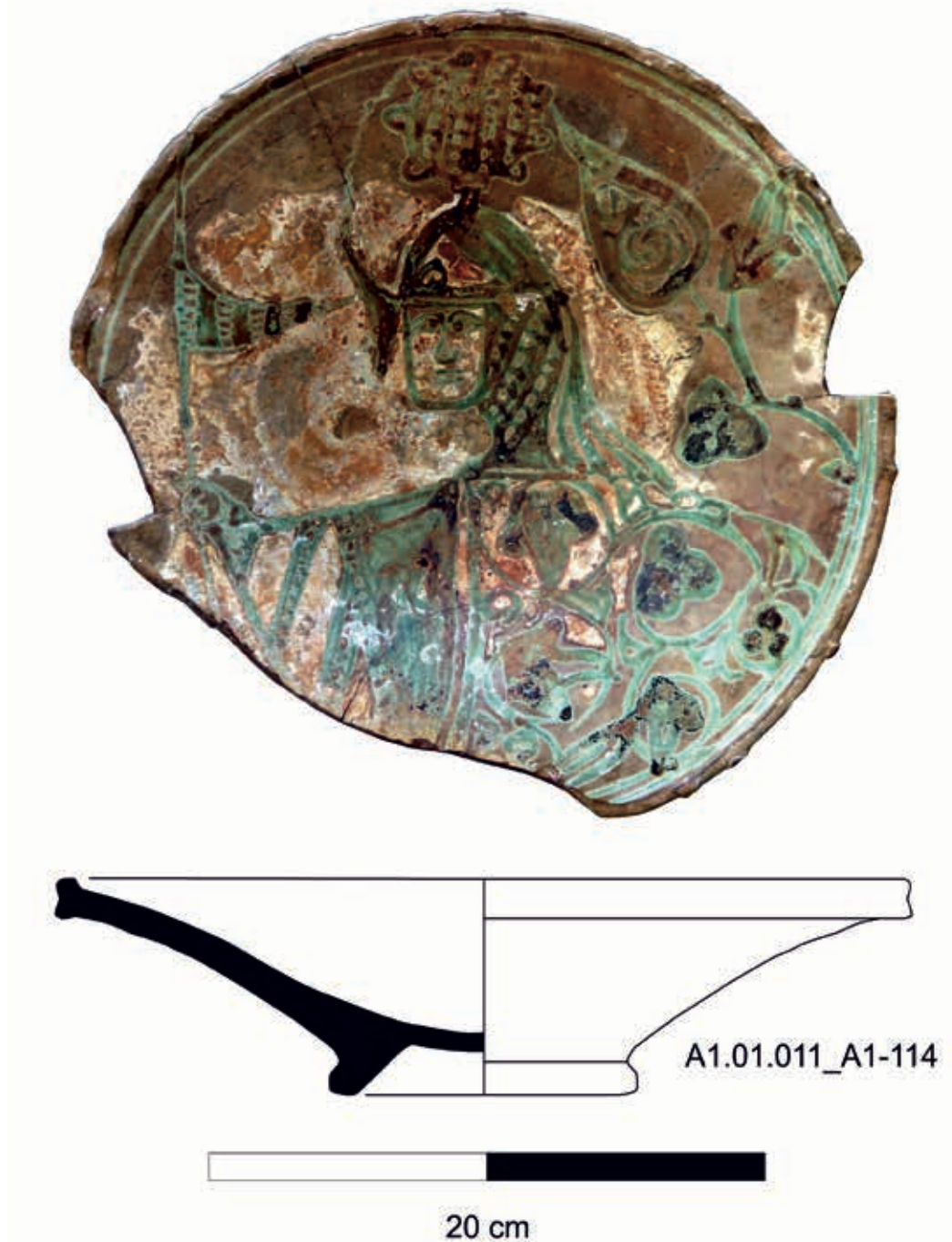
5. Ânforas Dressel 7-11 e "afim da Dressel 7-11" (desenho: Paula Sousa, revisão Vera Freitas).

Em muitos destes contextos de naufrágio é comum a associação da Dressel 7-11 a outras tipologias, como Haltern 70, Dressel 28, Dressel 20, todas registadas por exemplo no naufrágio Sud-Lavezzi 2, em torno da década de 30 do século I (Liou e Domergue, 1990) ou no de Tour Sainte Marie, onde a par das Haltern 70, existem produções mais tardias de Beltran IIB (Tchernia, 1969). Como verificado, estas formas também existem em Arade B e note-se ainda a presença de ânforas inteiras Dressel 7-11 e Haltern 70 a menos de 50 m entre si. Na costa portuguesa, refira-se a analogia destas realidades com os exemplares de ânforas béticas (Dressel 7-11, Haltern 70, Beltran IIB e Pompeia VII) que têm vindo a ser associados a naufrágios localizados ao largo de Tavira entre os 200 e os 600 m de profundidade e que docu-

mentam a circulação ao largo de navios com estas cargas (Arruda *et al.*, 1987; Diogo, 1999; Diogo e Cardoso, 2000; Diogo e Martins, 2001; Diogo e Trindade, 2003a).

PERÍODO MEDIEVAL

O conjunto enquadrável em época medieval é reduzido e quase todo constituído por cerâmicas de mesa e de cozinha, vidradas e decoradas a manganês. Todavia, compreende ainda uma espada, um achado raro, reconhecido através de uma radiografia a uma concreção recuperada. A peça cerâmica de maior destaque corresponde a um prato *trincher* ou *tallador*, decorado com uma figura antropomórfica de carácter militar e enquadrada por motivos vegetalistas. Esta produção de Paterna, a verde



6. Prato *trincher* ou *tallador* verde e manganês de Paterna (desenho: Paula Sousa, revisão Vera Freitas; foto: Cristóvão Fonseca).

e manganês, também conhecida como *verde y morado*, enquadra-se na arte mudéjar, ou hispano-mourisca dos séculos XIII-XV¹⁰ (Pascual e Martí, 1986) (figura 6).

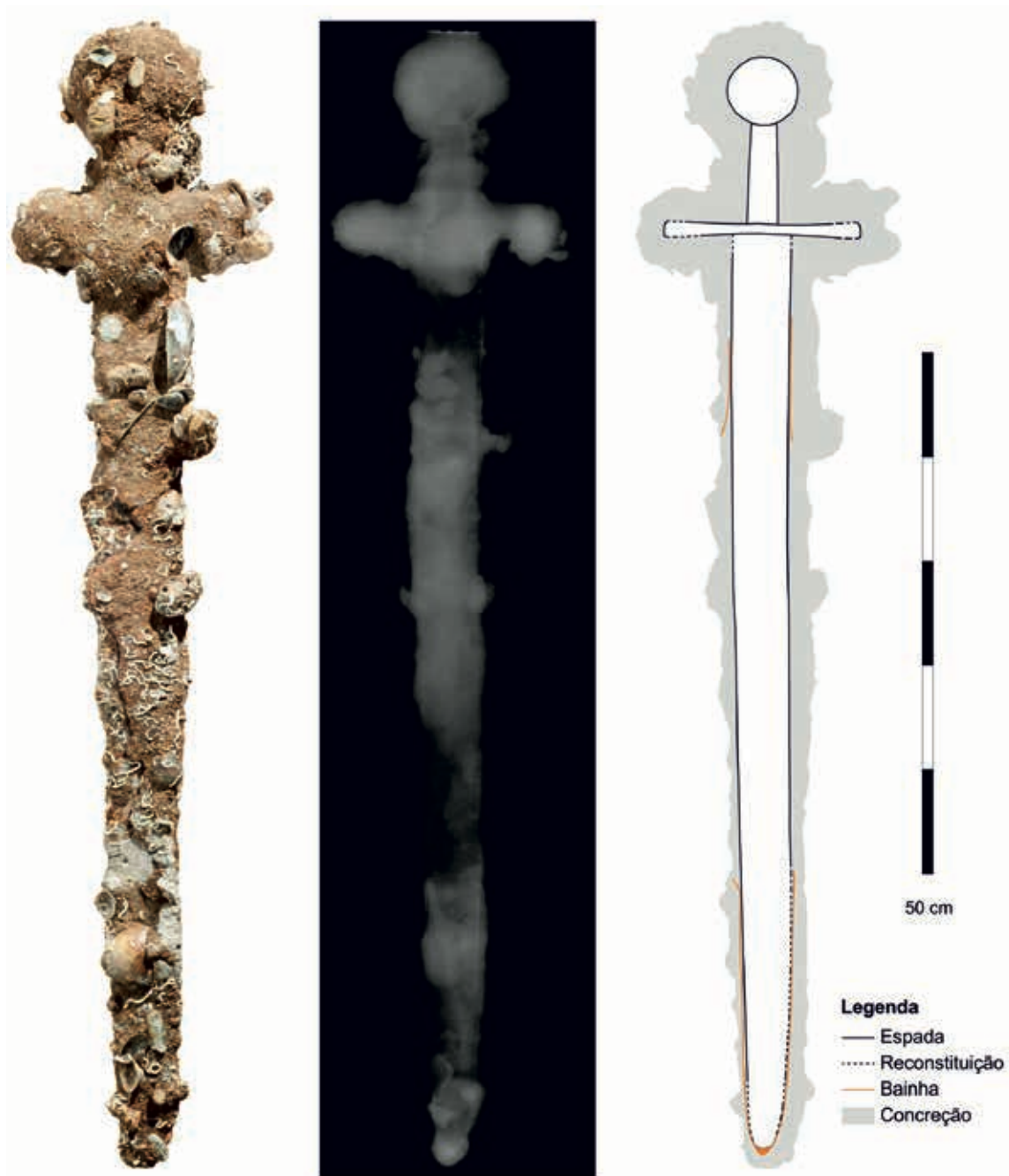
A reconstituição da espada (figura 7) subentende um pomo discoidal, guarda recta e simples, de secção circular ou sub-quadrangular (sugerindo-se um ligeiro engrossamento à medida que se aproxima das extremidades),

lâmina larga e possível bainha com ponteira¹¹, características que sugerem um trabalho ibérico dos séculos XIII ou XIV (Barroca e Monteiro, 2000, p. 320). Trata-se do modelo europeu mais comum da época¹² e do tipo III definido por Alvaro Soler del Campo (1993, p. 29), surgindo na iconografia a partir de meados do século XIII e muito bem documentado em escultura funerária dos séculos XIII ao XV (Barroca e Monteiro, 2000, p. 322).

10. Na fase de conclusão da investigação, na sequência dos contactos efectuados para classificação desta peça, obteve-se esta informação de Jaime Coll Conesa, Director do Museo Nacional de Cerámica (e gentilmente reencaminhada por Anna McSweeney), que embora confirme a cronologia de produção, vem questionar a identificação da origem da peça levantando a hipótese de ser sevillhana. Assim, a classificação proposta deve ser tida com reservas.

11. Em alternativa, poderá simplesmente tratar-se de um acabamento mais cuidado que teria relevância funcional.

12. Mário Barroca e João Monteiro apontam ainda alguns paralelos, principalmente do século XIV, nomeadamente no Museu de Berna e na Wallace Collection (Barroca e Monteiro, 2000, p. 321-322).



7. Espada de Arade B: à esquerda fotografia da concreção (Arquivo do CNANS); ao centro radiografia (Laboratório José de Figueiredo); à direita vectorização e proposta interpretativa (Cristóvão Fonseca).

Refira-se que no panorama português os vestígios materiais medievais encontram-se escassamente documentados em meio aquático (Alves *et al.*, n/a), conferindo relevância aos achados do Arade¹³, que documentam vários momentos da utilização portuária do rio entre os séculos X e XV.

Por exemplo, as peças vidradas e decoradas a manganês apontam para a presença islâmica, entre os séculos X e XI, nesta via de acesso a *Xelb*, cidade localizada a montante do estuário, com intensa actividade náutica, ancoradouro e estaleiro de construção naval (Coelho, 1989)¹⁴.

Com efeito, esta via terá sido intensamente utilizada até ao século XVII, como referido por Alexandre Masaii (Guedes, 1988-1989).

PERÍODO MODERNO

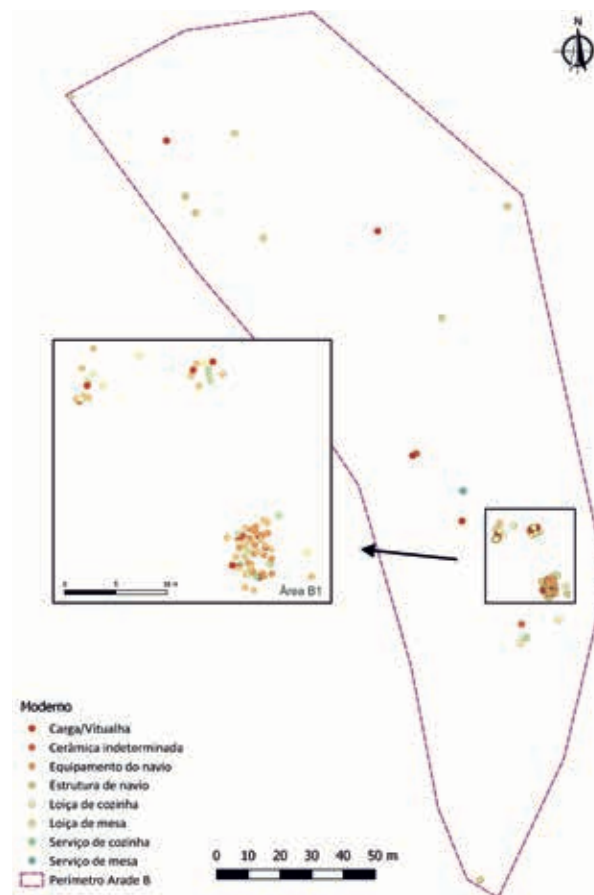
Neste período Arade B terá continuado a exercer funções portuárias, talvez como fundeadouro, em clara articulação com Portimão. A cultura material abrange uma longa diacronia entre os séculos XV e XVIII, documentando intensa actividade económica no estuário, quer de interface com as comunidades locais, quer enquanto porto de abrigo para abastecimento, descanso e reparações, ou seja, como ponto de passagem para outros destinos¹⁵.

Além disso, a presença de estruturas de navios e respectivo equipamento permite uma outra abordagem, confirmando a existência de situações de naufrágio de, pelo menos, três embarcações distintas¹⁶: uma trincada; uma presumivelmente de tradição ibero-atlântica (área B1); e outra indeterminada (Bettencourt *et al.*, 2006).

Apesar das madeiras em trincado se encontrarem particularmente dispersas as suas semelhanças são óbvias, nomeadamente ao nível das dimensões, padrão de ligação e fixações entre o forro exterior e balizas. Para estes vestígios apenas existe uma datação de radiocarbono da caverna melhor preservada, enquadrável entre 1440 e 1660 (Bettencourt *et al.*, 2006, p. 264). A referência de, pelo menos, um navio em trincado tinha já ocorrido aquando das dragagens de 1970.

Mas o principal conjunto de peças de navio identificadas em Arade B (área B1) corresponde a um grupo bem

definido, na tradição ibero-atlântica dos séculos XVI e XVII (possível escarva em rabo de andorinha, pregadura mista de ligação do forro exterior ao cavername, etc.). A estas madeiras não foi possível associar, com certeza, outros elementos dispersos, embora com especificidades construtivas concordantes. Na área de maior concentração destas peças encontrou-se poleame de laborar, poleame surdo e massame, estando alguns cabos em conexão com os aparelhos e âncoras sugerindo que talvez se encontrassem em utilização a bordo (figura 9). A datação avançada para estes materiais, corrobora a proposta para o navio, algures entre as centúrias de quinhentos e seiscentos (Bettencourt *et al.*, 2006).



8. Mapa de dispersão dos vestígios de época moderna.



9. Poleame *in situ* directamente associado ao respectivo cabo e entre madeiras de navio. (foto: Miguel Aleluia)

13. O achado da espada e o cariz bélico do prato de Paterna apresentam-se como achados singulares num contexto histórico militar bastante sensível.

14. Note-se ainda a presença islâmica ao longo do rio através de uma rede de sistemas defensivos estrategicamente implantados para defesa da cidade (Gomes, 1997, p. 251, fig. 1).

15. Ao longo do século XVI verifica-se a transição das funções portuárias, até então em Silves, para o estuário do Arade. É já a partir do último quartel do século XV que parece afirmar-se uma Vila Nova em Portimão em detrimento de Lagos, que tinha até então assumido um papel estratégico no contexto da conquista portuguesa das praças do norte de África. Parece clara a importância do Algarve no processo expansionista ibérico, nomeadamente durante o período da União Ibérica, onde a actividade mercantilista de Vila Nova de Portimão seria efectivamente intensa neste contexto, possuindo Casa de Portagem e Alfândega (Ventura, 2005).

16. A análise e triagem dos restos de embarcações identificados permitem compilar os vestígios em diferentes conjuntos baseados na conexão, e/ou concentração de peças, mas também na similitude das técnicas construtivas utilizadas, nalguns casos inclusivamente na sua suposta associação estrutural.

A análise dos conjuntos cerâmicos identificados permite destacar alguns grupos, como a loiça malegueira e os alguidares vidrados a verde, de provável produção sevilhana, tipologicamente enquadráveis entre os séculos XVI e inícios do XVII, embora a sua produção perdure até ao XVIII¹⁷ (figura 10).

Esta é uma realidade arqueológica amplamente documentada em diversos contextos do Algarve litoral, nomeadamente em centros urbanos (Botelho, 2012, p. 862) como Tavira (Covaneiro e Cavaco, 2010; Gamito, 1991), Silves (Gomes e Gomes, 1996), Portimão (Oliveira e Filipe, 2010) e Lagos (Ferreira *et al.*, 2008; Oliveira, 2008; Oliveira, 2010).

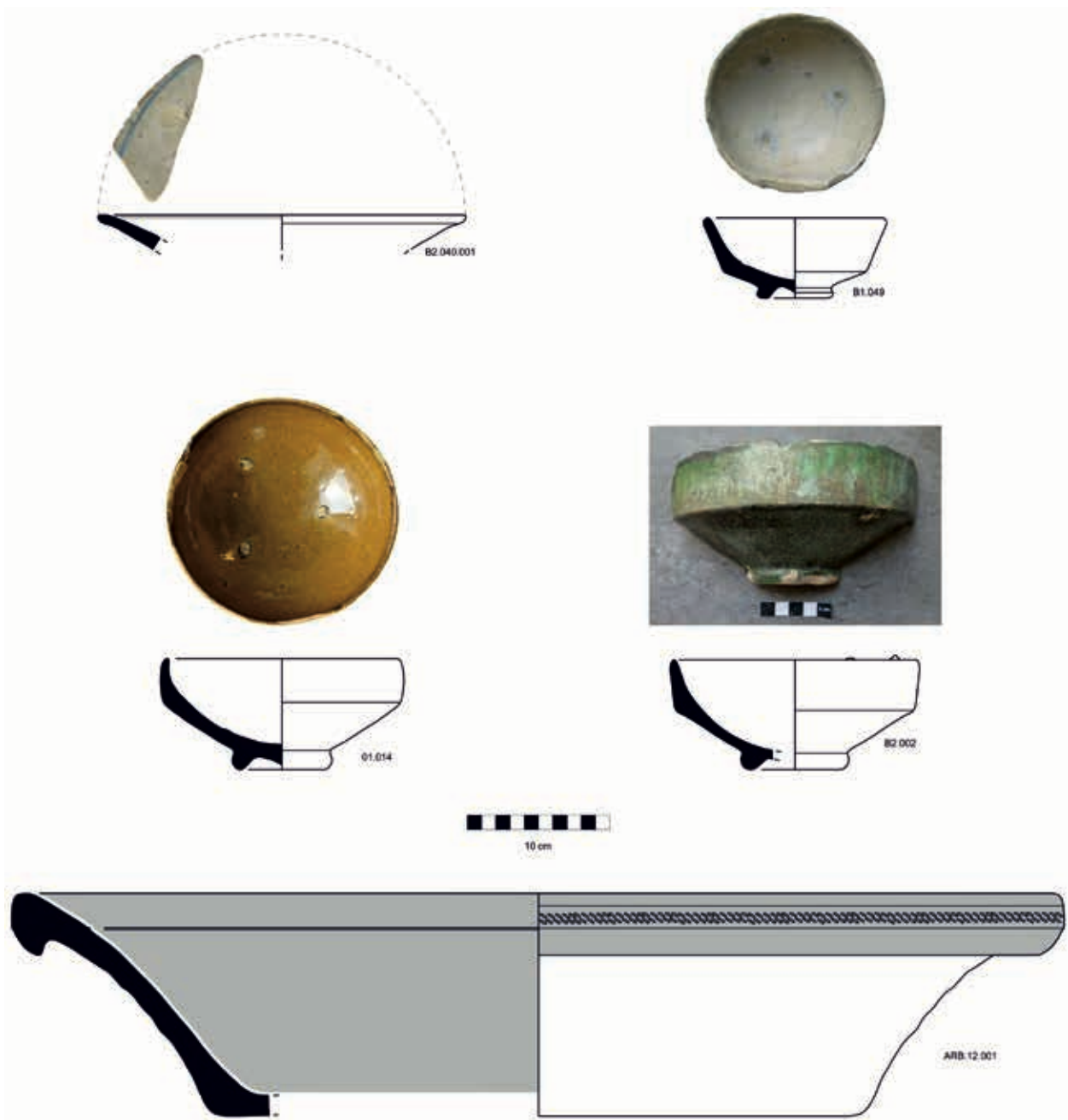
17. No caso da loiça malegueira.

Porém, mais interessante é a sua distribuição numa área limitada do sítio (área B1), o que indicia uma mesma realidade arqueológica, relacionada com as estruturas e equipamento de navio identificadas em Arade B.

Na verdade, estes materiais parecem constituir um contexto coerente, devido a um número considerável de peças completas (8), ao qual poderia estar ainda associado um caldeirão em liga de cobre¹⁸.

De facto, destacam-se “famílias” cerâmicas de produção andaluza, muito possivelmente sevilhana, como as *olive jars*, *Columbia Plain* ou os *lebrillos*. Estes conjuntos

18. Trata-se de um tipo de objecto bastante comum a bordo e encontrado em múltiplos contextos de naufrágios, como por exemplo no Emanuel Point com um paralelo muito semelhante ao de Arade B (Smith *et al.*, 1998, p. 88-93).



10. Loiça de mesa, cozinha, armazenamento ou carga dos séculos XVI-XVII de produção sevilhana (desenhos: Paula Sousa; revisão Vera Freitas).

encontram paralelo em naufrágios espanhóis dos séculos XVI e XVII, como por exemplo nos navios Angra B e Angra D (Bettencourt, 2015).

Esta dimensão ibérica da navegação encontra ainda reflexo no sítio Ponta do Altar B, onde se encontraram 12 bocas-de-fogo em bronze, dos inícios do século XVII, que pertenceriam a um navio ao serviço da Coroa de Espanha¹⁹ (Alves, 1997; Bettencourt *et al.*, 2007).

O estabelecimento de colónias espanholas no continente americano levou a que Sevilha se transformasse no principal centro mercantil do reino. A região do Algarve integrou-se naturalmente neste eixo Mediterrâneo-Atlântico-Índias Ocidentais, ao longo dos séculos XVI e XVII (Ventura, 2005). Esta ligação parece particularmente evidente nas fontes históricas, nomeadamente no caso de Portimão, existindo registos de que os mestres de navios locais eram contratados por mercadores de Sevilha e que muitos marinheiros portimonenses eram recrutados para as viagens ultramarinas, relacionadas com o descobrimento e exploração comercial das Índias Ocidentais.

Também os registos da *Casa de la Contratacion*, bem como as fontes arqueológicas, corroboram uma forte ligação comercial, inclusivamente de produções cerâmicas andaluzas, normalmente sevilhanas, em espaço algarvio, nomeadamente em espaços urbanos (Botelho, 2012, p. 862).

Além de um provável naufrágio, o maior número de materiais oriundos do sul de Espanha²⁰ poderá ser enquadrado neste intercâmbio comercial. De facto, loiça e cerâmica figuram em sexto lugar nas exportações sevilhanas, com cerca de 14 carregamentos ao longo do século XVI, entre os quais nove teriam como destino Lisboa e o Algarve²¹ (Otte, 1982, p. 226; Botelho, 2012, p. 856).

DISCUSSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

As dragagens realizadas na década de 1970 materializaram o valor amplamente relatado nas fontes históricas e documentais disponíveis para o rio Arade. Contudo, e à excepção de casos em que as acções de mobilização de fundos não afectaram de forma massiva os contextos, os trabalhos arqueológicos realizados nas décadas seguintes constataram uma proliferação e dispersão de vestígios associáveis a contextos dilacerados pelas dragas. Esta elevada incidência aconteceu directa mas também indirectamente, através do nivelamento dos taludes, ao longo de várias décadas após as dragagens e tem a sua maior expressão em Arade B, considerando a dimensão da área atingida e o âmbito do sítio arqueológico.

19. Refira-se, neste âmbito, que os portos algarvios ganham importância geoestratégica para Castela a partir do século XVI. A presença mais regular das frota espanholas representa o prolongamento na ligação às Índias Ocidentais e de controlo das rotas comerciais, rivalizando com os estados do norte da Europa.

20. Sem descartar a possibilidade de algumas das peças serem oriundas de outras áreas da costa meridional espanhola ou mesmo do território português, nomeadamente de Lisboa.

21. Existe um registo interessante de 1495, no qual um oleiro de Triana fretou um navio para transportar 600 vasos de loiça com destino ao Algarve, entre Castro Marim e Lagos (Otte *et al.*, 1996, p. 54; Botelho, 2012, p. 856).

Também a constatação de inúmeras lacunas e contradições no registo, a ausência de uma sistematização dos dados e as dificuldades no acesso à informação impuseram constrangimentos a uma clara avaliação e interpretação da área de estudo e respectivo espólio arqueológico.

Porém, Arade B constitui-se como um arqueossítio de grande relevância patrimonial e científica, particularmente no que respeita ao seu potencial contributo para o conhecimento dos navios históricos, da navegação antiga e das dinâmicas comerciais e portuárias. Esta importância advém de vários factores.

Em primeiro lugar a área jusante do rio Arade oferece condições de preservação ideais, no quadro genericamente desfavorável da costa atlântica portuguesa: um estuário protegido com potencial de sedimentação, onde as areias e principalmente os lodos permitem a conservação de materiais arqueológicos, nomeadamente orgânicos.

Em segundo lugar, porque parte significativa do espólio estudado corresponde aos vestígios de um fundeadouro do tipo portuário (Blot, 2003, p. 276-282) tornando-se num documento material singular ao longo de uma ampla diacronia. A articulação e confrontação entre o factor cronológico, tipológico/funcional e espacial torna-se ainda mais relevante atendendo à possibilidade de identificar padrões, reconstituindo parcialmente o que poderão ter sido contextos arqueológicos coerentes em fase pré-dragagens e eventualmente com potencial enterrado.

O conjunto de ânforas mais significativo, pelo seu NMI, em comparação com as restantes tipologias, e o grau de integridade dos exemplares, corresponde à forma Dressel 7-11 que tem vindo a ser potencialmente associável a um contexto de naufrágio de época romana, que teria ocorrido algures entre meados do século I a.C. e finais do II²².

Destaca-se igualmente o contributo para o conhecimento da construção naval de época moderna, resultante da existência do presumível navio de construção em casco trincado e de um outro navio de tradição ibero-atlântica. Neste último, refira-se uma possível associação ao equipamento do navio e a um conjunto de peças sevilhanas, que levantam a possibilidade de estarmos perante um contexto de naufrágio dos séculos XVI-XVII. Estes contactos, ao longo do sul peninsular, encontram eco desde, pelo menos, a época romana, quando as produções anfóricas da província da Bética, quer costeira, quer as da bacia do Guadalquivir, são notoriamente aqui registadas.

Estas são assim as principais conclusões que reconhecem Arade B como um sítio com indubitável valor científico e patrimonial na área da arqueologia náutica e subaquática portuguesa.

22. Todavia, esta suposição deve ainda ser tida com muitas reservas na ausência de um contexto *in situ* que a corrobore.

BIBLIOGRAFIA

- ALARCÃO, J. (2004) – Notas de arqueologia, epigrafia e toponímia – I. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 7: 1, p. 317-342.
- ALVES, F. (1997) – Ponta do Altar B – Arqueologia de um naufrágio no Algarve nos alvares do século XVII. *O Arqueólogo Português*, 4.ª série, 8-10, p. 357-424.
- ALVES, F.; MACHADO, C.; CASTRO, F. (2005) – Resultados preliminares da campanha de trabalhos arqueológicos Arade 2001, realizada no âmbito do projecto ProArade. In *Actas do 2º Encontro de Arqueologia do Algarve*. Silves: Câmara Municipal de Silves, p. 257-266 (XELB, 5).
- ALVES, F.; BLOT, M.; RODRIGUES, P.; HENRIQUES, R.; ALVES, J.; DIOGO, A.; CARDOSO, J. (n/a) – *Vestígios de naufrágios da antiguidade e da época medieval em águas portuguesas* [Comunicação no 3.º Congresso do Mar. Nazaré, 1-2 Abril 2005].
- ALVES, F.; MONTEIRO, P.; PINHEIRO, S. (2008) – *Relatório da campanha de arqueografia preliminar dos destroços do navio Arade 23 (2007). Trabalhos da DANS, nº 44*. Relatório depositado na Divisão de Arqueologia Náutica e Subaquática do Instituto de Gestão do Património Arquitectónico, Lisboa.
- ARRUDA, A.; FRADE, I.; TRAVASSOS, J. (1987) – Duas ânforas romanas de Cacela (Vila Real de Santo António). *Conimbriga*, 26, p. 125-131.
- BARROCA, M.; MONTEIRO, J. (2000) – *Pera Guerreiar: Armamento Medieval no Espaço Português*. Palmela: Câmara Municipal de Palmela / Divisão do Património Cultural – Museu Municipal.
- BETTENCOURT, J.; CALEJA, P.; CARVALHO P. (2007) – Novos dados sobre o sítio Ponta do Altar B (Lagoa): um naufrágio da primeira metade do século XVII na embocadura do Rio Arade. In *Actas do 5º Encontro de Arqueologia do Algarve*. Silves: Câmara Municipal de Silves, p. 333-350 (XELB, 8).
- BETTENCOURT, J.; CARVALHO, P.; CALEJA, P.; ALVES, F. (2006) – O sítio arqueológico subaquático Arade B. In *Actas do 3º Encontro de Arqueologia do Algarve*. Silves: Câmara Municipal de Silves, p. 257-274 (XELB, 6).
- BETTENCOURT, J. (2015) – *Os naufrágios da baía de Angra (ilha Terceira, Açores): uma aproximação arqueológica aos navios ibéricos e ao porto de angra nos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (Tese de Doutoramento).
- BLOT, M. (2003) – *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia (Trabalhos de Arqueologia, 28).
- BOTELHO, P. (2012) – Produções sevilhanas - azul sobre branco e azul sobre azul: no contexto das relações económicas e comerciais entre o litoral algarvio e a Andaluzia (século XVI-XVII). In TEIXEIRA, A.; BETTENCOURT, J., eds., *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*. Vol. 2. Lisboa: CHAM, p. 855-864.
- COELHO, A. (1989) – *Portugal na Espanha Árabe*. Lisboa: Editorial Caminho.
- COVANEIRO, J.; CAVACO, S. (2010) – Gostos e Sabores. O caso do Convento das Bernardas (Tavira). In *Actas do 7º Encontro de Arqueologia do Algarve*. Silves: Câmara Municipal de Silves, p. 635-654 (XELB, 10).
- DIOGO, A. (1999) – Ânforas provenientes de achados marítimos na costa portuguesa. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 2: 1, p. 235-248.
- DIOGO, A.; CARDOSO, J. (2000) – Ânforas béticas provenientes de um achado marítimo ao largo de Tavira, Algarve. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 3: 2, p. 67-79.
- DIOGO, A.; MARTINS, A. (2001) – Ânfora proveniente de um achado marítimo na costa algarvia, ao largo de Tavira. *O Arqueólogo Português*. 4.ª série, 19, p. 57-64.
- DIOGO, A.; TRINDADE, L. (2003a) – Ânforas romanas de achados subaquáticos no Museu arqueológico do Carmo, estuário do Sado e costa algarvia. *Al-madan*, II.ª série, 12, p. 191-192.
- DIOGO, A.; CARDOSO, J.; REINER, F. (2000) – Um conjunto de ânforas nos dragados da foz do rio Arade, Algarve. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 3: 2, p. 81-116.
- DOMÍNGUEZ-DELMÁS, M.; NAYLING, N.; LOUREIRO, V.; LAVIER, C. (2012) – Dendrochronological Dating and Provenancing of Timbers from the Arade 1 Shipwreck, Portugal. *The International Journal of Nautical Archaeology*. 42: 1, pp. 118-136.
- FABIÃO, C. (2000) – Sobre as mais antigas ânforas «romanas» da Baetica no ocidente peninsular. In *Actas Congreso Internacional Ex Baeticae Amphorae: conservas, aceite y vino de la Bética en el Imperio Romano*. Vol. II. Écija: Gráficas Sol, p. 665-682.
- FERREIRA, N.; DIOGO, M.; COSTA, C.; FARIA, F.; FERNANDES, T. (2008) – Um edifício, uma planta, um enterramento, as fontes... uma gafaria em Lagos?. In *Actas do 5º Encontro de Arqueologia do Algarve*. Silves: Câmara Municipal de Silves, p. 431-449 (XELB, 8).
- FONSECA, C. (2005) – *Intervenção no Arqueossítio Subaquático GEO 5. Relatório de progresso*. Relatório depositado no Museu de Portimão, Portimão.
- FONSECA, C. (2015) – *Fundear e naufragar entre o Mediterrâneo e o Atlântico: o caso do arqueossítio Arade B*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (Tese de Mestrado).
- GAMITO, T. (1991) – As escudelas medievais de Faro. Sua função e áreas de distribuição. *A Cerâmica Medieval no Mediterrâneo Ocidental. Actas do IV Congresso Internacional*. Mértola: Campo Arqueológico de Mértola, p. 361-364.
- GOMES, R. (1997) – Silves e a ocupação muçulmana do Algarve. *Setúbal Arqueológica*, 11-12, p. 249-267.
- GOMES, R. (2002) – *Silves (Xelb), uma cidade do Gharb Al-Andalus: território e cultura*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia (Trabalhos de Arqueologia, 23).
- GOMES, R.; GOMES, M. (1996) – Cerâmicas vidradas e esmaltadas, dos séculos XIV a XVI, do poço cisterna de Silves. *Xelb*, 3, p. 143-205.
- GUEDES, L. (1988-1989) – *Aspectos do Reino do Algarve nos séculos XVI e XVII: A "descrição" de Alexandre Massaii (1621)*. Lisboa: Arquivo Histórico Militar.
- JURISIC, M. (2000) – *Ancient Shipwrecks of the Adriatic. Maritime transport during the first and second centuries AD*. Oxford: BAR (BAR International Series, 828).
- JUAN FUERTES, C.; CIBECCHINI, F.; SEBASTIÁN MIRALLES, J. (2013) – El pecio Bou Ferrer (La Vila Joiosa-Alicante). Nuevos datos sobre su cargamento y primeras evidencias de la arquitectura naval. In XAVIER NIETO, Francisco; BETHENCOURT, M., coords., *Arqueología subacuática española. Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española*. Vol. 1. Madrid: UCA Editores, p. 133-149.
- LEQUÉMENT, R. (1975) – Etiquettes de plomb sur les amphores d'Afrique. *Mélanges de l'École de Rome. Antiquité*, 87: 2, p. 677-680.
- LIU, B. (1987) – Inscriptions peintes sur amphores: Fos (suite), Marseille, Toulon, Port-la-Nautique, Arles, Saint-Blaise, Saint-Martin-de-Crau, Mâcon, Calvi. *Archaeonautica*, 7, p. 55-139.

- LIOU, B. (1993) – Inscriptions peintes sur amphores de Narbonne (Port-la-Nautique). *Archaeonautica*, 11, p. 131-148.
- LIOU, B.; DOMERGUE, C. (1990) – Le commerce de la Bétique au I^{er} siècle de notre ère. L'épave Sud-Lavezzi 2 (Bonifacio, Corse du Sud). *Archaeonautica*, 10, p. 11-123.
- LIROLA DELGADO, J. (1993) – *El poder naval de al-Andalus en la época del califato omeya*. Granada: Universidad de Granada.
- LOUREIRO, V.; ALVES, J. (2008) – The Arade 1 Shipwreck: Preliminary Results of the 2004 and 2005 Field Seasons. *International Journal of Nautical Archaeology*, 37: 2, p. 273-282.
- MACHADO, C. (2001) – *Relatório Final do Projecto "Salvaguarda do Património Arqueológico Subaquático do Rio Arade - Portimão"*. Relatório depositado no Museu de Portimão, Portimão.
- MUSSET, J. (1992) – *Les Scandinaves et l'Ouest du continent européen, les vikings-Les Scandinaves et l'Europe 800-1200*. Paris: Ministère des Affaires Étrangères.
- OLIVEIRA, C. (2008) – A intervenção arqueológica na rua São Gonçalo de Lagos nº 13 – 15, um modesto contributo para a história de época Moderna de Lagos. In *Actas do 5º Encontro de Arqueologia do Algarve*. Silves: Câmara Municipal de Silves, p. 315-324 (XELB, 8).
- OLIVEIRA, C. (2010) – Um silo de Época Moderna na Rua dos Peixeiros (Lagos). Estudo do conjunto cerâmico. In *Actas do 7º Encontro de Arqueologia do Algarve*. Silves: Câmara Municipal de Silves, p. 821-839 (XELB, 10).
- OLIVEIRA, C.; FILIPE, I. (2010) – Intervenção arqueológica no Rossio da Igreja (Alvor, Portimão). In *Actas do 7º Encontro de Arqueologia do Algarve*. Silves: Câmara Municipal de Silves, p. 789-820 (XELB, 10).
- OTTE, E. (1982) – El Comercio Exterior Andaluz a Finales de la Edad Media. In *Hacienda y comercio. Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, p. 193-240.
- OTTE, E.; BERNAL, A.; COLLANTES DE TERÁN, A. (eds.) (1996) – *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla: Universidad de Sevilla / Fundación El Monte.
- PARKER, A. (1992) – *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean & the Roman Provinces*. Oxford: BAR (BAR International Series, 580).
- PASCUAL, J.; MARTÍ, J. (1986) – *La Cerámica Verde-manganeso Bajomedieval Valenciana*. València: Ajuntament de València.
- PÉREZ BONET, M. (1996) – El tráfico marítimo en el puerto de Carthago-Nova: las ánforas romanas. *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 4, p. 39-55.
- ROLDÁN BERNAL, B.; MARTÍN CAMINO, M.; PÉREZ BONET, M. (1995) – El yacimiento submarino del Bajo de la Campana (Cartagena, Murcia). Catálogo y estudio de los materiales arqueológicos. *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 3, pp. 11-61.
- SILVA, C.; COELHO-SOARES, A.; SOARES, J. (1987) – Nota sobre material anfórico da foz do Arade (Portimão). *Setúbal Arqueológica*, 3, p. 203-219.
- SMITH, R.; BRATTEN, J.; COZZI, J.; PLASKETT, K. (1998) – *The Emanuel Point Ship. Archaeological Investigations, 1997-1998*. Tallahassee: Florida Department of State, Division of Historical Resources, Bureau of Archaeological Research.
- SOLER DEL CAMPO, A. (1993) – *La evolución del armamento medieval en el reino castellano-leonés y Al-Andalus (siglos XII-XIV)*. Madrid: Servicio de Publicaciones del E.M.E..
- SOLIER, Y.; SABRIÉ, R.; MARICHAL, R. (1981) – Mobiliers divers du gisement Mateille C. *Les épaves de Gruissan. Archaeonautica*, 3, p. 227-264.
- TCHERNIA, A. (1969) – Recherches archéologiques sous-marines. *Gallia*, 27: 2, p. 465-499.
- VENTURA, M. (2005) – Os portos do Algarve na rota das Índias Ocidentais. *Arqueologia Medieval*, 9. Porto: Afrontamento, p. 182-186.
- VIEGAS, C. (2009) – *A ocupação romana do Algarve: estudo do povoamento e economia do Algarve central e oriental no período romano*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (Tese de Doutoramento).