

# Palavras do Director do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática

■ DR. FRANCISCO ALVES ■

Senhor Ministro da Cultura,  
Senhor Almirante Chefe de Estado Maior da Armada,  
Senhora Comissária do Pavilhão de Portugal na Expo'98,  
Senhor Presidente da Academia de Marinha,  
Prof. George Bass,  
Queridos amigos, colegas e colaboradores da UNESCO e do ICOMOS,  
Caros participantes e confrades da Academia de Marinha.

As minhas primeiras palavras são para evocar um grande amigo pessoal, um colega e mestre de todos nós, um dos fundadores da Academia de Marinha, personalidade fascinante, apaixonada por navios — alguém que dedicou grande parte da sua vida a estudar e a lutar pela salvaguarda de embarcações tradicionais e navios afundados. Aquele que ao longo de quinze anos me deu ânimo para remar contra a corrente para fazer vingar ideias novas e teimar em criar em Portugal uma nova disciplina, a arqueologia subaquática. Estou a falar de Octávio Lixa Filgueiras que, para infelicidade de todos nós, partiu cedo demais.

Foi ele que me chamou a atenção para o que escrevera há mais de vinte anos uma outra ilustre figura da arqueologia naval portuguesa, João da Gama Pimentel Barata, de quem foi amigo e colaborador. Referira este erudito investigador com especial ênfase que se conheciam melhor os navios da Antiguidade do que os navios portugueses — embora o rasto deles se encontre por todo o mundo.

Após a 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial, a generalização do uso do escafandro autónomo no Mediterrâneo levava, com efeito, à descoberta de dezenas de navios da Antiguidade, acabando por ser dessa época os navios que até hoje melhor se conhecem.

Pimentel Barata referia apenas aquilo que a arqueologia naval portuguesa do final do século XIX já reconhecera e que se mantinha como uma realidade intangível um século depois. Obrigatório era reconhecer que apesar de Portugal ser uma nação cuja história está indissolivelmente ligada ao mar e à aventura transoceânica, desconhecia-se até há bem pouco tempo quase tudo — no plano arqueológico — sobre os veículos dessa mesma aventura.

E no início dos anos setenta, quando o surto de dragagens nos nossos portos e estuários começou a pôr a descoberto navios de manifesto interesse arqueológico, Portugal não se encontrava ainda à altura do desafio que constituía a respectiva salvaguarda — seguindo o exemplo de países como a França que, muito recentemente, começara a assumir a responsabilidade de uma gestão interveniente nessa área do património cultural. Com efeito, no início da segunda metade dos anos sessenta, o primeiro organismo à escala internacional encarregue da gestão do património arqueológico subaquático fora criado por André Malraux, Ministro da Cultura do Governo do General De Gaulle.

Aliás, fora justamente no início desses anos sessenta, que alguém, hoje entre nós, nessa distinta Mesa, lançou na Turquia, com uma equipa de jovens arqueólogos e colaboradores, as bases daquilo que viria a ser a disciplina da arqueologia subaquática à escala internacional.

Desde então, muitos países em todos os continentes — e quase todos os países europeus — viriam a adoptar modelos de investigação e de gestão semelhantes.

Em Portugal, o nascimento da arqueologia subaquática como disciplina e como projecto global teve lugar desde o início dos anos oitenta no quadro do Museu Nacional de Arqueologia, sendo marcada por uma *falsa partida*, na primeira metade da década, devido a uma opção político-cultural e legislativa que veio favorecer os *lobbies* nacionais e internacionais da caça ao tesouro, defensores das “oportunidades de negócio criadas”.

Curiosa e oportunamente, na segunda metade dos anos noventa, ao mesmo tempo em que começavam a aparecer em Portugal vestígios arqueonáuticos de importante significado científico nacional e internacional, deu-se uma profunda alteração de opções na área do património arqueológico em geral — que a organização da Expo’98 veio potenciar — tendo nomeadamente sido criados, na área do património náutico e subaquático, os instrumentos legais e institucionais, os meios humanos e materiais que os permitem preservar, estudar e valorizar, dentro dos princípios e critérios da Arqueologia como disciplina do Saber.

Com efeito, em 1995, teve início o estudo dos destroços de um dos navios dos meados do século XV descobertos ocasionalmente na Ria de Aveiro em 1992 e cuja identificação como navio fora efectuada em 1994. Iniciou-se então em Portugal uma série de descobertas que rapidamente vieram alterar o panorama daquilo que era conhecido à escala internacional sobre navios de tradição ibero-atlântica.

Seja referido resumidamente que se tinha chegado aos anos noventa com um conhecimento muito limitado sobre navios desta tradição construtiva. Menos de duas dezenas de destroços de navios com esta origem tinham sido verdadeira ou elementarmente estudados à escala internacional. Eram sobretudo navios espanhóis, embora num único caso, no da fragata *Santo António de Tanna*, afundada nas imediações de Mombaça, em 1697, se tivesse desenvolvido um verdadeiro programa de escavações arqueológicas subaquáticas, o primeiro desta natureza a incidir sobre os destroços de um navio português. Dirigido por Robin Piercy, do Institute of Nautical Archaeology — que temos também hoje o prazer de ter entre nós — contou, aliás, com o apoio de mergulhadores Marinha Portuguesa, e com a presença entusiasta e empenhada do recentemente falecido Comandante António Cardoso, distinto membro desta Academia.

Além deste caso, apenas Jeremy Green — igualmente hoje entre nós — publicara no “International Journal of Nautical Archaeology” aquilo que observara dos vestígios muito saqueados de um navio português dos meados do século XVI, naufragado nas Seychelles. Pouco mais se sabia, pois, sobre destroços de navios portugueses à escala internacional, até ao recente aparecimento em Portugal de diversos destroços de navios com grande interesse arqueológico, o primeiro dos quais, já referido, datado dos meados do século XV, se convencionou designar por Ria de Aveiro A.

Nesse mesmo ano de 1995 viria a aparecer nas obras do metropolitano de Lisboa, no Cais do Sodré, um outro destroço de navio, neste caso de maiores dimensões, que fora seccionado nas extremidades pelas paredes de betão de uma galeria com 24 metros de largura, e que se verificou datar da segunda metade do século XV/primeira metade do século XVI.

Por sua vez, em 1996, a 500 metros do Cais do Sodré, no Corpo Santo, igualmente durante as obras do metropolitano de Lisboa, um gigantesco anel de betão de arejamento seccionou pela popa um outro destroço de navio, ficando a extremidade de popa, com cerca de 1,8 m, no seu interior. Verificou-se datar do século XIV, sendo assim o mais antigo destroço de navio de tradição ibero-atlântica conhecido à escala mundial.

Nesse mesmo ano de 1996, tive o privilégio de poder liderar um projecto de arqueologia subaquática, no âmbito de um projecto de colaboração entre Ministério da Cultura

e o comissariado do Pavilhão de Portugal na Expo'98 — na sequência da decisão de eleger como um dos seus temas um projecto de arqueologia subaquática centrado sobre a investigação dos destroços de uma nau da Índia naufragada nas imediações da fortaleza de São Julião da Barra.

A presença neste local de numerosos vestígios, nomeadamente pimenta e porcelana chinesa, típica do reinado Wanli da dinastia Ming, dos fins do século XVI/princípios do século XVII, assim como dos restos de um casco de navio — que viria a revelar-se extremamente interessante do ponto de vista arquitectural — acabou por apontar, com forte presunção, para a identificação da nau *Nossa Senhora dos Mártires*, tragicamente perdida em Setembro de 1606, às portas de Lisboa, no regresso de Cochim.

Este importante conjunto de casos iria por sua vez enriquecer-se, inesperadamente, em 1997 e 1998, já no âmbito de gestão do Instituto Português de Arqueologia, sob a responsabilidade directa do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática. Com efeito, na sequência de um protocolo firmado com a Direcção Regional de Assuntos Culturais e com a Junta Autónoma do Porto de Angra do Heroísmo, visando a realização de uma intervenção arqueológica subaquática no intuito de minimizar os impactes negativos resultantes da construção projectada de uma marina na baía da Angra do Heroísmo, cujo centro histórico se encontra classificado pela UNESCO como Património Mundial, foi realizada a escavação completa e o desmantelamento arqueológico — neste caso com a colaboração de Peter Wadell, do Serviço de Parques do Canadá — de dois enormes destroços de navios do século XVI, encontrados exactamente no alinhamento previsto do paredão de protecção da referida marina. Um agradecimento é pois devido a este Serviço, assim como ao director do seu departamento de arqueologia subaquática, Robert Grenier — aqui também entre nós — conhecido especialista de navios de tradição ibero-atlântica, responsável pela escavação do navio basco do século XVI, de Red Bay, no Labrador, que será evocado neste simpósio.

Cientes da importância destas recentes descobertas em Portugal propusemo-nos durante estes quatro dias, apresentá-las e confrontá-las com descobertas semelhantes feitas à escala internacional, partilhando-as com reputados especialistas nesse domínio específico, vindos dos quatro cantos do mundo. Agora que os navios portugueses de que falamos representam por si só cerca de um terço dos destroços de navios de tradição ibero-atlântica conhecidos e estudados à escala mundial e que três de entre eles são os mais antigos de todos.

Muito obrigado.

# Speech by the Director of Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática

■ DR. FRANCISCO ALVES ■

I would first like to remember a great friend, colleague and master for all of us, a founder of the Academia de Marinha, a fascinating personality, a man enamoured with ships - someone who devoted a great part of his life to studying and fighting for the safeguard of traditional vessels and wrecked ships. For fifteen years, he encouraged me to go against the tide in a struggle to offer new ideas and to create in Portugal the new discipline of underwater archaeology. The man I am talking about is Octávio Lixa Filgueiras who, to the misfortune of of us all, left us too soon.

It was he who called my attention to another eminent person of Portuguese Naval Archaeology, his friend and collaborator João da Gama Pimentel Barata, who had written on this subject more than twenty years before. This scholar and researcher stated, with a particular emphasis, that we knew more about Classical ships than about Portuguese vessels, even though vestiges of Portuguese ships persisted throughout the world.

After the Second World War, the application of the autonomous diving suit in the Mediterranean led to the discovery of dozens of Classical ships. This is the reason why, even today, these are the ships with which we are best acquainted.

Pimentel Barata only restated the fact that Portuguese Naval Archaeology had already been recognized by the end of the 19th century, and this fact remained unaltered a century later. We were forced to recognize — even though Portugal is a nation whose history is indivisibly associated with the sea and the trans-oceanic adventure — that until recent years we knew almost nothing, archaeologically speaking, about the vehicles of this adventure.

In the beginning of the 1970s, when the renewed dredging of our ports and estuaries began to uncover ships with an obvious archaeological interest, Portugal was not yet able to meet the challenge represented by the protection and preservation of those ships. We could not yet follow the example of countries like France, which, under an interventionist administration, had recently begun to assume its responsibilities in that particular field of cultural heritage. In fact, since the middle of the 1960s, the first department in the world entrusted with the administration of underwater archaeological heritage had been created by André Malraux, who was the Minister of Culture in the government of Charles De Gaulle.

Furthermore, a young scholar, who is with us today at the table of distinguished guests, created a staff of young archaeologists and collaborators in Turkey during the early 1960s, forming the basis of what would become the discipline of underwater archaeology at an international level.

Since then, many countries on every continent, including almost all European countries, have adopted similar research and management models.

Portuguese underwater archaeology, as a discipline and as a global project, has taken shape since the early 1980s within the mandate of the Museu Nacional de Arqueologia. It was marked by a *false start* in the first half of the decade, which was the result of a legislative, political and cultural option that gave precedence to the national and international treasure-hunting lobbies, which had promoted archaeological sites as mere “business opportunities”.

Curiously, archaeological ship remains with important scientific significance began to be discovered throughout the world by the late 1990s. This prompted a profound change

of outlook throughout the field of the archaeological heritage preservation in general — a change that was encouraged by the organization of Expo'98. In particular, legal and institutional instruments were implemented in the field of nautical and underwater heritage, and the material and human means were allocated that allowed us to preserve, study and share the value of that heritage according to the rules and principles of Archaeology as a discipline of Knowledge.

In 1995 we began to study the remains of a ship dating to the middle of 15th century. It was discovered in the Ria de Aveiro in 1992 and was identified as an historical ship by 1994. A series of discoveries soon followed throughout Portugal, and these finds quickly changed what was known about ships belonging to an Ibero-Atlantic tradition.

Allow us to say, very briefly, that we had arrived in the 1990s with a very limited knowledge about the vessels of this construction tradition. The remains of less than twenty ships of this origin had been recorded or studied throughout the entire world. These vessels were mostly Spanish; and only one case — the Portuguese frigate *Santo António de Tanna* that was wrecked near Mombasa in 1697 — could boast the implementation of a systematic underwater archaeological excavation. It was the first one of its kind to focus on the remains of a Portuguese ship. Directed by Robin Piercy of the Institute of Nautical Archaeology — who we have the pleasure to have with us — this program had the support of divers from the Portuguese Navy and was honoured by the enthusiastic presence of the late Comandante António Cardoso, who was an eminent member of this Academia.

Besides the example of the *Santo António de Tanna*, only Jeremy Green — who is also with us today — had published in the *International Journal of Nautical Archaeology* his observations on the plundered remains of a Portuguese ship that had been wrecked in the Seychelles Islands during the mid-16th century. Little more was known about remains of Portuguese ships, until the recent uncovering of several interesting ship remains within Portuguese waters. The first of these remains, as already mentioned, dated to the middle of the 15th century and was designated as Ria de Aveiro A.

In 1995, other ship remains were discovered during subway excavations in Lisbon at the Cais do Sodré station. These remains were of a larger ship that had been sectioned at each end by the 24 m-wide concrete walls of a subway gallery. The ship dated to the late 15th or early 16th century.

In 1996 in the Corpo Santo square, which lies no more than 500 meters from Cais do Sodré, the expanding subway once again struck the remains of a vessel. A giant concrete ventilation shaft had been driven through the ship's stern, cutting it and leaving about 1.8 m of the stern's lower part lodged inside the shaft. The timbers could be dated to the 14th century, making these the oldest ship remains from the Ibero-Atlantic tradition yet known.

Also in 1996, I had the privilege of leading an underwater archaeology project that was a collaborative effort shared by the Ministry of Culture and the Commissariat of the Portuguese Pavilion at Expo '98. One of the Pavilion's themes was this project, focused on the underwater archaeology of the remains of an India *nau* wrecked near the fortress of São Julião da Barra in Lisbon.

The wreck appears to be the *nau Nossa Senhora dos Mártires*, which was wrecked in September 1606 near Lisbon while returning from Cochin, India. Such identification is supported by the presence of numerous artifacts, to include pepper and Chinese porcelain typical of the Wanli reign of Ming dynasty (late 16th to early 17th century); as well as the remains of a hull that was architecturally interesting and important.

This important series of examples was unexpectedly enriched in 1997 and 1998, as they were now under the responsibility of the Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Sub-

aquática, which operated within the administrative mandate of the Instituto Português de Arqueologia. A protocol, which was signed by the Direcção Regional de Assuntos Culturais and the Junta Autónoma do Porto de Angra do Heroísmo in the Azores Islands was designed to mitigate the impact on archaeological remains in an area threatened by the projected extension of a marina in the bay of Angra do Heroísmo (whose historic centre was designated by UNESCO as a World Heritage Site). Under this protocol, we carried out the integral excavation — including archaeological dismantling with the collaboration of Peter Waddell of Parks Canada's underwater archaeology service — of two enormous shipwrecks from the 16th century, both of which were lying precisely where the marina seawall was to be placed. We would like to thank Parks Canada and the director of its Underwater Archaeology service, Robert Grenier, who is also here with us. He is an internationally recognized specialist in ships of Ibero-Atlantic tradition and responsible for the excavation of a 16th century Basque whaling ship at Red Bay, Labrador, which will be recounted during this Symposium.

The ship remains found in Portugal in the last years represent a third of the Ibero-Atlantic wrecks known in the world, and three of them are the oldest yet found. Conscious of their importance, we decided to present and compare them with similar international discoveries in an attempt to share them with the renowned specialists that have come from every corner of the world.

Thank you very much.