

ALEXANDRE ALVES COSTA

**LUGARES
PRATICADOS
VERSUS
LUGARES
DE MEMÓRIA**

JORGE FIGUEIRA

**DO ROMÂNICO
AO MINIMALISMO:
OS CAMINHOS
DA INTERVENÇÃO
PATRIMONIAL
EM PORTUGAL**

JOÃO APPLETON

**PATRIMÓNIO
URBANO: BOAS
PRÁTICAS DE
CONSERVAÇÃO
E REABILITAÇÃO
DE EDIFÍCIOS**

ANA TOSTÕES

**PATRIMÓNIO
MODERNO:
CONSERVAÇÃO
E REUTILIZAÇÃO
COMO UM
RECURSO**





Lisboa Ribeirinha: evidências arqueo- lógicas de uma vocação marítima milenar

Alexandre Sarrazola

Arqueólogo, responsável pela intervenção. Era — Arqueologia, S. A.

José Bettencourt

Arqueólogo, Centro de História Além-Mar da Universidade Nova de Lisboa e da Universidade dos Açores

André Teixeira

Arqueólogo, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa,
Centro de História Além-Mar da Universidade Nova de Lisboa e da Universidade dos Açores

PROJETOS

←
Concentração de materiais arqueológicos de
Era — Arqueologia, 2013.

→
Implantação do empreendimento na cartogra-
ma — Era — Arqueologia, 2010.

A intervenção arqueológica na praça D. Luís, durante o desenvolvimento das obras de construção de estacionamento subterrâneo, registou uma sequência de ocupação desta zona ribeirinha de Lisboa, desde a época romana até à contemporaneidade. Esta inclui uma concentração de materiais anfóricos abaixo do nível do solo, datados dos séculos XVI a XVIII, um canal de maré do século XVII e a construção de São Paulo, ali construída no século XVIII.

Introdução

A Era — Arqueologia tem desenvolvido, em particular a partir de 2012, um trabalho de investigação arqueológica na zona ribeirinha de Lisboa, com o objetivo de registar os impactos de obras públicas e privadas, bem como textos relacionados com as atividades desenvolvidas, embora não exclusivamente. O trabalho desenvolvido é eloquente da sua relevância, desde o aterro da Boavista e a antiga Fábrica da Casa da Moeda (século XVIII); ao longo do rio, outro cais fluvial a ocidente do atual cais de maré, possivelmente relacionado com a Companhia Geral do Comércio do Brasil, das embarcações Boavista 1 e Boavista 2, de fundeadouro e de varadouro, desde a época romana à modernidade (Teixeira: [no prelo]). Estas realidades são a base de informações que a arqueologia tem vindo a revelar do passado da Lisboa ribeirinha (Bugalho: [no prelo]).

Uma das mais recentes intervenções realizadas na praça de D. Luís, no âmbito de um parque de estacionamento subterrâneo, com a assessoria do Centro de História da Universidade Nova de Lisboa e dos Açores, registou a construção e registo das estruturas náuticas. Entre novembro de 2011 e maio de 2012, a intervenção registou uma sequência de ocupação desta zona ribeirinha de Lisboa, desde a época romana até à contemporaneidade.



←
Concentração de materiais arqueológicos de cronologia romana.
Era — Arqueologia, 2013.

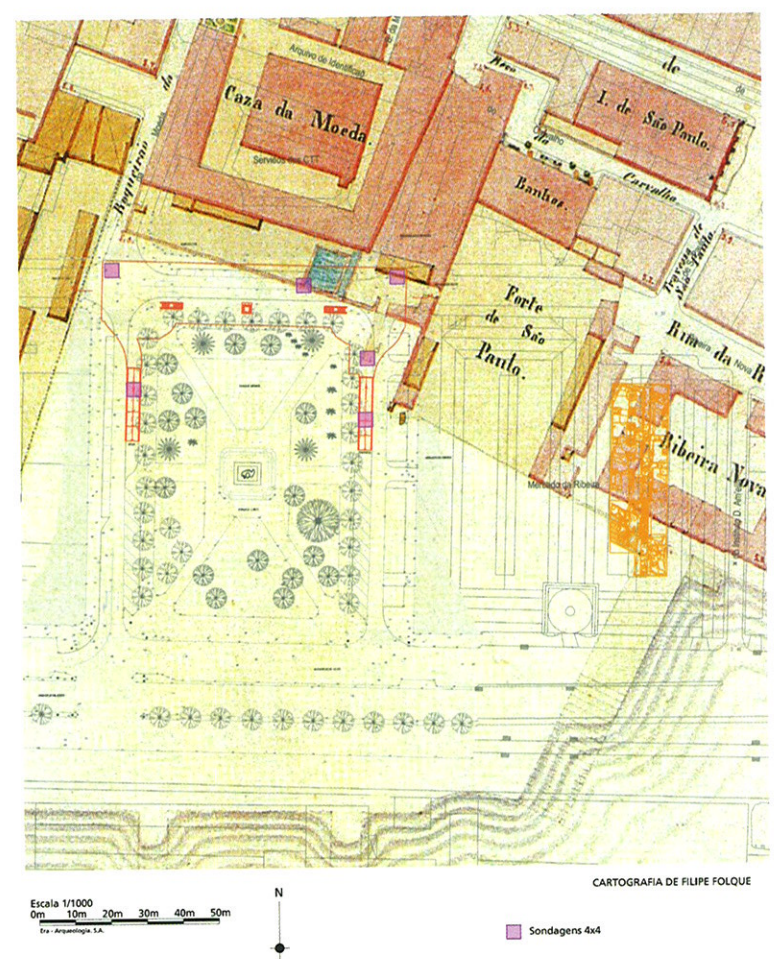
→
Implantação do empreendimento na cartografia do século XIX (Filipe Folque).
Era — Arqueologia, 2010.

A intervenção arqueológica efetuada na praça D. Luís, durante o acompanhamento das obras de construção de um parque de estacionamento subterrâneo, permitiu registar uma sequência de ocupação desta zona ribeirinha de Lisboa, desde a época romana até à contemporânea. Esta inclui uma concentração de materiais anfóricos abaixo do nível do mar, dois cais dos séculos XVI a XVIII, uma grade de maré do século XVII ou restos do Forte de São Paulo, ali construído no século XVII.

Introdução

A Era — Arqueologia tem desenvolvido nos últimos anos, em particular a partir de 2012, uma série de trabalhos arqueológicos na zona ribeirinha de Lisboa, visando a minimização de impactos de obras públicas e privadas. Estes revelaram contextos relacionados com as atividades marítimas da cidade, embora não exclusivamente. O simples enunciado das descobertas é eloquente da sua relevância e amplitude diacrónica: o aterro da Boavista e a antiga Fábrica do Gás (século XIX); o cais da Casa da Moeda (século XVIII); o cais do Forte de São Paulo, outro cais fluvial a ocidente do Mercado da Ribeira e uma grade de maré, possivelmente relacionável com a atividade da Companhia Geral do Comércio do Brasil (séculos XVII-XVIII); as embarcações Boavista 1 e Boavista 2 (séculos XVII-XVIII), e locais de fundeadoiro e de varadouro, com vestígios que se estendem da época romana à moderna (Sarrazola, Bettencourt e Teixeira: [no prelo]). Estas realidades vêm engrossar o acervo de informações que a arqueologia tem procurado dar sobre o passado da Lisboa ribeirinha (Bugalhão: 2005, pp. 151-154).

Uma das mais recentes intervenções da Era — Arqueologia realizou-se na praça de D. Luís I, no âmbito da construção de um parque de estacionamento da Emparque. Esta contou com a assessoria do Centro de História de Além-Mar das universidades Nova de Lisboa e dos Açores, no tocante à escavação e registo das estruturas náuticas e portuárias modernas. Entre novembro de 2011 e maio de 2012 foi intervencionada uma



extensa área desta praça, através de escavação manual e mecânica, limpezas, registo estratigráfico e ortofotográfico e sondagens manuais de aferição cronológica, dando continuidade às sondagens de diagnóstico que haviam sido realizadas em 2010 e ao acompanhamento em curso desde 2009. A área localiza-se na freguesia de São Paulo, numa zona baixa com 3 m de altitude na atualidade¹, em aluviões recentes pleistocénicos. São os resultados destes trabalhos que aqui se divulgam de forma preliminar, procurando lançar hipóteses de trabalho a ser desenvolvidas em futuro projeto de investigação multidisciplinar.

O fundeadoiro/desembarcadouro romano

Nos depósitos jazentes sobre o substrato geológico, registou-se uma concentração de materiais arqueológicos de cronologia exclusivamente romana, interpretados como fundeadoiro/desembarcadouro. O acervo material corresponde, na sua maioria, a contentores anfóricos, compostos, predominantemente, por produções locais das formas Dressel 14 (séculos I-II d. C.), Almagro 50 e Almagro 51c (séculos III-V), exumando-se esporadicamente fragmentos exógenos de ânforas itálicas e norte-africanas. A presença de Dressel 1 expande cronologicamente o contexto ao século I a. C. Recolheu-se ainda um conjunto significativo de cerâmica comum e fina, com destaque para as *terre sigillate* de produção itálica, hispânica (século I) e norte-africana (séculos II-IV), bem como cerâmica de paredes finas (século I).

Destaca-se também a presença de uma peça náutica coeva. Trata-se dos restos de um elemento longitudinal com 8,65 m, onde apesar da erosão foi possível observar o sistema de ligação a outras peças, constituído por entalhes, mechas e cavilhas em madeira. Este sistema, utilizado na ligação entre as tábuas ou destas à quilha, é típico da Antiguidade, tendo sido globalmente empregue em todo o mundo mediterrânico em navios de pequeno porte, como o de Kyrénia do século IV a. C., ou de grande capacidade, como o de Madrague de Giens, do século I (Steffy: 1994). A sua descoberta é de extraordinária importância no contexto português onde este sistema apenas tinha sido registado por duas vezes até à data, numa adaptação na piroga IV do rio Lima (século II a. C.) e num fragmento descontextualizado encontrado no rio Arade (Alves e Rieth: 2007).

Afigura-se pertinente afirmar que estamos na presença de um contexto arqueológico de notável importância pelo seu inequívoco potencial científico, pela abordagem interdisciplinar que o seu estudo convoca, assim como o contributo precioso que a sua análise integrada virá certamente a significar para a compreensão da história e da paisagem de Lisboa e do Tejo no longo período da ocupação romana. Uma dinâmica globalizante e cosmopolita vinculada ao espaço costeiro e à sua diversidade social, cultural e económica.

As estruturas portuárias da época da expansão portuguesa

Na Idade Moderna, as estruturas portuárias de Lisboa ocupavam uma extensa faixa do amplo estuário do Tejo. Os achados mais antigos na praça de D. Luís I pertencentes a esta época correspondem a blocos associados a cabos de fibras vegetais, toros de madeira e cerâmica rodada, elementos ligados ao descarte de atividade náutica. Estes dados apontam para a utilização do espaço como varadouro durante o século XVI e a primeira metade da centúria seguinte. A zona de São Paulo correspondia, então, a um aglomerado de pescadores, fora dos limites da cidade de Lisboa, correspondendo a zona de intervenção a uma praia fluvial, sem qualquer tipo de construção associada; não há menção ou representação de nenhuma estrutura portuária no local, à exceção do cais da Boavista, situado mais a poente (Carita: 1999, p. 196).

Na continuidade da urbanização da zona ribeirinha ocidental a partir dos inícios do século XVI (Caetano: 2004), o conjunto urbano de São Paulo conheceu rápido crescimento, tornando-se freguesia autónoma em 1566, povoada sobretudo por gentes do mar (Moita: 1994, pp. 141 e 42). Desde o último quartel de Quinhentos que surgem referências ao cais do secretariado a São Paulo, associado a áreas de construção e reparação naval improvisadas nas praias (Moita: 1994, p. 162), mas também a uma contínua atividade de «carregamento das "lomas" ou lixo da cidade, para serem lançadas no Tejo» (Murteira: 1994, p. 816). Este deverá corresponder a uma das estruturas detetadas na intervenção arqueológica, um cais em jangada formando um L, assentes em toros verticais cravados no sedimento e composto por toros horizontais em reticulado, preenchidos por blocos calcários, cascalho, cerâmica de construção, argamassas e areia, encimados por grandes lajes retangulares de calcário branco justapostas, toscamente cortadas e afeixoadas.

O achado mais notável de época moderna é, contudo, uma grade de maré de cerca de 315 m², com uma orientação aproximadamente norte-sul. Organizava-se em três camadas

→
Cais do século XVII.
Era — Arqueologia, 2012.

Área de intervenção, aquando da escavação da grade de maré de finais do século XVII a inícios do século XVIII.
Era — Arqueologia e CHAM - UNL/UaÇ, 2012.

↘
Aspeto dos trabalhos na grade de maré de finais do século XVII a inícios do século XVIII.
Era — Arqueologia e CHAM - UNL/UaÇ, 2012.

Estruturas náuticas reaproveitadas na grade de maré de finais do século XVII a inícios do século XVIII.
Era — Arqueologia e CHAM - UNL/UaÇ, 2012.

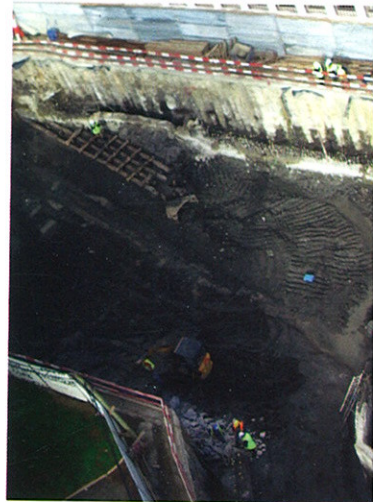
↘↘
Forte de São Paulo (à esquerda) e cais da Casa da Moeda (à direita).
Era — Arqueologia, 2012.

Estruturas industriais sobre o cais da Casa da Moeda.
Era — Arqueologia, 2012.

sobrepostas de cerca de três centenas de barrotes ortogonais, numa pendente de meio metro e 2,75 % de inclinação, integrando uma extensa quantidade de mais de 70 peças de navio reaproveitadas. Esta estrutura tem paralelos em rampas dos séculos XVII e XVIII, escavadas por exemplo em Amesterdão (Moser: 2011), servindo essencialmente para efetuar reparações de navios. No caso do achado da praça de D. Luís I não se pode, por ora, excluir uma utilização noutras atividades náuticas. A grade de maré encontrava-se coberta por uma camada de argilas, incluindo materiais arqueológicos atribuíveis à segunda metade do século XVII e aos inícios da centúria seguinte, como faianças portuguesas ou cachimbos de caulino britânicos e holandeses. Este âmbito cronológico permite relacioná-la com a Companhia Geral do Comércio do Brasil, que aforou estes terrenos e constituiu aqui a sua Ribeira a partir de 1670, laborando até 1720 (Castilho: 1893, pp. 536 e 537).

Coevo deste empreendimento é o Forte de São Paulo, erguido em 1672 para proteção das suas instalações, além de toda a praia da Boavista, no âmbito de um processo de fortificação de Lisboa e do seu acesso marítimo (Rossa: 2002, p. 91). Localizava-se, imediatamente, a sul da praça com o mesmo nome, na sua primitiva posição pré-Terramoto de 1755, portanto a poente da atual, com a igreja implantada a nascente e com a fachada voltada a oeste (Castilho: 1893, pp. 526 e 534). Os vestígios desta estrutura, que já havia sido reconhecida na intervenção arqueológica do Mercado da Ribeira (Pinto, Filipe e Miguel: 2011, p. 42), compõem-se de dois paredões perpendiculares constituídos por paramento de silhares calcários retangulares e cerne composto por blocos de margas ligados por argamassa. Estavam-lhe associados dois pavimentos sobrepostos e uma caleira central com blocos calcários, além de uma escadaria. O Forte poderá ter sido redesenhado depois de 1755, surgindo na iconografia posterior como «torre de embarque da artilharia».

Finalmente, sobre a referida grade de maré, foi detetado outro cais, formado por um reticulado de quatro por sete fiadas de toros horizontais, preenchido por amálgama de pedras e argamassa, suportado por estacas verticais e encimado por um paredão em silhares retangulares de calcário com as superfícies finamente bojardadas. A estrutura encostava diretamente ao paredão sul do Forte de São Paulo, reaproveitando-o e prolongando-o para noroeste. Deverá tratar-se do «cais privativo» da Casa da Moeda, que se instalou em 1720



nos edifícios da antiga Companhia (Blot: 2003, p. 244). Nesta época, ainda a imagem desta área frontal se pode ver na grande vista de Lisboa (Henriques: 2004).

O aterro da Boavista e a

Na segunda metade século XVI, e, mais concretamente, o bairro de São Paulo, sofreu graves sequelas deixadas pelo Terremoto de 1755, desaparecendo cerca de um quarto da área (Henriques: 1976, pp. 19 e 148). Os planos de

s da Casa da Moeda.

andimento é o Forte de São Paulo, proteção das suas instalações, além de no âmbito de um processo de fortificação seu acesso marítimo (Rossa: 2002, especialmente, a sul da praça com o mesmo posicionamento pré-Terramoto de 1755, por onde a igreja implantada a nascente e o Forte de Castilho: 1893, pp. 526 e 534). A praça, que já havia sido reconhecida na década do Mercado da Ribeira (Pinto, Filipe e outros: 2005), tem-se de dois paredões perpendiculares formados por blocos de margas ligados por argamassa e cobertos por dois pavimentos sobrepostos e por blocos calcários, além de uma escadaria. Redesenhado depois de 1755, surgindo como «torre de embarque da artilharia». A referida grade de marê, foi detetada por um reticulado de quatro por sete metros, preenchido por amálgama de pedras, apoiado por estacas verticais e encimado por lajes retangulares de calcário com as dimensões de 1,20m x 0,60m. A estrutura encostava diagonalmente ao Forte de São Paulo, reaproveitando o muro de defesa para noroeste. Deverá tratar-se do Forte da Moeda, que se instalou em 1720

Na segunda metade século XVIII, a zona ocidental da Ribeira e, mais concretamente, o bairro de São Paulo apresentavam graves sequelas deixadas pelo Terramoto de 1755, que fizera desaparecer cerca de um quarto das suas habitações (Santa-
na: 1976, pp. 19 e 148). Os planos de reconversão e saneamento

O aterro da Boavista só se veio a concretizar a partir de meados do século XIX, primeiro entre Santos e a Casa da Moeda, a partir de 1864 estendendo-se também para nascente do Forte de São Paulo, que foi demolido para a construção da praça de D. Luís I (Castilho: 1893, pp. 530 e 531; Araújo: 1993). Esta foi conformada pelos limites dos edifícios pombalinos, sendo em 1882 erguido um monumento dedicado a Bernardo de Sá Nogueira, marquês Sá da Bandeira. O processo de desativação do cais de São Paulo e da Casa da Moeda é visível no registo arqueológico através de um conjunto de depósitos



arenosos que se lhe sobrepõe, confirmando a «praia arenosa» representada no levantamento de Filipe Folque de 1856-1858 (Almeida e Ramalho: 2000).

Sobre estes estratos detetaram-se construções em alvenaria grosseira de blocos de calcário e marga, ligados por argamassa. Algumas das estruturas parecem corresponder a fornos de planta retangular e extremidades arredondadas, fabricados em alvenaria de tijolo burro, que se apresentam muito queimados. Outros elementos caracterizam-se por bases em metal já colmatadas com cimento, parecendo corresponder a forjas ou fornalhas. Em termos de espólio arqueológico foram exumados fragmentos de faianças e cerâmica comum vidrada, com cronologias que vão desde o século XVII ao XIX, bem como pesos metálicos da segunda metade de Oitocentos. Este conjunto deverá corresponder à laboração industrial desta área.

Considerações finais

Os resultados da intervenção arqueológica na praça de D. Luís I representam um contributo de inequívoca importância para a história da cidade, particularmente no que concerne à sua vocação marítima. As evidências materiais recolhidas em contexto arqueológico preservado atestam, particularmente, a amplitude cultural, social e económica da diáspora portuguesa na Idade Moderna, sobretudo no intervalo cronológico dos séculos XVII e XVIII, época de maior esplendor da colonização do Brasil. Trazem também novos contributos sobre aspetos da sua industrialização.

Estes trabalhos decorreram no âmbito da arqueologia preventiva, em meio de obra, sendo os seus resultados amplamente mediatizados. Da parte da equipa responsável houve uma preocupação com o retorno social das descobertas patrimoniais e da cidadania, através da realização de ações de divulgação contínua, destacando-se as cerca de 25 visitas acolhidas, em estreita articulação com o dono de obra, assim como as comunicações apresentadas ao público no Museu da Cidade, no Padrão dos Descobrimentos, no Gabinete de Estudos Olisiponenses, no Museu do Carmo e no 11.º Colóquio da Era — Arqueologia, realizado na Universidade Nova de Lisboa. A publicação destes dados preliminares representa, por ora, um primeiro passo num caminho que se deseja longo e profícuo do ponto de vista científico, social e cultural.

A importância dos achados torna imperativo o desenvolvimento de um projeto interdisciplinar de investigação, que adopte uma abordagem holística interdisciplinar, nas áreas da Arqueologia Terrestre e Náutica, da História, História da Arte, Paleobotânica, Dendrocronologia, Conservação e Restauro, Paleoecologia, Geomorfologia. Só desta forma se poderá dar um contributo decisivo para o conhecimento do passado de Lisboa.

BIBLIOGRAFIA

ALVES, Francisco; RIETH, Eric — *As pirogas 4 e 5 do rio Lima*. Trabalhos do CNANS. Lisboa: IPA-CNANS, n.º 21, 2007, disponível em linha em http://www.igespar.pt/media/uploads/cnans/21/TC21Def_p_imp.pdf. Consultado em 25 de abril de 2013.

ARAÚJO, Norberto de — *Peregrinações em Lisboa*. Lisboa: Vega, vol. XIII, 1993.

BLOT, Maria Luísa — *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2003.

BUGALHÃO, Jacinta — *Lisboa "Sempre" Ribeirinha. Al-Madan*. Almada: Centro de Arqueologia de Almada, 2.ª série, n.º 13, 2005, pp. 151-154.

CAETANO, Carlos — *A Ribeira de Lisboa na época da expansão portuguesa (séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Pandora, 2004.

CALADO, Maria — *Atlas de Lisboa. A cidade no espaço e no tempo*. Lisboa: Contexto, 1993.

CARITA, Helder — *Lisboa manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

CASTILHO, Júlio de — *A Ribeira de Lisboa. Descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre-de-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.

HENRIQUES, Paulo, ed. — *Lisboa antes do Terramoto. Grande vista da cidade, entre 1700 & 1725*. Lisboa: Gótica, 2004.

MAGALHÃES, Joaquim Romero de; GARCIA, João Carlos; FLORES, Jorge Manuel, coord. — *Cartografia de Lisboa, séculos XVII a XX* [catálogo de exposição]. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses — Museu da Cidade, 1997.

MOITA, Irisalva, coord. — *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.

MOSER, Jason D., The art and mystery of shipbuilding: an archaeological study of shipyards, shipwrights and shipbuilding in Somerset County, Maryland 1660-1900. Electronic theses, treatises and dissertations, paper 2232, 2011. (<http://diginole.lib.fsu.edu/etd/2232>). Consultado em maio de 2013.

MURTEIRA, M. H. da Cunha — *Freguesia de S. Paulo. Dicionário da História de Lisboa*. Lisboa: [s. ed.], 1994.

PINTO, Marina; FILIPE, Lola; MIGUEL, Luís — *Os cachimbos de caulino provenientes do Mercado da Ribeira: contributo para a história socio-económica da Lisboa moderna. Apontamentos*. Lisboa: NIA-ERA, n.º 7, 2011, pp. 41-48.

ROSSA, Walter — *A urbe e o traço. Uma década de estudos sobre o urbanismo português*. Coimbra: Almedina, 2002.

SANTANA, Francisco, ed. — *Lisboa na 2.ª metade do século XVIII. Plantas e descrições das suas freguesias*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1976.

SARRAZOLA, Alexandre; BETTENCOURT, José; TEIXEIRA, André — *Lisboa, o Tejo e a expansão portuguesa: os mais recentes achados arqueológicos da zona ribeirinha. O tempo resgatado ao mar* [catálogo de exposição]. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda — Museu Nacional de Arqueologia, [no prelo].

STEFFY, J. Richard — *Wooden ship building and the interpretation of shipwrecks*. College Station: Texas A & M University Press, 1994.

NOTAS

1. As coordenadas altimétricas referidas a partir do Datum marégrafo de Cascais.