NOVAFCSH
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

A Caminho do Oriente.
Os Vestígios do *Slot ter Hooge* (1724) na Dinâmica da Navegação da Companhia Holandesa das Índias Orientais.

Ana Maria Brandão Esmeraldo

Dissertação de Mestrado em Arqueologia

(Versão corrigida e melhorada após defesa pública)

dezembro, 2021

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Arqueologia, realizada sob a orientação científica de Tânia Casimiro, Professora Doutora da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Agradecimentos

Em primeiro lugar gostaria de agradecer à minha orientadora, a Professora Doutora Tânia Casimiro. No início do meu mestrado acreditava que não valia a pena fazer uma tese acerca de um contexto marítimo, pois não existiam casos de estudo inéditos. A sua perspetiva inovadora e pensamento "fora da caixa", juntamente com uma feroz motivação de me ajudar a concretizar o meu objetivo abriu-me as portas e a mente para o estudo do *Slot Ter Hooge*.

Gostaria de agradecer à Doutora Graça Alves e ao Doutor Artur Ferreira do Museu Casa Colombo pela amabilidade com que fomos recebidas no Porto Santo.

Agradeço também aos membros das equipas da National Geographic, e da BBC ,que me auxiliaram a ter acesso à bibliografia interdita necessária para completar esta dissertação.

Agradeço aos meus pais, por me terem apoiado e motivado durante este longo percurso, dando os melhores conselhos, carinho e paciência nos dias mais difíceis.

Agradeço às minhas irmãs, aos meus avós e aos meus amigos, que ao me questionarem acerca do meu trabalho, me relembravam do porquê de eu tanto gostar do que faço.

Agradeço ao Rafa, pelas incontáveis horas de companhia a trabalhar, e que sem o saber, me motivava a ser a melhor versão de mim mesma, e consequentemente, dar o máximo de mim para este trabalho.

A Caminho do Oriente.
Os Vestígios do *Slot ter Hooge* (1724) na Dinâmica da Navegação da Companhia Holandesa das Índias Orientais.

Ana Esmeraldo

2020/2021

Resumo

A VOC foi das companhias de comércio marítimo mais bem-sucedidas da história europeia, criada com uma logística sem precedentes, e que veio a servir como exemplo e inspiração para inúmeras operações além-mar nos séculos vindouros. É equiparável esta importância da VOC com os esforços nos estudos históricos e arqueológicos sobre a companhia, existindo, porém, certas lacunas em relação ao conhecimento dos naufrágios, nomeadamente, ao que descreve a cultura material nas várias fases do circuito, e que por sua vez, servem como janelas para o quotidiano abordo e comércio realizado.

Esta dissertação visa o estudo o naufrágio *Slot Ter Hooge*, afundado na Baía do Guilherme, na ilha do Porto Santo, Madeira. Para a realização desse trabalho foi necessário desenvolver uma análise comparativa e sintetizar a informação disponível acerca dos 60 naufrágios até hoje identificados no mundo, com especial foco na cultura material, utilizando como base para o estudo propriamente dito os 15 exemplos mais icónicos e estudados de navios da etapa *outbound*.

O *Slot Ter Hooge* naufragou em 1724, e foi resgatado em 1725/34 e 1974. Parte dos vestígios encontram-se no Museu Casa Colombo, no Porto Santo. A presente tese pretende realizar o estudo desses vestígios materiais, unindo-os com os vestígios descritos em fontes bibliográficas e por fim enquadrando-os no contexto histórico-arqueológico do naufrágio, e abordando a importância do seu estudo para a compreensão da navegação efetuada pela VOC.

Palavras-Chave: Arqueologia Marítima, Cultura Material, Século XVIII, VOC, Naufrágio

Eastbound.
The Remains of the *Slot Ter Hooge* (1724) within the Dutch East India Company Navigational Dynamics

Ana Esmeraldo

2020/2021

Abstract

VOC was one of the most successful commercial maritime companies in European history, based on an unprecedented logistics that would come to serve as a role-model for alike businesses in the centuries to come. Its importance is reflected in the dedication of scholars around the world, that have historically and archaeologically deconstructed the information available to reconstruct the reality of 17th and 18th centuries Dutch-Asiatic shipping. It is though noticeable a slight overlook as to the nautical archaeological remains, especially concerning their material culture, that is deeply connected to the understanding of the life aboard these ships and the true dimension of the commerce they undertook.

This dissertation means to synthesize the information available about the 60 shipwrecks discovered until this day, giving primary focus to the material culture encountered and recovered from 15 most emblematic examples of *outbound* ships, and, as a practical case study, the *Slot Ter Hooge* shipwreck in Porto Santo Island, Madeira.

The *Slot Ter Hooge* wrecked in 1724 and was salvaged in 1725/1734 and in 1974. Part of the findings are exhibited at the Casa Colombo Museum in Porto Santo Island. This dissertation demonstrates the study done on these materials, combining them with the finds shown in available bibliography, to then insert them in the historical and archaeological context of the wreck, and reflecting on its importance for the understanding of the VOC's navigation.

Key Words: Maritime Archaeology, Material Culture, 18th Century, VOC, Shipwreck

Índice

1 Introdução 1

1.1 Objetivos 3

1.2 Metodologia 4

2 Estado da Arte 8

3 A VOC 12

3.1 Origem, Ascensão e Declínio 12

3.1.1 Génese da VOC 12
3.1.2 A Cátedra 15
3.1.3 A VOC na Ásia 17
3.1.4 Declínio e Perecer 21

3.2 A Navegação 23

3.2.1 Os Navios 23
3.2.2 A Viagem 25
3.2.3 A Tripulação 31
3.2.4 A Carga dos Navios *Outbound* 33

4 Naufrágios VOC Outbound no Mundo 35

4.1 *Campen*, 1627 35

4.2 Batavia, 1629 38

4.3 Burgzand Noord 3 (BZN 3) – *de Rob*, 1640 41

4.4 Lastdrager, 1653 43

4.5 Vergulde Draeck, 1656 45

4.6 Kennemerland, 1664 48

4.7 Meresteyn, 1702 51

4.8 de Liefde, 1711 53

4.9 Zuytdorp, 1712 56

4.10 Zeewijk, 1727 59

4.11 Adelaar, 1728 62

4.12 Vliegent Hart, 1735 64

4.13 Rooswijk, 1740 67

4.14 Hollandia, 1743 70

4.15 Amsterdam, 1749 72

5 Slot Ter Hooge, 1724 76

5.1 1724: O naufrágio e a sua primeira recuperação 76

5.2 1975: Descoberta e Destino Final 79

***5.3* Os Vestígios do *Slot Ter Hooge* 86**

5.3.1 Acessórios de mobiliário 87
5.3.2 Alfinetes 88
5.3.3 Almofariz e Pilão 88
5.3.4 Anzol 89
5.3.5 Aros de Barril 89
5.3.6 Base de Castiçal 89

5.3.7 Balas (Projéteis Pirobalísticos) 90
5.3.8 Botões 91
5.3.9 Botão de Punho 91
5.3.10 Cabos de Faca 92
5.3.11 Cachimbos 92
5.3.12 Caneca 93
5.3.13 Peças de artilharia e Retrocargas 94
5.3.14 Colher 95
5.3.15 Copos de Medida 96
5.3.16 Divisor Náutico (Compasso Seco) 97
5.3.17 Elementos de Construção 97
5.3.18 Fivelas 98
5.3.19 Garfo 99
5.3.20 Garrafas de Vinho 99
5.3.21 Guarda-Matos 100
5.3.22 Jarros Bellarmine 100
5.3.23 Lingotes de Prata 101
5.3.24 Maçaneta 102
5.3.25 Moedas 102
5.3.26 Pé de Caldeirão 107
5.3.27 Pesos de Chumbo 107
5.3.28 Picador de ouvido (Orifício de Toque) 108
5.3.29 Porca 108
5.3.30 Pratos e Taças 108
5.3.31 Prego 109
5.3.32 Punho de Espada 109
5.3.33 Tampa de Caixa de Tabaco 110
5.3.34 Torneira 110

6 Discussão 112

7 Conclusão 120

8 Bibliografia 122

9 Anexos 132

9.1 Listas 132
9.1.1 Lista de Figuras 132
9.1.2 Lista de Gráficos 132
9.1.3 Lista de Tabelas 132

9.2 Inventário das Peças do Slot Ter Hooge no Museu Casa Colombo 133

9.3 Proposta de Reconstrução da Coleção do *Slot Ter Hooge* 139

9.4 Descrição das Moedas do *Slot Ter Hooge* no Museu Casa Colombo 143

9.5 Naufrágios VOC Descobertos (2021) 146

9.6 Ilustrações Fotográficas dos artefactos do Museu Casa Colombo 147

1 Introdução

A presente tese incide sobre o estudo da cultura material associada ao naufrágio do navio holandês da VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie – Companhia das Índias Orientais), *Slot Ter Hooge*, naufragado na Ilha do Porto Santo, arquipélago da Madeira, em 1724.

O sítio arqueológico está registado no Portal do Arqueólogo, sob o CNS 22618, e refere a existência de lingotes de prata, espólio de bordo, peças de artilharia de ferro e projéteis. Na descrição é referida a origem holandesa da embarcação, pertencendo à frota da VOC. Também é mencionada a campanha de recuperação levada a cabo por Robert Sténuit. Não são referidas mais campanhas.

O *Slot Ter Hooge* partiu a 31 de outubro de Rammekens, cidade portuária na Holanda, e estava a realizar a sua primeira viagem para o Oriente. Para tal teria de completar a rota de *Brouwer*, que passava mais a sul que a rota estabelecida pelos portugueses, com destino final *Batávia*, atual Jacarta, Indonésia, porém naufragou na primeira etapa do circuito, não chegando contornar o continente africano. A tragédia deu-se após o navio ter sido desviado da sua rota por a uma forte tempestade, e procurou abrigo na Ilha do Porto Santo, não contando com o fundo marinho rochoso e pouco profundo. Apenas 33 dos seus 254 passageiros e tripulantes sobreviveram (Curtsinger, Sténuit, 1975; Delgado 1997).

A carga do navio era principalmente composta por metais, sobretudo prata, em forma de barras e moedas, que seriam trocadas no Oriente por bens que entrariam no circuito comercial do norte da Europa. Foi a natureza desta carga preciosa que levou a um esforço acrescido para ser reavida. Entre 1725 e 1734 metade do tesouro foi recuperado, utilizando técnicas pioneiras de mergulho, como o "engenho de mergulho", composto por um cilindro de madeira preso por aros metálicos, com um visor em vidro e duas mangas, que permitia trabalhar sob a superfície por vários minutos (Curtsinger, Sténuit, 1975).

O sítio arqueológico ficou os seguintes 240 anos esquecido, até que, em 1974, o explorador e caçador de tesouros Robert Sténuit o conseguiu achar, através de fontes iconográficas e mapas do século XVIII. Nesse ano conduziu uma campanha de recuperação dos artefactos não recolhidos durante a ação de recolha do século XVIII, achando cerâmica, peças em liga de cobre, vidros, cachimbos, e ainda uma porção do que

restava do tesouro. As metodologias empregues basearam-se na recolha aleatória com uma sugadora a ar e balões de elevação. Os únicos registos existentes desta ação são fotográficos, captados pela equipa da National Geographic, que financiou uma parte do projeto, e um documentário realizado por Ray Sutcliffe lançado em 1975 pelo Canal BBC (Curtsinger, Sténuit, 1975; Sutcliffe, 1975; Delgado 1997).

Após várias batalhas burocráticas acerca do verdadeiro proprietário do achado, Sténuit ficou com 75% do valor dos achados, que foram vendidos em leilões (American Numismatic Rarities, 2004; Christie's Amsterdam, 1983), restando para o governo Holandês 25%. O governo regional da Madeira também exigiu uma parte dos achados a Robert Sténuit, sendo-lhe concedida uma pequena coleção de fragmentos cerâmicos, moedas, cachimbos, um canhão em bronze, entre outros. Esta coleção encontra-se em exibição no Museu Casa Colombo, e são os únicos vestígios do *Slot Ter Hooge* disponíveis para o público.

Ainda assim, esta coleção encontra-se pouco documentada, tal como a maioria do processo de descoberta do naufrágio e a alienação dos artefactos perdidos nas vendas e trocas, o que causa uma falta de clareza em relação ao que é verdadeiramente, em termos arqueológicos, o navio *Slot Ter Hooge*, e o que este representa em termos da navegação globalizada. Devido à falta de registos arqueológicos e carência de materiais disponíveis para estudo, destaca-se a importância de comparar este sítio arqueológico a outros naufrágios da VOC estudados, especialmente que se encontrem na mesma etapa da rota de *Brouwer*.

A presente tese pretende completar estes espaços vazios. Está dividida em três partes: uma primeira acerca da VOC, com um subcapítulo acerca da sua história e organização, com o objetivo de melhor enquadrar o subcapítulo seguinte, que é composto pelos exemplos de naufrágios mais estudados em termos arqueológicos, com especial foco na cultura material presente em cada. A segunda parte é dedicada ao *Slot Ter Hooge*, com um subcapítulo composto por um estudo aprofundado acerca da sua história e dos seus dois momentos de recuperação, e o seguinte uma análise dos artefactos presentes no Museu Casa Colombo, e uma tentativa de reconstrução da coleção completa, utilizando as fontes disponíveis. Por fim é apresentada a discussão, que visa comparar os dados obtidos do estudo acerca do *Slot Ter Hooge* com os restantes exemplos estudados, de modo a poder melhor entender como este navio se enquadra na dinâmica de navegação atlântica.

1.1 Objetivos

O presente trabalho tem como objetivo primário o estudo da coleção arqueológica recuperada no naufrágio do *Slot Ter Hooge*, enquadrando este conjunto de materiais no conhecimento histórico-arqueológico do naufrágio. Pretende-se a caraterização tipológica e interpretação prática desses artefactos para o estudo do quotidiano a bordo, da carga e das táticas militares, de um navio da VOC (Companhia Holandesa das Índias Orientais) durante a primeira etapa do circuito económico entre os Países Baixos e as suas colónias.

Os vestígios poderão também representar a carga deste navio, e dar-nos informações sobre o tipo de objetos com valor comercial que circulavam nas rotas desta companhia.

A VOC foi uma das mais influentes e importantes companhias de navegação a circular entre a Europa e a Ásia. Atestando essa dinâmica marítima estão não só os vestígios do *Slot Ter Hooge*, mas também dezenas de outros naufrágios detetados e estudados. Com o intuito de conseguir corretamente elaborar uma análise dos padrões de consumo a bordo e outras atividades envolvidas no comércio da rota de *Brouwer*, visa-se sintetizar a informação até hoje recolhida em termos históricos e arqueológicos dos navios achados, dando especial ênfase à cultura material.

A componente prática do trabalho será realizada com o registo e análise dos materiais presentes no Museu Casa Colombo, de modo a poder inserir integralmente o naufrágio do Porto Santo no quadro dos vestígios da VOC internacionais.

O estudo compreenderá vários tipos de materiais, nomeadamente cerâmicas e metais, o tipo de material mais abundante, com artefactos tais como artilharia, moedas e lingotes de prata, entre outros. Através desta análise será criado um inventário dos materiais presentes no museu.

Outro objetivo passa por clarificar a história do *Slot Ter Hooge*, contextualizando o panorama histórico onde se insere, e tentando realizar uma reconstrução dos dois momentos de exumação de espólio, em 1725/34 e em 1974. Através de fontes escritas, iconográficas e fotográficas foram recolhidos os dados acerca da cultura material resgatada, recriando uma proposta hipotética de o que seria a carga total da embarcação.

1.2 Metodologia

O alvo deste estudo encontra-se inserido no âmbito da arqueologia marítima, tendo de ser abordado como tal. Foi contemplado não só o sítio arqueológico em si e os seus vestígios, como também toda a rede de contatos e influências.

Deste modo foi necessário realizar uma recolha bibliográfica exaustiva acerca da VOC, abrangendo não só obras representativas e dissertações sobre o tema, como também sínteses históricas e artigos e outros estudos sobre os contactos, rotas e influências que a Companhia estabeleceu.

Após o reconhecimento da importância que os naufrágios estudados da VOC representam para a contribuição do conhecimento científico, optou-se por realizar um levantamento de todos os sítios arqueológicos achados a uma escala global. Para tal foi utilizada como base a plataforma MaSS[1], procurando selecionar os naufrágios que foram já encontrados e, preferencialmente, estudados arqueologicamente. Esta pesquisa foi complementada pela lista de naufrágios da VOC criada por Wendy van Duivenvoorde (van Duivenvoorde, 2008), que disponibiliza os artigos e obras existentes sobre 47 dos 60 naufrágios achados, tendo o resto da lista de ser completada pela autora da presente dissertação.

Estes foram todos reunidos num inventário realizado numa folha de cálculo Excel, que exibe não só informação histórica considerada pertinente, como aspetos arqueológicos principais com o objetivo de esboçar um panorama que engloba as principais caraterísticas de navegação e níveis de estudo de cada naufrágio (Anexo 9.5).

Foi realizada uma apreciação geral de todos os naufrágios, com uma análise a todas as informações e artigos disponíveis de modo a melhor compreender as caraterísticas principais de cada naufrágio, e poder classificá-los. A cada naufrágio foi dado um nível de estudo, de 1 a 4, sendo o 1 apenas descoberto, o nível 2 com intervenções como escavações ou levantamentos, o nível 3 com relatórios ou artigos disponíveis e o nível 4 com publicações e estudos monográficos.

Com esta análise realizada, notou-se a importância de categorizar os naufrágios de cada etapa de navegação, os *outbound* (da Holanda rumo ao Oriente), os *homebound* (do Oriente rumo à Holanda) e os *interasia* (circuito asiático). Cada uma destas etapas apresenta uma cultura material e uma carga específica, sendo importante ser

[1] Disponível em: https://mass.cultureelerfgoed.nl/ [Consultado a 15/03/2021]

diferenciados, e primeiro estudados em separado, para depois poder construir a rede e melhor entender a sua dinâmica. Esta categorização foi feita a partir da zona de naufrágio, e com auxílio dos artigos e da informação disponível no *website* DAS[2]. Ao consultar cada naufrágio, foi aproveitada a oportunidade e foi acrescentado o número de referência dos naufrágios do website na base de dados criada.

O alvo do estudo desta dissertação, o *Slot Ter Hooge*, é um navio *outbound*, com nível de estudo 2. Em ordem de melhor poder entender o seu enquadramento, foram então selecionados e estudados 15 naufrágios *outbound*, com os níveis de estudo 3 e 4. Estes são *Campen*, 1627 (Larn, 1985a), *Batavia*, 1629 (Green, 1989), Burgzand Noord 3, 1640 (Vos, 2015), *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977), *Kennemerland*, 1664 (Forster, Higgs, 1973; Price, Muckleroy, 1974; Dobbs, Price, 1991), *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976), *de Liefde*, 1711 (Bax, Martin, 1974), *Zuytdorp*, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005), *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001), *Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour), Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975) e *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972). Foi ponderado adicionar a esta lista os dois navios alegadamente da VOC presentes em território nacional, *Angra C* (Phaneuf, 2004), e o *Schoonhoven* (Novais, 2021), porém após analisar cada um dos casos, considerou-se que não havia dados suficientes acerca da cultura material que contribuíssem para o presente caso de estudo.

A pesquisa foi rematada com um estudo aprofundado acerca do *Slot Ter Hooge*. Inclui um contexto histórico acerca da sua origem, função, rota e dinâmica a bordo. Segue-se a história do naufrágio e da primeira recuperação em 1725/34, numa tentativa de reconstruir parte da carga através da bibliografia.

Foi também procurada a informação existente acerca da campanha de resgate levada a cabo pelo mergulhador Robert Sténuit, em 1974, numa tentativa de realizar uma descrição dos procedimentos empregues e determinar quais os vestígios recolhidos, correlacionando-os com os existentes no Museu Casa Colombo.

Ao longo da recolha bibliográfica foi sentida uma barreira linguística, sendo que uma grande quantidade de estudos e publicações acerca da VOC e dos seus naufrágios se encontra em Holandês, e as tentativas de traduções automatizadas, como *Google Translate*, são limitadas para o estudo.

[2] Disponível em: http://resources.huygens.knaw.nl/das/voyages?clear=1 [Consultado a 30/03/2021]

Com a recolha bibliográfica concluída, seguiu-se a análise e estudo dos vestígios do naufrágio. A estrutura do naufrágio não foi recolhida, e ainda existem alguns vestígios no fundo marinho, porém, a grande maioria da cultura material foi recuperada. Parte destes achados foi redirecionada para outros museus e coleções privadas, e uma porção encontra-se no Museu Casa Colombo, no Porto Santo. Com o auxílio da Direção Regional da Cultura da Madeira, foi realizado um registo das peças. Ficou fora desta análise uma pequena parte do espólio que se encontra depositado no Museu Quinta das Cruzes no Funchal. A informação acerca da sua existência não se encontra divulgada e foi fornecida pelos funcionários do Museu Casa Colombo, correspondendo menos de uma dezena de artefatos segundo as informações obtidas.

Entre os dias 11 e 14 de outubro de 2021, foi realizada a visita ao museu, onde a sala com a coleção foi fechada de modo a se poder realizar o registo e inventário das peças, com a coordenação da orientadora desta dissertação, a Professora Doutora Tânia Casimiro.

O inventário foi realizado de acordo com a disposição das peças na exposição, seguindo a ordem da mesma, de modo a conseguir mais facilmente manter a disposição inicial. Foram dados números de inventário do 1 ao 154 a cada uma das peças, e foram registadas as caraterísticas consideradas pertinentes para cada objeto, como comprimento, diâmetro, data e inscrições. Estas informações foram organizadas numa folha de cálculo (*Excel*), (Anexo 9.2) de modo a poderem mais tarde ser facilmente acedidas e analisadas. Foram tiradas todas as medidas possíveis, com exceção do peso, devido à falta de acesso a uma balança milimétrica.

O registo fotográfico foi realizado com auxílio de um estúdio móvel de fotografia. Foram fotografados todos os artefatos, devidamente orientados e acompanhados de uma escala de 10 cm. Os fragmentos considerados mais relevantes ou representativos do conjunto foram ainda registados em desenho a lápis, com auxílio de régua, paquímetro e pente de perfis, em papel vegetal. Estas imagens serviram para concretizar uma esquematização de desenho em vetor em *Adobe Ilustrador*. Todas as imagens foram editadas e corrigidas com o programa *Adobe Photoshop*, e dispostas de acordo com uma escala digital num catálogo criado em *Adobe Illustrator*.

Com a informação do inventário completa, foi efetuada uma análise dos resultados. Foi criado um gráfico, no qual estão referidas todas as peças, de fontes bibliográficas e em exposição no museu, e a maneira como estas se relacionam, de modo a poder conseguir uma tentativa de reconstrução da coleção completa.

A descrição das peças foi feita tendo em vista esta união, e de certa maneira valorizar os vestígios presentes nas fontes bibliográficas. As imagens bibliográficas utilizadas na presente dissertação são apenas do artigo da *National Geographic*, sendo que não foi possível publicar as imagens retiradas do documentário do canal *BBC*, devido ao acordo de confidencialidade assinado pela autora. Aprofundou-se a descrição dos vestígios presentes no museu, com as caraterísticas registadas no inventário, considerando-as representativas de uma hipotética coleção completa. A organização da descrição das peças no catálogo foi feita por ordem alfabética. Esta metodologia teve como intencionalidade fugir a uma tentativa de organizar por função a
bordo, devido à incerteza sobre a mesma.

Devido à grande variedade de tipos de materiais, foram utilizados como base de análise para os vestígios do *Slot Ter Hooge*, as coleções dos 15 navios *outbound* da VOC mencionados anteriormente, complementando com artigos adicionais (Higgins, 1995) e no caso das moedas, fazendo uso da base de dados MANTIS, da *American Numismatic Society*[3]

[3] *American Numismatic Society* | *Parva ne pereant*. (n.d.). MANTIS - American Numismatic Society.

Disponível em: http://numismatics.org [Consultado a 20/10/2021]

2 Estado da Arte

A VOC pode ser considerada uma das principais companhias comerciais marítimas da história, e consequentemente, um importante alvo de discussão não só dentro da história dos contactos comerciais, como também da arqueologia marítima, náutica e subaquática (Muckleroy, 1980). Ao unir estas áreas consegue-se atingir o que se considera ser um retrato fiel da companhia.

O panorama histórico já se encontra bem delineado, fazendo uso dos arquivos da VOC, dos Países Baixos e das suas colónias no Oriente, tendo como centro *Batavia* (atual Jacarta, Indonésia) (Balk, 2007). Estes arquivos são utilizados para desenvolver o conhecimento histórico acerca das operações logísticas, financeiras e burocráticas envolvidas na engrenagem da VOC. Obras de caráter geral acerca de companhias comerciais muitas vezes incluem a Companhia Holandesa das Índias Orientais, nas quais se debruçam sobre a economia, organização e aspetos sociopolíticos da VOC (Ward, 2008). O mesmo acontece em estudos históricos mais específicos, são mais vezes abordados os temas logísticos e sociais (Lucassen, 2004) e relacionados com a criação de sistemas comerciais a uma escala mundial (Nijman, 1994).

A história da VOC em si também se encontra profundamente estudada, não só em termos da sua formação e logística interna (Gaastra, 2007; Gelderblom, Jong, Jonker, 2013), como também o seu auge e funcionamento além-mar (Parthesius, 2010) e eventual declínio (Kroef, 1948).

No âmbito da arqueologia marítima, náutica e subaquática, são de grande importância os estudos arquivísticos acerca das embarcações. Era registada toda a informação que envolvesse o processo de transporte de mercadorias e pessoas, através das inúmeras rotas e tipos de navios mais adequados para cada viagem. Felizmente estes registos históricos chegaram aos dias de hoje, servindo como uma peça fundamental para o entendimento da logística de navegação e transporte. *Dutch Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries* de Bruijn, J. R., Gaastra, F. S., & Schoffer, I. (1979), é umas das obras mais emblemáticas acerca da VOC. Reúne em três volumes toda a informação essencial para o estudo e entendimento da navegação holandesa na rota de *Brouwer*, incluindo uma transcrição de todas as viagens em direção ao Oriente (Vol. 2) e em direção à Europa (Vol. 3). Esta compilação permite a historiadores e arqueólogos entenderem as dinâmicas de navegação, a carga nos naufrágios e detetar os naufrágios registados.

Estudos arqueológicos acerca de vestígios naufragados da VOC são por norma direcionados para um único naufrágio, sendo que as últimas compilações realizadas foram ainda no século XX (Delgado, 1997; Muckleroy, 1980), fazendo falta uma síntese atualizada dos achados dos últimos 25 anos.

Destacam-se nomes como Jeremy Green, investigador e arqueólogo encarregue das campanhas de dois dos naufrágios mais emblemáticos na Austrália, o *Batavia* (Green, 1989) e o *Vergulde Draeck* (Green, 1977). Na Europa, principalmente no Reino Unido onde há uma grande incidência de naufrágios *outbound* da VOC, destacam-se as obras e artigos dos arqueólogos Colin Martin (Marin, 2005), Richard Price (Price, 1977) e Keith Muckleroy (Muckleroy, 1976). Estes autores publicaram principalmente no último quartel do século XX.

De caráter mais recente, destacam-se as obras de Wendy Van Duivenvoorde (2015) e de Robert Parthesius (2010), porém ambas com um foco, ainda que essencial, muito específico. Van Duivenvoorde aborda a construção naval dos navios da VOC do século XVII, usando como ponto de partida o tema do seu doutoramento (van Duivenvoorde, 2008), o naufrágio do *Batavia*, na costa Oeste australiana (sem dúvida, um dos navios VOC mais estudados). Parthesius por outro lado, foca a sua obra no contexto arqueológico da navegação interasiática, uma área até à data do seu trabalho muito negligenciada no panorama arqueológico, e que serve como peça fundamental para teia de contactos e rotas que compõe a VOC.

Esta teia estende-se desde o norte da Europa e do Báltico, contornando o continente Africano (Parthesius, 2006), e chegando às ilhas do Japão e ao Pacífico (Solana, 2000), espalhando-se por todo o oceano Índico. Esta extensão da área de influência é claramente detetada no registo arqueológico, notando-se influências europeias no Oriente (Soutor, 2007) e vice-versa (Ketel, 2010; Ketel, 2012). Em termos de cerâmica destaca-se a comercialização de porcelana (Ostkamp, 2014) e os icónicos jarros Bellarmine, também conhecidos como Beardman Jugs (Macmichael, 1893).

Como referido anteriormente, quando o debate se prende com o registo arqueológico subaquático, a informação acerca da cultura material encontra-se dispersa por inúmeros artigos, notando-se a falta de uma obra que esquematizasse e compilasse o tipo de materiais presentes a bordo dos navios da VOC, consoante a sua etapa no circuito de navegação (Gawronski, 1989). Porém, existem ainda exemplos completos de esquematizações dos materiais encontrados a bordo de determinados naufrágios, como o caso do *Avondster* (Parthesius, 2007), onde é disponibilizado um catálogo completo dos

artefactos achados de 1998 a 2004, o que oferece referência viável para futuros estudos e comparações de navios *homebound* e do *Vergulde Draeck* (Green, 1997a) para navios *outbound*.

O nível de investigação empregue, e consequente produção de relatórios, artigos ou livros varia de naufrágio para naufrágio. Dividindo os 60 naufrágios em 4 fases de investigação (prospeção, intervenção, publicação, investigação): foram apenas detetados e/ou prospetados os navios *Aagtekerke* (Green, 2018), *Astrea* (Astrea - PastScape Historic England, 2015), *Brederode* (Blandy, 2009), *Geünieerde Provinciën* (Piat, 2013), *Haan, Den* (Flecker, 2005), *Hoorn* (Marconetto, *et al.,* 2007), *Middelburg* (*Maleisië - VOC Scheepswrakken in Maleisie*, 2012), *Nieuwerkerk* (Flecker, 2005), *Ravesteyn* (Green, *et al.,* 1998), *Schoonhoven* (Novais, 2021), *Vligende Draak* (Green, 1973), *Vlissingen* (Werz, 2006), *Voetboog*, *De* (Coura, 2015), *Waddinxveen* (Sigmond, 2006), *Wapen van Amsterdam* (A *Hymn Aboard the Golden Ship*, 2014), *Wieringen* (Anonymous, 2012) e *Zeelelie* (Johns, 2004).

Relativamente aos naufrágios que foram apenas intervencionados, quer em campanha arqueológica ou resgatados destacam-se o *Akerendam* (Green, 1998), *Banda* (Piat, 2013, pp. 117-118), *Bredenhof* (Green, 1998), *Buytensorgh* (Den Braven, *et al*., 2003), *Geldermalsen* (Johnston, 1997), *Hollandia* (Gawronski, 1982), *Huis 't Krayensteyn* (American Numismatic Rarities, 2004), *Leimuiden* (Christies Amsterdam, 2000), *Merestein* (Harris, Durden, 1997), *Middelburg* (Muckleroy, 1980), *Nassau* (Bound, 1997), *Nieuwe Rhoon* (Muckleroy, 1980, pp.127), *Prinses Maria* (Muckleroy, 1980), *Reijgersdaal* (Green, 1998), Risdam (Anonymous, 2012), *Slot Ter Hooge* (Sténuit, 1975), *Vis, de* (American Numismatic Rarities, 2004) e *Zeepard* (National Monument Service, 2018).

Foram publicados relatórios e desenvolvidos trabalhos arqueológicos dos naufrágios *Adelaar* (Martin, 2005), *Burgzand Noord 3* (*BZN 3*) (Manders, 2017), *Burgzand Noord 8 (BZN 8)* (Manders, 2017), *Diemermeer* (Reichert, *et al.,* 2018), *Dolfjin* (Green, 2005), *Hercules* (Green, 1998. 2), *Kampen* (Green, 1998. 1), *Kennemerland* (Muckelroy, 1976), *Lastdrager* (Sténuit, 1977), *Leifde* (Delgado, 1998) e *Witte Leeuw* (Sténuit, 1977).

Por fim dá-se destaque aos estudos e investigações aprofundadas e especializadas realizadas para os naufrágios *Amsterdam* (Gawronski, 2017), *Angra C* (Phaneuf, (2004), *Avondster* (Parthesius, 2003), *Batavia* (Van Duivenvoorde, 2008), *Bennebroek* (Klose, 2003), *Buiten Ratel Wrak* (Demerre, Pieters (2010), Harleem (Wrez, 2019), *Mauritius*

(L'Hour, 1997), *Oosterland* (Werz, 1993), *Rooswijk* (De Hoop, 2019), *Vergulde Draeck* (Green, 1977), *Vliegent Hert* (Hildred, 2001), *Zeewijk* (Ingelman, 1997) e *Zuytdorp* (McCarthy, 1998).

Acerca do naufrágio *Slot ter Hooge*, que é alvo de um foco especial nesta dissertação, a sua referência pode ser encontrada em algumas obras generalistas (Muckleroy, 1980), sendo que a única obra que se foca inteiramente no *Slot Ter Hooge* é o livro de cariz histórico *Slot Ter Hooge: Naufrágio na Baía do Guilherme*, que aborda a viagem da embarcação e o processo de resgate do espólio através de documentos históricos e de relatos. Não apresenta qualquer tipo de informação de cariz arqueológico (Inocentes, 2018).

Sabe-se que o material recolhido sofreu de falta de registo arqueológico, sendo a maioria dele vendido (American Numismatic Rarities, LLC, 2004; Christie's Amsterdam B.V., 1983;), permanecendo apenas uma parte no Porto Santo.

Por parte do explorador Robert Sténuit, não foi elaborado nenhum relatório acerca da campanha, tendo apenas escrito obras acerca das suas experiências na área do mergulho e recolha de material, porém, todas generalistas (Sténuit, 1975-1, 1975-2, 1978). A sua única referência específica ao naufrágio encontra-se na edição de 1975 da revista da *National Geographic Society*. Neste artigo é descrito o processo de achado do sítio arqueológico e recolha do material, complementado por algumas imagens do processo, porém sem qualquer tipo de registo científico ou técnico da campanha (Sténuit, 1975-3). Para acompanhar este artigo foi criado também um documentário realizado por Ray Sutcliffe, para o canal BBC. Neste documentário pode ser visto o processo de Sténuit, onde se pode ver os métodos empregues na intervenção de 1975, alguns materiais recolhidos, e no final uma tentativa de reconstrução do engenho de mergulho utilizado por John Lethbridge para o salvado do naufrágio no século XVIII.

3 A VOC

De todas as companhias comerciais criadas nos séculos XVI e XVII a Companhia Holandesa das Índias Orientais (VOC) foi sem dúvida uma das mais bem sucedidas (Gaastra, 2007). O modelo financeiro e de gestão comercial veio a ser a inspiração para inúmeras companhias até à atualidade, incluindo a Companhia Inglesa das Índias Orientais (EIC), a empresa que junto com as conjunturas históricas e sociais nos Países Baixos e no mundo, veio a conseguir destronar a VOC, e tornar-se a companhia comercial hegemónica no Oriente mais de dois séculos depois (Bruijn, *et al*., 1979; Gaastra, 2007; Gelderblom, Jong, Jonker, 2013). Neste período a VOC reinou com um poder quase estatal várias regiões da África, Ásia e Oceânia. Este alcance e controlo numa escala global e por um período de tempo tão extenso só é possível através de uma série estratégias meticulosamente engendradas, as quais serão descritas no capítulo que se segue e fundamentais no estudo do naufrágio na Baía do Guilherme

3.1 Origem, Ascensão e Declínio

3.1.1 Génese da VOC

Até ao final do século XVI, os portugueses e a então "União Ibérica" detinham o monopólio comercial da Ásia. Este fator da "União Ibérica" é extremamente pertinente para a conjuntura que levou à génese da VOC, sendo que existiam tensões políticas entre a recém-formada República dos Países Baixos e o Reino de Espanha, então presente em regiões da atual Bélgica nas décadas de 1580 e 1590.

Esta situação levou a que a troca comercial de especiarias trazidas do Oriente para a região da Holanda fosse restringida por um contrato, que em 1591 começou a ser gerido por um sindicato. Este aspeto unido a um ligeiro decréscimo da importação de pimenta por parte das frotas portuguesas levou a uma explosão do preço daquela especiaria na República holandesa, motivando assim investidores privados a enveredar no comércio asiático (Brass, 2016; Bruijn, *et al*., 1979: 2).

Comerciantes refugiados da Antuérpia em Amsterdão trazem os fundos e empreendedorismo necessários para lançar a primeira companhia, a *Compagnie van Verre*. Uniram os conhecimentos do clérigo Petrus Planicius, geógrafo e perito em navegação, com a informação confidencial trazida diretamente da corte de D. Filipe I pelo holandês Jan Huygen van Linchoten acerca das práticas de navegação portuguesas, como os pontos fracos e fortes, melhores rotas e estações do ano para navegar nas várias zonas

e principais locais de comércio. A informação permitiu preparar uma rota pelo Cabo, com o objetivo de atingir Bantam, na ilha de Java, um ponto importante no comércio asiático, mas com menor presença portuguesa (Bruijn, *et al*., 1979: 3).

Devido à dinâmica política entre as duas nações anteriormente referida, a República cedeu algumas benesses políticas à frota privada, demonstrando um apoio estatal que se provou importante na viagem. Sendo que o objetivo do apoio governamental baseava-se na inserção dos Países Baixos no mercado asiático, não era pretendido utilizar o modelo de retenção de fundos na coroa, como a Casa das Índias portuguesa, o que permitiu a companhia manter-se uma empresa independente e profundamente capitalista.

A República cedeu armamento, não para imposição militar, mas para a defesa e proteção da frota ao entrar em águas dominadas pelos portugueses. A par disto também permitiu a isenção de impostos e deveres de importação e exportação, e que uma carta de representação governamental fosse dada aos representantes da frota (Bruijn, *et al.*, 1979: 4). A importância e potencial da campanha era claramente reconhecida.

Com todos os preparativos realizados, a 2 de Abril de 1595 partiram de Texel, quatro navios, *Mauritius*, *Hollandia*, *Amstrerdam* e *Dijfe,* sob o encargo da *Compagnie van Verre*, sediada em Amsterdão. Não se pode dizer que a viagem tenha sido um sucesso absoluto. Durou ao todo 15 meses, sendo que a frota se deparou com inúmeras complicações não só em termos de navegação, na qual ainda era inexperiente, como também escolha e gestão de provisões, doenças a bordo, confrontos armados e dificuldades comerciais (Bruijn, *et al.*, 1979: 4).

Ainda assim a experiência mostrou-se como valiosa, pois permitiu-se provar que a rota através do Cabo da Boa Esperança era, sem dúvida, a que proporcionava uma maior hipótese de sucesso, ao invés da rota geograficamente mais curta pelo Norte da Europa e Sibéria.

Acrescenta-se o sucesso financeiro, sendo que mesmo apesar da dificuldade comercial com a frota se deparou no Oriente, o retorno obtido com a venda dos produtos no mercado europeu superou o investimento, e todo o lucro foi inserido numa segunda companhia, que prometia ter uma taxa de sucesso ainda superior (Bruijn, *et al.,* 1979: 4).

Esta primeira expedição por parte da *Compagnie van Verre*, teve como base um modelo de investimento inovador, que vemos nos mercados de hoje em dia. Baseia-se no investimento de privados sob a forma de ações de uma empresa, neste caso, uma companhia mercantil que se materializava sob a forma de uma frota marítima. O capital era injetado pelos acionistas (*participaten*) e gerido pelos diretores (*bewindhebbers*),

podendo qualquer pessoa investir numa percentagem da companhia, e receber um lucro proporcional ao investimento (Gaastra, 2007: 14). Esta estratégia reduzia o risco económico individual em investir numa companhia mercantil, e permitia um fluxo relativamente constante de capital nas empresas.

O aparente sucesso da primeira ida ao Oriente promoveu a criação de várias outras companhias pela República, que se inspiraram no mesmo modelo económico e de gestão. Entre 1597 e 1602 várias companhias emergiram em seis regiões da República, Amsterdão, Roterdão, Delft, Enkuhizen, Hoorn e Zeeland (Gaastra, 2007: 13). Neste período, após os diretores e acionistas se depararem com as verdadeiras dificuldades que a Rota do Cabo e o mercado asiático apresentavam, assistiu-se a uma tendência de fundições. Dá-se como exemplo da *Middelburgise Compagnie* e a *Veerse Compagnie* que se unem e formam a *Verernigde Zeeususe Compagnie* (Companhia Unida da Zelândia), ou a anteriormente referida *Compagnie van Verre* que se une a mercantes do sul de Amesterdão e criam a *Oude Compagnie*. Esta por sua vez une-se a *Niewe Brabantse Compagnie*, também em Amsterdão, e formam a *Eerste Geunieerde Oost Indisch Compagnie* (Primeira Companhia Unida das Índias Orientais) a companhia mais bem-sucedida da República, e desta maneira monopolizam o comércio asiático focando-o na cidade de Amsterdão (Bruijn, et. al, 1979: 3-4).

Competição e conflitos externos, e agora também internos, levam a uma grande flutuação dos preços das especiarias, não conseguindo compensar o valor dispendioso necessário para as recolher da Ásia com o valor baixo em que eram vendidas na Europa devido à imensa oferta (Gaastra, 2007: 13). Uma fundição de todas as companhias apresentava ser a melhor opção.

A fundição final das companhias é impulsionada pelo Estado. Este sempre apoiou as campanhas ao Oriente e reconhecia o potencial económico que lá se encontrava. Acrescenta-se que que uma forte imposição holandesa no Oriente poderia vir a representar um decréscimo do poder Ibérico, com quem se encontrava em conflito, não apenas nas colónias asiáticas como também nos territórios e contatos na Europa.

Após uma tentativa falhada de união em 1598, denota-se uma preocupação entre os mercantes, diretores e investidores privados que não pareciam interessados numa união total das companhias, temendo a perda do progresso feito até então. Em ordem de poder resolver esta questão o estado propõe a transformação de uma parte da empresa em ações abertas ao público, e a criação de uma instituição sediada em Amsterdão, onde qualquer

um poderia gerir as suas ações consoante o interesse próprio. Foi criado assim o primeiro mercado de ações da história (Brass, 2016).

Em 1600, com auxílio das estratégias de Johan van Oldenbarneveldt, o estado conseguiu pôr as seis regiões a bordo, prometendo uma negociação justa para todos. Estas negociações decorreram de dezembro de 1601 a 20 de março de 1602, data na qual nasceu a Verenigde Nederlandse Geoctroyeerde Oostindische Compagnie (Companhia Unida Holandesa Fretada das Índias Orientais), popularmente conhecida como VOC (Bruijn, *et al*., 1979: 4; Gaastra, 2007: 4).

3.1.2 A Cátedra

A organização da VOC foi detalhadamente descrita numa cátedra, a qual deveria ser revista a cada 21 anos. Esta oficializa a divisão da VOC em seis câmaras completamente independentes, sediadas nas seis principais regiões mercantis dos Países Baixos: Amsterdão, Zelândia (sediada em Midelburgo), Delft, Roterdão, Hoorn e Enkhuizen.

Em ordem de não haver desvantagens de desempenho comercial e ao mesmo tempo que se garantisse atividade a cada câmara, as operações estavam divididas pelas câmaras de acordo com o tamanho das companhias pré-existentes. Isto significou que a câmara de Amsterdão que antes detinha o monopólio do comércio asiático, passou a gerir cerca de metade das operações, a câmara da Zelândia, a segunda maior cerca de 1/4, e as restantes quatro câmaras mais pequenas 1/16 para cada (Gaastra, 2007: 14).

Com a implementação da cátedra, dos originais setenta e seis diretores, entre os que se demitiram e os que faleceram, reorganizou-se para sessenta, também proporcionalmente distribuídos pelas câmaras, vinte em Amsterdão, doze na Zelândia e sete nas câmaras restantes. Mudaram também os seus direitos e deveres. Os diretores receberam uma percentagem fixa de 1% do valor da equipagem dos navios e do retorno gerido pela venda dos produtos também de 1%. Este valor devia ser distribuído por toda a estrutura sub-administrativa, desde tesoureiros a outros empregados (Bruijn, *et al*., 1979: 12; Gaastra, 2007: 14).

Os diretores seriam depois representados por um grupo de elite eleito, chamado de *Heren XVII* (Dezassete Senhores). O número de diretores no painel era proporcional às operações de cada câmara, o que levou Amsterdão a ter oito diretores, a Zelândia quatro, e as restantes câmaras um diretor cada. O 17º diretor era apontado alternadamente por um

dos diretores da Zelândia e das restantes câmaras menores (Bruijn, *et al*., 1979: 11; Gaastra, 2007: 14).

As reuniões dos *Heren XVII* eram essenciais para o funcionamento da VOC. Encontravam-se duas vezes por ano, no início do ano financeiro, por norma em outubro, pouco depois na chegada da frota no final do Verão, e depois no início da primavera, fevereiro ou mais tardar março, antes da partida da nova frota e encerramento do ano financeiro (Gaastra, 2007: 19).

Nas reuniões que chegavam a durar mais de um mês discutiam-se aspetos relacionados com o mercado europeu, como as datas e organização dos leilões de bens e mercadorias, valores das vendas na Europa, verificação da equipagem dos navios antes e depois da partida, reflexão da gestão financeira das câmaras, revisão do capital existente, com atualização dos livros, e projeções financeiras e mercantis, entre outros. A partir desta última questão seria determinada a organização da próxima frota, de modo a poder responder às demandas do mercado europeu. Era decidido o número de navios e tripulantes a enviar para o Oriente, a quantidade de bens, ouro e prata a enviar para trocar pela lista de mercadorias que pretendiam receber. Eram também abordadas importantes questões acerca da organização da VOC na Ásia, como a atualização da situação por parte do Governador, ou a composição do Conselho das Índias na capital holandesa oriental de *Batavia*, rematando com a leitura do despacho enviado pelos mesmos (Gaastra, 2007: 20).

Para além da organização interna da VOC, a Cátedra delimitava a influência externa da companhia, oficializando o seu poder no Oriente. O estado autorizou a transferência de poderes soberanos, isto é, a VOC passou a poder atuar como estado. Diferenciava-se da influência no estrangeiro de outros reinos europeus no sentido em que a VOC não representava o estado holandês, mas era sim, um estado autónomo por si só no Oriente. Esta cedência foi realizada em troca de um envolvimento passivo do estado, sedimentado através de um juramento de fidelidade perante a República e uma promessa de relatórios constantes acerca da situação no Oriente. Os poderes soberanos da VOC permitiam desde a cunhagem de moeda, realização de tratados, construção de fortes, até à contratação de soldados, declaração de guerra e conquista permanente de territórios (Bruijn, *et al.*,, 1979: 119; Gaastra, 2007: 24; Bragg, 2016).

Esta abordagem permitia uma aproximação substancialmente menos diplomática e mais violenta no Oriente, que possibilitava resultados mais rápidos, porém destrutivos para várias comunidades autóctones e para os rivais da VOC.

Dá-se como exemplo a perseguição realizada aos navios portugueses nos primeiros anos da presença holandesa na Ásia. Os ataques que eram fortemente incentivados e apoiados pela República tinham dois objetivos, enfraquecer e intimidar as frotas portuguesas, levando à conquista do mercado europeu, e a aquisição progressiva dos entrepostos portugueses, conseguindo de uma maneira ainda mais eficiente estrangular a corrente mercantil Ibérica (Bruijn, *et al*., 1979: 119; Gaastra, 2007: 249; Parthesius, 2010: 36). Acrescenta-se o impulso de capital adquirido através o furto dos navios, que compôs uma grande percentagem dos lucros da VOC nos primeiros anos.

A questão da destruição das comunidades autóctones foi devido à nova cadeia de comércio holandês. Anteriormente o comércio era realizado através do estabelecimento de entrepostos comerciais nas regiões de interesse mercantil, conhecido como comércio de "organização em frota" e o negócio era realizado com os locais ou com os grandes reinos asiáticos, ficando dependente da afluência de especiarias no mercado local (Parthesius, 2010, 36). A VOC passou a optar por, quando possível, remover esse passo, e tomar controlo das produções agrícolas e reter o monopólio de certos produtos, de modo a ter uma vantagem dentro do circuito asiático. Para tal foi necessária a conquista de territórios por completo e a escravização dos povos locais (Bragg 2016).

3.1.3 A VOC na Ásia

A presença holandesa na Ásia inicia-se com a metodologia comercial do resto da Europa, estabelecendo, em 1604, o primeiro entreposto comercial na região de Bantam, no Oeste da ilha de Java, e uns anos mais tarde Jacarta, mais a Este. A região foi escolhida devido à sua vantagem geográfica, produção de pimenta e outras especiarias, e à suposta falta de presença de outros países europeus.

Os primeiros anos caracterizam-se por uma tentativa de criação de acordos com as entidades locais, de modo a poder controlar o comércio nas ilhas das especiarias. Foram criados diversos contratos, baseados na troca dos monopólios de cravinho nas Molucas, noz-moscada e macis nas ilhas Banda, por proteção ou auxílio militar contra a presença de outros reinos europeus (Parthesius, 2010: 37).

Esta estratégia resultou para o comércio a pequena escala inicial da VOC, porém, com o aumento de navegação holandesa na Ásia, foi necessário haver um retorno superior de modo a responder às exigências mercantis e de investimento realizadas na Europa. Para tal, a utilização de apenas capital holandês (sob a forma de moedas ou barras de metais preciosos), é insuficiente para a compra total que tem de ser feita em especiarias. Na segunda década desenvolve-se uma rede complexa de navegação intra-asiática, como se vê na Figura 1, que consegue maximizar o valor do capital trazido ao adquirir produtos como têxteis da Índia ou cerâmicas da China que são de grande demanda em outros locais na Ásia, valendo ainda mais que a prata ou ouro original da compra (Bragg, 2016; Parthesius, 2010: 38).

Este novo método implicou também uma reorganização das operações na Ásia. O entreposto comercial ganhou importância, servindo também como "armazém" para as mercadorias que iam sendo recolhidas e como centro de operações para a agilização do processo comercial.

A adoção do comércio intra-asiático levantou outras questões técnicas, relacionadas com a navegação em si. Nas primeiras tentativas de navegar num maior período de tempo em águas tropicais foi realizada com navios construídos na europa, cujas características hidrodinâmicas e estruturais foram concebidas para a navegação em águas frias e profundas. Esta utilização desaconselhada levou a uma dificuldade de navegação nos circuitos intra-asiáticos, carateristicamente mais rasos e com águas mais quentes, o que resultava numa destruição mais rápida dos cascos ou até em naufrágios (Parthesius, 2010: 39).

Ainda no primeiro quartel do século XVI, dividiu-se a navegação da VOC em dois grandes grupos, os navios do comércio intra-asiático, mais pequenos e ágeis, concebidos para as águas tropicais e transporte de pouca mercadoria, e os "*Retourschips*", maiores e mais robustos, concebidos para navegação em alto mar com grandes cargas. Os "*Retourschips*" navegavam para a Europa uma vez por ano, de modo a chegar no final do verão (Parthesius, 2010: 39)

O papel do entreposto aumentou ainda mais de importância, sendo que se deveria evitar que os navios de retorno permanecessem em águas tropicais por muito tempo. Acrescenta-se a complexidade de organização e sintonia obrigatória das várias frotas, de modo a conseguir ter as mercadorias preparadas e divididas proporcionalmente pelas câmaras antes da chegada dos navios de retorno. Manifestava-se a necessidade de criar um grande centro comercial VOC na Ásia.

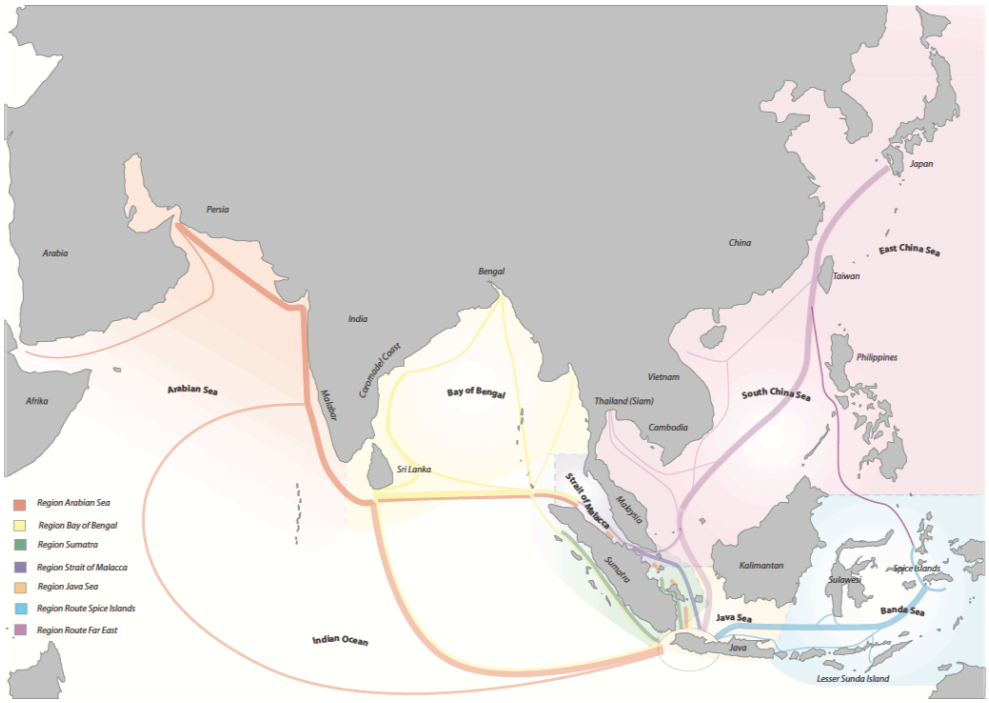


Figura 1 Mapa do Circuito Intra-Asiático (seg. Parthesious, 2010: 57)

Com o decorrer dos anos, a capacidade e ambição holandesa cresceu, e começam a ser feitos esforços para controlar por completo a navegação nas ilhas das especiarias e no restante Oceano Índico (Figura 1). Tal ambição resultou num aumento das pressões políticas e militares dos reinos europeus e asiáticos, ao que se acrescenta uma subida na resistência e exigências por parte dos líderes locais do arquipélago, o que levou a que a VOC optasse por tomar uma abordagem mais agressiva.

Jan Pieterszon Coen foi quem liderou a VOC para a nova etapa comercial, que vinha a mostrar-se como a mais intrusiva, porém mais lucrativa. Em 1617 foi nomeado Governador, e um ano depois retomou a região de Bantam e de Jacarta que tinha sido tomada pelos ingleses. O pequeno entreposto comercial de Jacarta foi completamente destruído e das suas ruínas foi fundada Batávia, local que viria a ser o centro de todas as operações holandesas na Ásia. O controlo do estreito de Malaca representa uma vantagem estratégica considerável, sendo o local que une o Extremo Oriente com o oceano Índico. Esta conquista irá vir a determinar o rumo do sucesso da VOC nos anos posteriores (Parthesius, 2010: 40)

Os 100 anos seguintes representaram o apogeu da expansão e presença da VOC na Ásia. O domínio sobre as ilhas das especiarias era quase total, com as ilhas de Ambon, Banda e Molucas, que representavam o monopólio do macis, noz-moscada e cravinho. As populações autóctones foram dizimadas, devido à escravatura e violenta opressão de

produções independentes, que eventualmente resultou numa substituição dos trabalhadores por escravos e numa tentativa de estrangulamento do comércio local, que levou a contínuos conflitos durante o controlo da VOC na região (Parthesius, 2010: 41).

A situação no Extremo Oriente era substancialmente diferente, sendo a área governada por poderosos Impérios. A China e o Japão optavam por uma política mercantil mais fechada, de modo a ter controlo sobre os valores dos seus produtos, como a seda e porcelana chinesa e os metais preciosos do Japão. Reconhecendo o potencial económico que uma relação comercial estável com estas nações poderia representar, foram realizadas várias tentativas de entrar no circuito, desde estratégias mais diplomáticas a mais violentas. As circunstâncias alteraram-se quando o Japão se isolou por completo em 1639, e a VOC tornou-se única ponte com o comércio japonês, tendo obtido controlo do entreposto na ilha artificial de Dejima, perto de Nagasaki, o único local onde era permitido o comércio externo. Este contacto exclusivo deu a vantagem comercial que a VOC procurava para entrar eficientemente na rede comercial do Extremo Oriente (Parthesius, 2010: 43).

A Baía de Bengal também foi explorada pela VOC, principalmente devido ao algodão e têxteis da Índia. A região pertencia ao Império Mugol, sendo necessário uma aproximação diplomática. Ao contrário do que acontecia no Extremo Oriente, o Império Mugol estava mais aberto ao comércio estrangeiro, e os contratempos residiam na presença estrangeira no Índico. Para além da procura por têxteis, a VOC investiu na produção e comércio de seda, açúcar, ópio, salitre (usado na produção de pólvora), arroz e escravos (Parthesius, 2010: 44).

Tendo em vista criar um assentamento permanente perto da Baía de Bengal, em 1640 a VOC conseguiu com o auxilio militar do rei de Kandy[4], conquistar a ilha de Ceilão (atual Sri Lanka) aos portugueses. Este acordo foi realizado com a condição de privilégios comerciais para os holandeses, porém estes exigiram também a ocupação dos entrepostos e fortes portugueses, tomando assim controlo da costa, e deixando o reino de Kandy em desvantagem comercial. Rapidamente o Ceilão e a Baía de Galle se tornam em dois dos principais portos da VOC (Parthesius, 2010: 44).

A VOC continuou a expandir-se para o oeste da Índia, terminando a rota marítima intra-asiática no mar Arábico, acabando por se unir com a Rota da Seda, já antes estabelecida. A Pérsia era um local de grande afluência comercial e monetária, servindo

[4] Monarquia e reino na Ilha de Ceilão do século XV ao XIX (1476 – 1818)

como um dos principais pontos de obtenção de capital para futuras trocas no Oriente, e ainda mais a oeste, no sul da Península Arábica, no pequeno entreposto de Mocha, onde foi inserido o café no circuito comercial (Krajewski, 2011: 15; Parthesius, 2010: 46).

Acrescenta-se a intensa presença portuguesa nesta região com as colónias de Goa e Cochim, o que levou a uma perseguição das frotas portuguesas e mais tarde inglesas, de modo a assegurar hegemonia da VOC no Índico e restringir o comércio estrangeiro (Parthesius, 2010: 47). Com receio que os portugueses utilizassem a Costa do Malabar como refúgio e conseguissem reorganizar-se para reconquistar os entrepostos perdidos, a VOC optou por conquistar e controlar a totalidade da costa entre Cochim e Goa em 1663.

Ainda mais a oeste, já fora do circuito intra-asiático, encontrava-se uma das mais importantes colónias da VOC, a Cidade do Cabo, na África do Sul. Este território sempre serviu como um ponto de apoio para navios a realizar a Rota do Cabo e mais tarde a rota de *Brouwer*, devido a presença de água potável na região. Em 1652 a VOC construiu a primeira estrutura permanente na Cidade do Cabo. Esta foi coordenada por Jan van Riebeeck, que tinha instruções para explorar a terra para agricultura, e a construção de um forte para a defesa perante os povos autóctones, os Khoikhoi, e outros reinos europeus, com os quais estavam em constante conflito. Na segunda metade do século XVII o entreposto foi-se desenvolvendo, até que em 1672 foi oficialmente declarado como colónia da VOC.[5]

Com estas condições reunidas, no final do século XVII, a VOC era a maior e mais bem-sucedida companhia comercial do globo, chegando a ter ao mesmo tempo mais de 150 navios mercantis, 40 navios de guerra, mais de 50,000 funcionários, um exército privado de mais de 10,000 soldados e um lucro de 40% sobre o investimento original.

3.1.4 Declínio e Perecer

O século XVIII representou a estagnação e eventual declínio da VOC. Pode-se considerar que a rede comercial intra-asiática foi o principal fator para o sucesso centenário da empresa, porém, a ampla área de influência e complexa organização (Figura 2) pode também ter sido a razão pela qual a VOC pereceu.

[5] Disponível em: https://www.sahistory.org.za/article/dutch-settlement [Consultado a 12/04/2021]

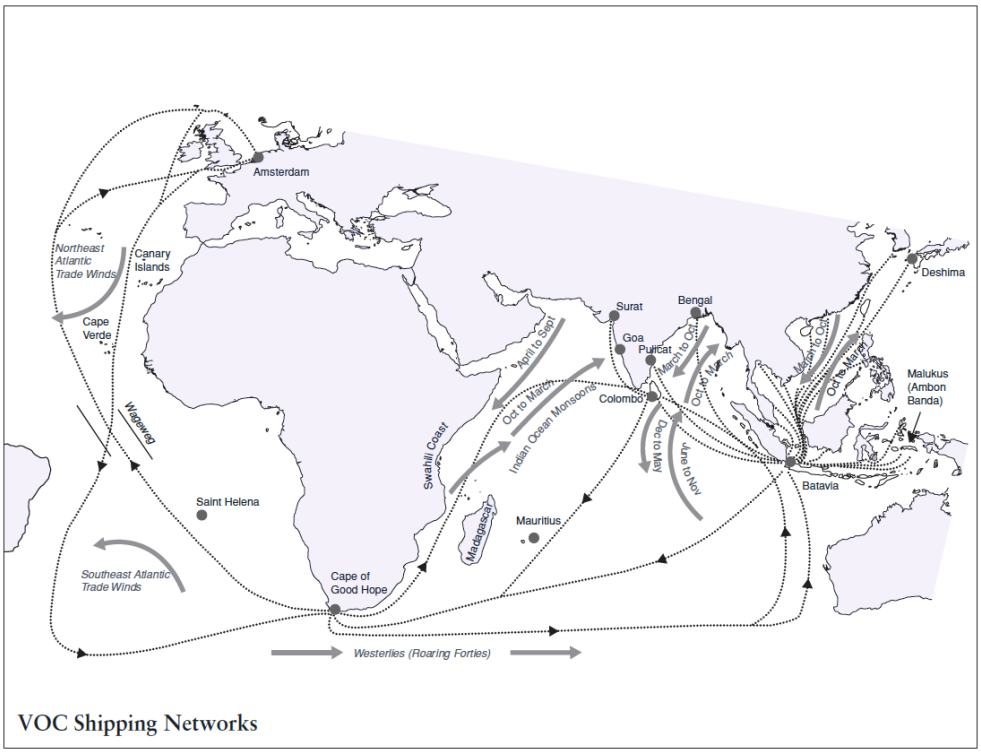


Figura 2 Mapa das Rotas VOC no Século XVIII (seg. Ward, 2008)

O envolvimento da empresa com o estado holandês estabelecido na Cátedra exigia um apoio militar em conflitos armados na Europa. O desenvolvimento da Terceira Guerra Anglo-Holandesa, na segunda metade do século XVII, ocupou uma parte considerável da frota da VOC, o que resultou não só numa subida dos preços dos produtos orientais, como também uma abertura no comércio asiático, a qual foi aproveitada por diversas companhias comerciais europeias (Kroef, 1948: 119)

O aumento da competição europeia levou a um aumento dos conflitos armados não só no palco europeu como também no palco oriental, ficando o século XVIII caracterizado como um período de violência e instabilidade comercial para a VOC. Esta instabilidade desenvolveu-se devido a uma tentativa da VOC de acompanhar as tendências e gostos europeus, que estavam a ser respondidos pelas outras companhias comerciais. Os novos produtos como chá, café e algodão, acabavam por ter uma taxa de retorno menor, exigindo um aumento da exportação, e consequentemente o aumento da capacidade comercial, e uma dificuldade acrescida de criar lucro, resultando num crescimento insustentável.

Com esta nova conjuntura, o aumento da exigência comercial resultou num aumento de investimento nos novos navios de maior capacidade e dos salários do corpo

burocrático, o que, juntamente com a corrupção existente nas infraestruturas no Oriente, consumiu a maioria das receitas da VOC, restando pouco para alimentar o mercado de ações e os empréstimos na Europa (Gaastra, 2007: 26; Kroef, 1948: 124).

O golpe final na queda da VOC foi o envolvimento da República na quarta guerra Anglo-Holandesa, entre 1780 e 1784, o que levou a empresa à total ruína financeira. Foi apenas graças a intervenção do Governo que a VOC conseguiu pagar os seus dividendos, tornando a empresa totalmente dependente do governo. Em 1796 os diretores demitiram-se e a companhia passou a pertencer à "República de Batávia"[6]. Na Ásia, na sequência da guerra de 1795 a maioria dos entrepostos e colónias foram conquistadas pelos ingleses, ficando a pertencer à agora hegemónica Companhia Inglesa das Índias Orientais (EIC) (Gaastra, 2007: 26).

3.2 A Navegação

3.2.1 Os Navios

A variedade e quantidade de navios empregues pela VOC pode ser vista como uma representação fiel da dinâmica marítima do circuito euro-asiático nos séculos XVII e XVIII. No início da companhia, vários navios eram comprados ou contratados para realizar a travessia, e quando o sucesso financeiro da operação foi garantido, investiu-se na construção de estaleiros.

Cada câmara tinha pelo menos um estaleiro naval, onde se contruíram as embarcações estandardizadas da VOC. Ao longo dos dois séculos de atividade da VOC sabe-se que foram contruídos cerca 1,461 navios, distribuídos proporcionalmente pelo nível de atividade e de investimento pelas câmaras (Gráfico 1). Cerca de 120 navios foram contruídos pela VOC, mas fora dos livros, 87 foram comprados e 95 foram contratados, resultando num total de 1,763 navios empregues pela VOC (Bruijn, *et al.*,1987: 54). A construção anual de navios foi aumentando ao longo dos anos, e foi proporcional à representatividade de cada câmara (Bruijn, *et al.*, 1987: 53).

[6] Órgão administrativo criado para representar a região da atual Holanda após a sua conquista pela França durante a campanha de 1794-95.

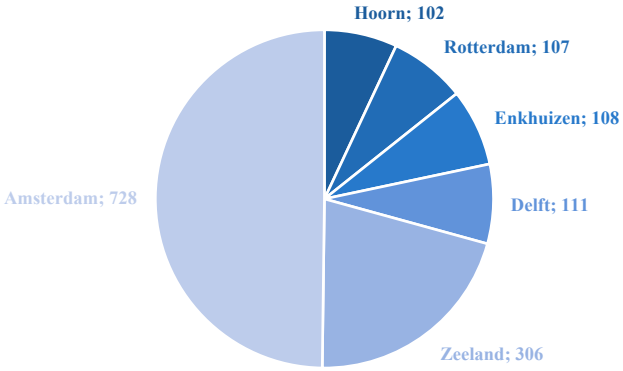


Gráfico 1 Navios Construídos por cada Camara VOC nos séculos XVII e XVIII (Adaptado de Bruijn, et al., 1987: 53)

A homogeneização das formas e medidas das embarcações tinha em vista criar uma frota coerente, de modo a regularizar e otimizar o espaço de carga e a duração da viagem até Batavia (atual Jacarta, Indonésia). Os navios eram então contruídos de acordo com medidas pré-estabelecidas, decididas nos encontros dos *Heren XVII*, tendo de ser adaptadas à evolução da rede comercial, e com as necessidades e possibilidades da companhia. As medidas eram feitas de acordo com o comprimento, largura e altura do navio, determinado em pés (1 *ft* = 28,3cm), e da tonelagem do navio, tendo como base a relação com o valor do lastro (devido ao valor do lastro ser uma variante, não é possível calcular a medida específica da tonelada da VOC) (Bruijn, *et al.,* 1987: 37, 41-47).

À medida que se apresentavam certas necessidades por parte de cada câmara, iam sendo feitas sugestões aos *Heren XVII*, como por exemplo adicionar coberturas, investir em forros exteriores em cobre, aumento do tamanho ou alterações dos perfis e dos cortes dos navios (Bruijn, *et al.*, 1987: 41-47).

As tipologias dos navios da VOC foram variando de acordo com a sua função e cronologia, podendo ser divididas em dois grandes grupos, os navios de popa de painel e os navios de popa redonda.

Os navios de popa de painel eram os mais comuns, pois seriam os que melhor otimizam o espaço de carga na ré do navio, e possibilitam o transporte de passageiros nas cobertas e nos castelos contruídos. O modelo mais transversal foi o Galeão (*East Indiaman*), utilizado do início ao fim da companhia, assumindo principalmente o papel de *Retourschip*, isto é, os navios que realizam a ida e volta ao Oriente. Estes navios eram relativamente velozes, com uma grande capacidade de carga mercantil e de passageiros, podendo ter até três cobertas e castelos relativamente complexos para a acomodação de oficiais. Os Galeões apresentavam por norma armamento, mais pequeno e em menor

quantidade que um navio de guerra, mas o suficiente para se defenderem de ataques de piratas e outros inimigos (Bruijn, *et al.*, 1987: 38, Van Duivenvoorde, 2009: 21-31; Van Duivenvoorde, 2015: 8-40, 143-186).

Outro tipo de navios de popa de painel comuns foram os Iates (*Yacht*). Estes estavam divididos entre iates pequenos (80ft-100ft) e iates grandes (120ft-150ft). A tipologia de iates grandes acaba por ser bastante semelhante à dos Galeões, variando principalmente na função final da embarcação, servindo uma ou duas vezes como *retourships*, e depois entravam em serviço no circuito intra-asiático. São mais comuns no início do século XVII, até que na segunda metade do século XVIII são renomeados de *Pinas* (Bruijn, *et al.,* 1987: 39, Van Duivenvoorde, 2009: 21-31; Van Duivenvoorde, 2015: 8-40, 143-186).

O último tipo de navio de popa de painel presente na frota da VOC era o *Fregat*. A sua forma assemelhava-se a um iate pequeno, mas era feito com uma madeira mais leve, e destinado a uma navegação mais rápida.

Os navios de popa redonda não tinham tanto uso como *Retouschips*, sendo utilizados principalmente no comércio europeu e no circuito intra-asiático, para transporte de mercadorias flexíveis, como pimenta, arroz ou centeio. O tipo mais comum era o *Fluit*, um navio mercante, barato de se construir e de manter, porém devido à complexidade da construção, eram mais raros. O tamanho podia ir dos 100ft a 140ft, apresentar até duas cobertas e comporta de armamento. Outros tipos de navios de popa redonda seriam bastante raros e todos relativamente semelhantes aos *Fluit*, mas com pequenas diferenças como os *Katschip* (mais pequenos)*, Hekboot* (mais abertos nas obras-mortas)*, Galjoot* (mais pequenos e com menos alcance)*,* Hoeker (especializados em alta velocidade) e *Bootje* (mais pequenos) (Bruijn, *et al*., 1987: 40, Van Duivenvoorde, 2009: 21-31; Van Duivenvoorde, 2015: 8-40, 143-186).

3.2.2 A Viagem

OUTBOUND

Pela altura em que a VOC enveredou no comércio marítimo asiático, já várias nações tinham explorado outras rotas e estabelecido contactos no Oriente. A principal presença europeia no Oriente desde o século XVI eram os portugueses, que já tinham fundado colónias e entrepostos, ligados com uma complexa rede comercial.

Foi a partir dos conhecimentos dos portugueses que os holandeses conseguiram impulsionar a navegação atlântica e asiática da VOC. No final do século XVI, Jan Huygen van Linschoten passou 13 anos a trabalhar para a coroa portuguesa e depois da União Ibérica para a coroa espanhola, mais especificamente a estudar as estratégias de navegação e comércio portuguesas na Ásia. Em 1592 regressou a Enkhuizen, onde redigiu uma obra de três volumes chamada *Reys-gheschrift vande navigatien der Portugaloysers in Orienten* (Relatos de Viagem da Navegação Portuguesa no Oriente). A obra descrevia os caminhos realizados para a Ásia com todas as condições técnicas a ter em consideração, as rotas marítimas, entrepostos e colónias já estabelecidas na Ásia, e aconselhava a ilha de Java como a melhor opção para o centro de operações da VOC (Bruijn, *et al*., 1987: 59).

As palavras de Huygens foram inicialmente seguidas, e permitiram o sucesso das primeiras viagens ao Oriente. Porém, o perigo de um constante cruzamento com frotas portuguesas e necessidade de apoio em entrepostos e colónias portuguesas levou a que a VOC optasse por procurar outros caminhos para a Ásia. Também levou a que a VOC assumisse numa fase inicial um caráter militar, com o objetivo de se proteger de ataques portugueses e de enfraquecer os entrepostos portugueses na Ásia (Bruijn, *et al.,* 1987: 59).

Na primeira década a decisão das rotas a seguir ficava a critério do capitão do navio, porém isto resultava em diferentes tempos de chegada e uma dificuldade acrescida de organização da rede comercial. Deste modo, ainda na segunda década do seculo XVII a decisão das rotas a seguir ficou a critério dos *Heren XVII*, o que permitiu homogeneizar a duração das viagens e garantir a fluidez da cadeia mercantil (Bruijn, *et al*., 1987: 60, Gaastra, 2007: 24; Brass, 2016).

Em ordem de garantir que os comandantes cumpriam as ordens dadas eram realizados incentivos monetários a quem conseguisse completar as viagens nos tempos estipulados e coimas a quem falhasse. Os diários de bordo tinham de ser entregues aos diretores de cada câmara no final de cada viagem de modo a poder avaliar a eficiência da rota e justificar eventuais atrasos (Bruijn, *et al.* 1987: 61).

A VOC optava também por distribuir manuais com instruções e mapas para a navegação entre a Holanda e Java, onde descreviam as rotas a realizar, os ventos, correntes e monções dominantes dependendo da altura do ano. Esta iniciativa não só reduziu os tempos de viagem, como os riscos de navegação e de perda de navios e mercadoria (Bruijn, *et al*., 1987: 51).

A viagem começava num dos três principais portos da costa Holandesa, dependendo da câmara: as embarcações das câmaras de Amsterdão, Hoorn e Enkhuizen partiam de Texel, as de Delft e de Roterdão partiam de Georee e as de Zelândia partiam de Rammekens ou Wielingen (Figura 3). Os navios partiam por norma perto do Natal (dezembro), altura em que tinham o máximo de provisões disponíveis, e chegavam ao Atlântico na melhor altura do ano para navegação. Também era costume sair uma segunda frota perto da Páscoa (março/abril), porém esta por norma deparava-se com condições de navegação mais adversas (Bruijn, *et al*., , 1987: 62).

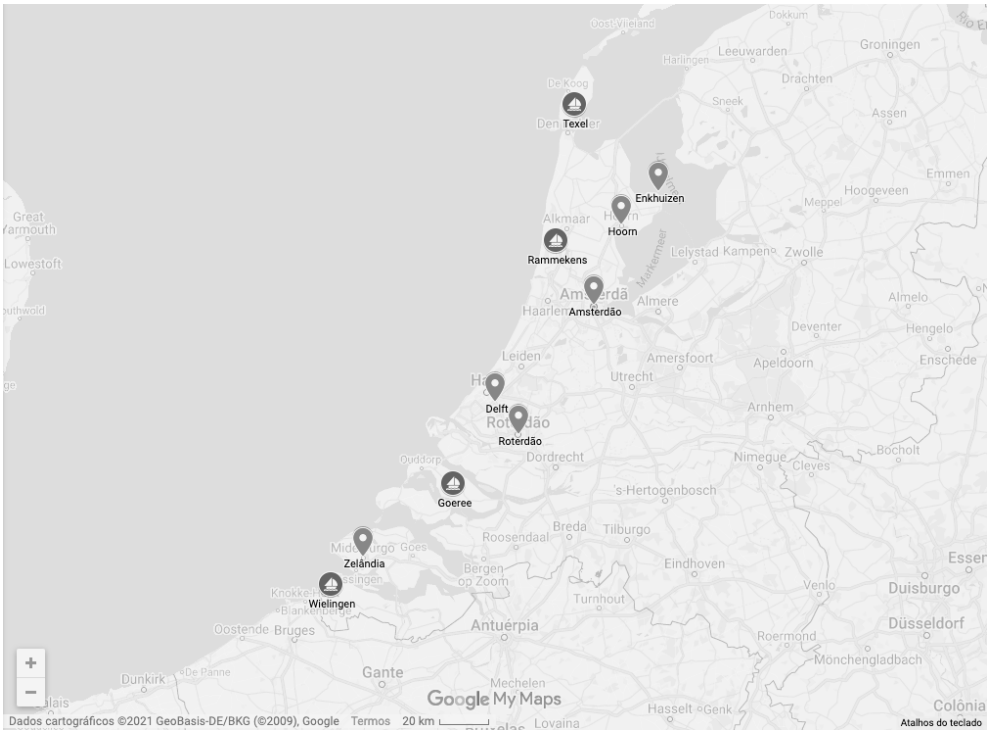


Figura 3 Mapa das Sedes das Câmaras VOC e Respetivos Portos (Retirado de https://www.google.com/maps/ - Alterado pela Autora)

De seguida a frota tinha de chegar ao Atlântico. O caminho mais direto era pelo Canal da Mancha. Este também era o mais seguro, tendo como advertências apenas os bancos de areia mais perto da costa, e a dificuldade de navegação na eventualidade de haver ventos do Sudoeste. Porém, em momentos de conflito, tanto com o reino de Inglaterra, como com o de França, ou em momentos de maior incidência de pirataria ou em condições climáticas extremamente adversas, o perigo de atravessar o canal tornava-se demasiado. Nestes casos a frota optava pelo *backway* (o caminho de trás), uma rota mais demorada que contornava o norte da Escócia e as Ilhas de Shetland. Este caminho era exponencialmente mais perigoso em termos de navegação devido aos vários recifes e más condições climáticas (Bruijn, *et al*., 1987: 63, Ward, 2008: xvi).

Após entrar no Atlântico os navios navegavam entre a costa de Portugal e as ilhas dos Açores, e contornando pelo lado este a ilha da Madeira, passavam pelo oeste das Canárias até chegar a Cabo Verde. De Cabo Verde até à linha do Equador a navegação tornava-se mais incerta, devido à dificuldade em manter a longitude. Nesta zona existia um grande risco de perder o rumo e sofrer consequências desastrosas. Se saíssem do rumo para Oeste perder-se-iam em alto mar até chegar à América espanhola ou portuguesa, e se saíssem para Este iriam embater na Guiné portuguesa. Devido a estas circunstâncias, foi criado o *Wagenspoor* (Trilha do Vagão) (Figura 4), um corredor delimitado por nove pontos que tinha como objetivo conduzir os navios de um modo preciso até atravessarem o equador e poderem continuar a viagem até ao primeiro e único porto de escala no Atlântico, a Cidade do Cabo, na atual África do Sul (Bruijn, *et al*., 1987: 64-5; Ward, 2008: xvi).

A Cidade do Cabo foi das primeiras colónias holandesas do circuito asiático, fundada em 1652 e que rapidamente se tornou no principal porto de escala para as operações da VOC. Os barcos podiam também aportar em Cabo Verde, ainda que não fosse aconselhado. O tempo de reposição de provisões e trocas comerciais demorava no mínimo 8 dias, sendo estendido para uma média de 26 dias (Bruijn, *et al*., 1987: 66; Ward, 2008: xvi).

Após a partida da Cidade do Cabo restava atravessar o Indico até chegar a Java. As primeiras tentativas da travessia foram feitas pelo norte do Oceano Índico, o que implicava o cruzamento regular com as frotas portuguesas que dominavam a zona. Em 1610 o navegador Henrik Brouwer desenvolve uma nova rota, que se baseava a seguir em linha reta pelo sul do Índico, até apanhar os ventos de sudeste que os levariam diretamente para Java. Este caminho provou ser não só mais seguro, como substancialmente mais rápido, levando cerca de dois meses e meio da Cidade do Cabo a Batavia. O caminho apresentava também um menor risco de furacões e temperaturas mais amenas, que permitiam uma melhor dieta e saúde a bordo (Bruijn, *et al*., 1987: 67, van Duivenvoorde, 2015: 2; Ward, 2008: xvi).

Em 1616 a rota de *Brouwer* torna-se obrigatória, sendo ela também regulamentada. Os comandantes teriam de ter cuidado a realizar este troço da viagem, devido à dificuldade de calcular a longitude, e correr o risco de perder os ventos do Sudeste e sair da rota demasiado cedo perdendo o rumo, ou demasiado tarde e embater contra a costa da Austrália. A solução era ir contando as milhas percorridas diariamente,

até chegar à zona onde se virava para norte, dependendo do destino final: Ceilão, Índia ou Batávia (Bruijn, *et al*., 1987: 68; van Duivenvoorde, 2015: 2; Ward, 2008: xvi).

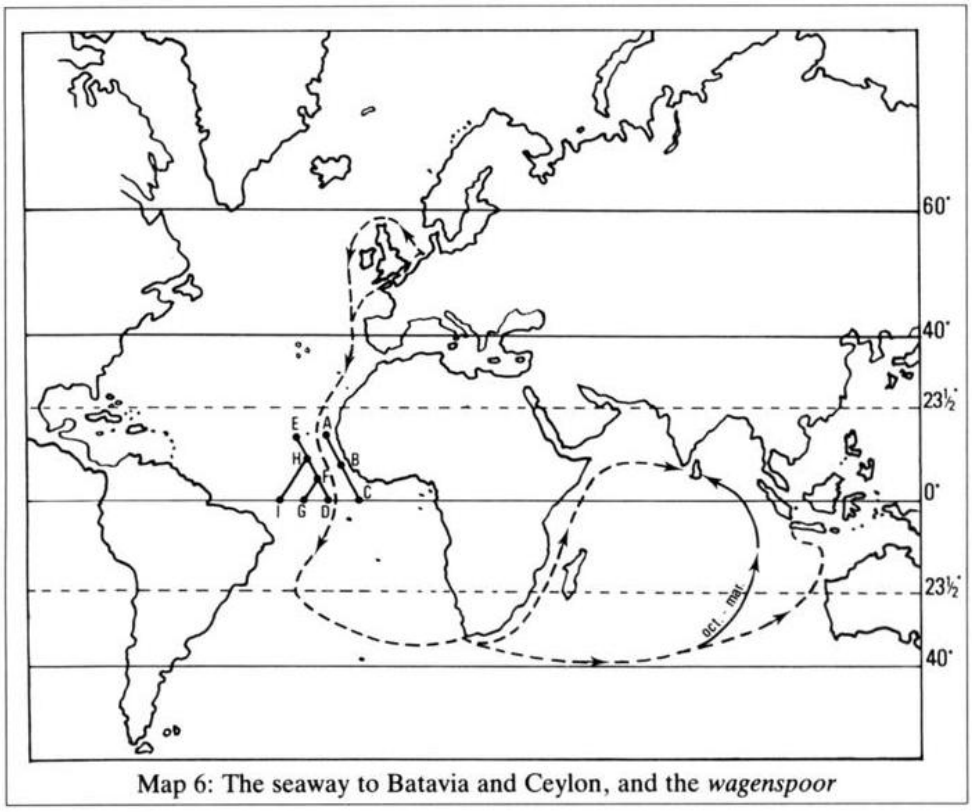


Figura 4 Mapa da Rota Outbound (seg. Bruijn, 1987: 65)

A duração total da viagem da Holanda a Batávia era de cerca de 243 dias, e eram percorridas cerca de 15,000 milhas náuticas (27,780 km). A viagem era comprida e dura, porém, raramente catastrófica. Para além das ocasionais mortes a bordo, devido a conflitos ou doença, a probabilidade de haver um naufrágio que ceifasse a vida da maioria da tripulação era de cerca de 3 % das aproximadamente 4700 viagens realizadas (Bruijn, *et al*.,1987: 73).

Os navios naufragavam principalmente devido a tempestades, nevoeiro, má navegação (erro humano), navios incapazes de navegar, captura ou conflitos armados. Cerca de 0,75% de todas as viagens *outbound* terminaram com a captura do navio, 14 navios no século XVII e 22 no século XVIII, resultando num total de 36 navios capturados (Gráfico 2) (Bruijn, *et al*., 1987: 75).

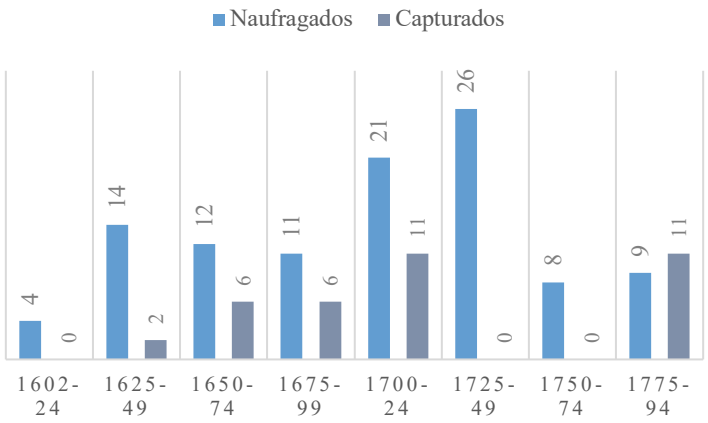


Gráfico 2 Navios Outbound VOC Perdidos por Naufrágio ou Captura (Adaptado de Bruijn, et al., 1987: 75)

Os naufrágios eram mais comuns, acumulando um total de 105 navios *outbound* naufragados registados, 41 no século XVII e 64 no século XVIII. Dos navios cujo naufrágio foi devidamente registado, mais de metade naufragaram na primeira metade da viagem, antes de chegar à Cidade do Cabo, num número de 55, e metade desse valor foi perdido apenas na costa do Reino Unido. Uma quantidade considerável perdeu-se em diversos conflitos armados (Gráfico 3) (Bruijn, *et al*., 1987: 75-6).

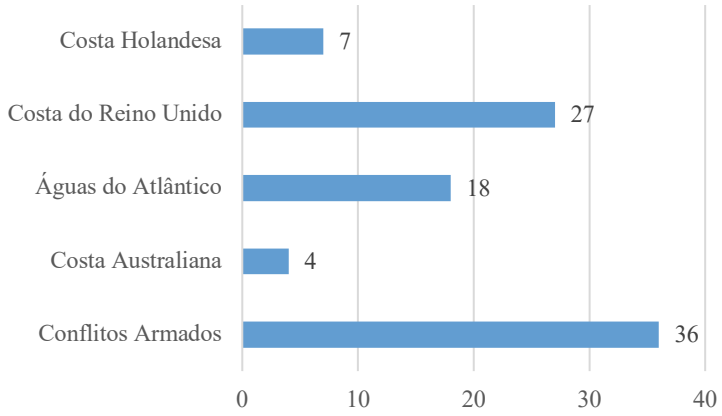


Gráfico 3 Distribuição dos naufrágios Outbound por Região (Adaptado de Bruijn, et al., 1987: 75-6)

Homebound

A viagem de regresso era bastante semelhante à de ida, durando cerca de 235 dias onde eram percorridas cerca de 14,000 milhas náuticas. A partida era feita nos portos de Batavia ou da Baía de Galle no Ceilão, após se ter carregado o navio, de se ter realizado as manutenções necessárias e aguardar por um agrupamento da frota que se voltaria a encontrar na Cidade do Cabo. Esta espera era importante, pois juntamente com a escolha estratégica do caminho pelo norte do Índico até entrar na rota de Brouwer, podia proteger

as mercadorias do elevado risco de pirataria e assaltos. A partida dos *Retourschips* dava-se entre outubro e abril, havendo uma percentagem dos navios que permanecia para servir no circuito Intra-Asiático (Bruijn, *et al*., 1987: 77-80).

A taxa de perda dos navios de volta era superior à dos navios de ida, atingindo uma média de 5% dos navios que partiam dos portos asiáticos. Das cerca de 3300 viagens de ida, 141 navios naufragaram, 72 destes ainda no Oceano Índico. As razões para este aumento da taxa de perda dos navios devem-se a vários fatores, tais como as complicações de navegação no Índico, ataques de inimigos e piratas, ou condições climáticas extremas como furacões e tufões. Acrescenta-se a falta de preparação dos navios, tendo estes já viajado pelo menos 8 meses e ficando parados em águas inadequadas para os materiais de que eram feitos, deteriorando-se mais rapidamente as madeiras e junções. As reparações possíveis eram limitadas, não havendo infraestruturas adequadas para a reparação de galeões nos portos asiáticos. Por fim os navios eram sobrecarregados e a tripulação muitas vezes reduzida, resultando num navio, de uma maneira geral, debilitado e fragilizado (Bruijn, *et al*., 1987: 90-1).

3.2.3 A Tripulação

Ao longo dos dois séculos de atividade da VOC estima-se que nas 4,700 viagens *outbound* viajaram cerca de 1 milhão de europeus para a Ásia, e que nas 3,300 viagens *homebound* partiram cerca de 300 mil pessoas de volta para a Holanda (Bruijn, *et al*., 1987: 143). Para além dos impulsos comerciais e monetários da companhia, foram as pessoas a bordo dos navios que materializam a VOC, que fizeram engrenar o enorme sistema comercial, que personalizam os navios e naufrágios, e que conseguiram aproximar duas distantes pontas do mundo.

Os registos dividiam a tripulação em quatro categorias principais: marítimos, soldados, passageiros e artesãos. Os marítimos compõem cerca de 60% da tripulação, vão desde os marinheiros, até aos oficiais, incluindo ainda os barbeiros e cirurgiões. Os soldados (30% da tripulação) e artesãos (menos de 10% da tripulação) eram comissionados pela VOC para trabalharem no Oriente, podendo ajudar pontualmente no serviço do navio, como aconteceria com os soldados que poderiam servir de vigia ou os artesãos auxiliarem nas reparações do navio (Bruijn, *et al*., 147). Se os marítimos, soldados e artesãos não pretendessem regressar na viagem seguinte, teriam de servir um contrato de trabalho na Ásia, no mínimo entre 3 a 5 anos (Bruijn, *et al.,* 147).

Os passageiros compunham menos de 10% da tripulação, mas eram o grupo que apresentava o registo de bordo mais pormenorizado (com nomes, cargos, acompanhantes, entre outros), e eram os proprietários da maior parte da cultura material não relacionada à carga ou ao equipamento do navio, isto é, os itens pessoais presentes nos registos históricos e arqueológicos. São principalmente membros da alta sociedade, como oficiais da VOC, mercadores, administradores, juízes ou membros do clero. Estes tinham direito a uma cabine, e poderiam embarcar acompanhados das suas mulheres, filhos e criados (Bruijn, *et al.,* 1987:148).

A vida a bordo era, para dizer o mínimo, desafiante. Quem não tivesse direito a cabine teria de dividir um espaço comunitário na primeira coberta, extremamente apertado onde dormiam em redes quase sobrepostas, com más condições de higiene e ventilação. A comida era racionada, de modo a poder durar pelo menos 4 meses, e rapidamente se esgotavam os bens frescos, como frutas e vegetais, lacticínios e outros derivados animais, tendo de eventualmente se adaptar para uma dieta com menos sabor e nutrientes, o que levava a uma rápida deterioração da saúde dos tripulantes (Bruijn, *et al.,* 1987:161, Bruijn, 2009: 49-84).

Em termos de bebida, as bebidas alcoólicas tinham de ser cuidadosamente consumidas, para evitar a embriaguez. Primeiro era dada a cerveja, visto que se estragava com mais facilidade, racionando o gin e o brandy que duravam mais tempo e porque se acreditarem ter poderes curativos. A água era guardada em barris de 600 litros, porém, devido às más condições de armazenamento, no decorrer dos quatro meses em alto mar esta também acabava por desenvolver microrganismos e outros corpos perigosos para o consumo (Bruijn, *et al*., 1987: 160).

Estas eram as condições precárias que contribuíam para um valor considerável da taxa de mortalidade a bordo, à parte dos naufrágios. As doenças individuais e surtos de doenças contagiosas derivadas da falta de higiene e nutrição e os naufrágios resultaram numa estimativa de 17,5% de fatalidades abordo dos navios *outbound*, e 12,2% dos navios *homebound* (Bruijn, *et al*., 1987:163-4, 170).

O ambiente a bordo poderia rapidamente escalar para um de violência, devido às disparidades salariais e de classes sociais, às rivalidades de grupos étnicos ou nacionalidades, ou a presença de mulheres a bordo. As ocasionais lutas, motins ou desertores teriam de ser controlados com um punho de ferro, chegando mesmo a serem empregues castigos corporais ou pena de morte por parte dos oficiais dos navios (Bruijn, *et al*., 1987:157-9).

3.2.4 A Carga dos Navios *Outbound*

O comércio asiático tem como base a troca de metais preciosos, vindos dos circuitos atlânticos, no Oriente, em ordem de poder levar de volta para a Europa produtos asiáticos que estavam em grande demanda. Isto leva a uma diferença considerável em termos de cultura material presente a bordo dos navios *Outbound* e *Homebound*. Os navios *outbound* transportam a moeda de troca e os *homebound* traziam os bens para venda. Este foi um padrão que se encontra não só nos registos históricos das cargas do navio, como também no registo arqueológico. Este capítulo descreve a carga e organização encontrada na maioria dos navios *outbound*, nos quais o *Slot Ter Hooge* se enquadra.

Os navios *outbound* da VOC tinham consideravelmente menos carga que os *homebound*, o que obrigava a uma adaptação do lastro em relação ao tamanho do navio. O lastro poderia ser o típico lastro de areia, pedra ou ferro velho, como também podia ser "lastro útil", isto é, carga pesada que viria a ter utilidade no comércio asiático, como blocos de pedra para construção, barris cheios, madeira para construção civil ou naval, lingotes em chumbo ou metais preciosos (Bruijn, *et al.*, 1987: 179).

Os metais preciosos incluíam o ouro, a prata e o cobre, e foram os impulsionadores do comércio europeu na Ásia. Os metais provinham de minas europeias, ou de minas na América do Sul, que eram comprados aos espanhóis, e mais tarde também proporcionados pela WIC (*West-Indische Compagnie*). Os *Heren XVII* estavam encarregues de comunicar com o *Hoge Hegering*, a entidade encarregue da gestão e armazenamento das finanças VOC na Ásia, e que encomendavam os metais sob a forma de barras ou de moedas (Bruijn, *et al.*, 1987: 179).

As barras eram cunhadas pela VOC, para serem depois fundidas e reutilizadas no Sudoeste Asiático e na Índia. As moedas mais comuns transportadas pela VOC são os reais espanhóis, e os florins, ducados, *stuviers*, *duits* e xelins. Os navios no auge da atividade da VOC, no início do século XVIII, chegavam a transportar 30 a 40 arcas de metais preciosos (Bruijn, *et al.*, 1987: 184).

Para além da carga monetária existia carga de bens, divididos em três categorias: bens para consumo na viagem, bens para consumo da companhia nas colónias, e bens para troca no circuito. Esta última era a menos representativa, pois ao contrário dos bens asiáticos na europa, os bens europeus não eram muito procurados na Ásia. Os mais comuns eram os têxteis, como panos, lãs, algodão, seda e sarja, bebidas alcoólicas como

a cerveja e o vinho, e mercúrio, normalmente armazenado em frascos *Bellarmine* com tampas de enroscar em estanho (Bruijn, *et al.*, 1987: 183, 219).

Os bens para consumo da companhia representavam a maioria da carga, apesar de ser algo complicado de distinguir das outras categorias. A melhor maneira de realizar a separação é através dos registos históricos ou a contabilização dos vestígios arqueológicos, sendo que os bens para troca ou para consumo da companhia são encontrados em maiores quantidades e estariam armazenados em barris ou nos conveses inferiores. Os bens para consumo da companhia eram direcionados para os europeus nos entrepostos e colónias em África e na Ásia. Estes tinham como objetivo aproximar os colonos europeus às suas raízes, e manter a identidade e estilo de vida europeu presente no quotidiano. Os objetos representavam uma tentativa de ocidentalizar as colónias, e contrariar a tendência de orientalizar os colonos. Os objetos a bordo incluíam vestuário como chapéus e tecidos, utensílios domésticos europeus, livros religiosos e produtos alimentares como queijos, manteiga, sal e bebidas alcoólicas como rum, cerveja, vinho e brandy (Bruijn, *et al.,* 1987: 181, 219).

Por fim deve-se referir os bens para consumo a bordo, que giravam em torno das provisões alimentares, tais como água, bebidas alcoólicas, vinagre, manteiga, carnes secas, azeite, sal e cereais, e os utensílios necessários para preparar a comida, como tachos, panelas, frigideiras, colherões e coadores, e para a consumir, como pratos e talheres em estanho (Bruijn, *et al*., 1987: 182, 220).

As dispensas dos médicos-cirurgiões incluíam almofarizes, instrumentos de cirurgia e produtos curativos e desinfetantes (Bruijn, 2009: 49-85). Dos artesãos encarregues pela manutenção do navio conhecem-se colherins e martelos de pedreiro, barris de pregos, macacos, machados, enxós, cinzéis, martelos, limas e ferros e outros materiais de calafetagem (Bruijn, *et al*., 1987: 181, 219).

Seria ainda necessário transportar a equipagem suplente do navio, como massame, cabos e cordões, lanternas, bombas de convés, e instrumentos de navegação como compassos, quadrantes e astrolábios. Por fim surgem os itens pessoais, como vestuário, jogos, caixas de tabaco, pentes, arcas e livros. Devido à menor quantidade destes itens, podem nem vir a ser referidos nos registos históricos, e passam por vezes despercebidos no registo arqueológico (Bruijn, et al., 1987: 181, 220).

4 Naufrágios VOC *Outbound* no Mundo

Atendendo à importância dos vestígios arqueológicos dos navios *outbound* no estudo comparativo da carga do *Slot ter Hooge*, optou-se por fazer uma análise dos quinze barcos mais significativos que se perderam na viagem em direção ao Oriente, de modo a compreender todos os aspetos do que terá sido a vida do barco naufragado na Baía do Guilherme.

4.1 *Campen*, 1627

Naufraga: 14 de outubro de 1627

Descoberta: 1979

Status: In situ

Processo: Parcialmente escavado

Proteção: Protegido por lei

Tipo de sítio: Disperso, contaminado

Nível de estudo: 3

Rumo: Oriente

Partida: Texel

Destino: Batavia

Localização: Needles of Wight, Reino Unido

Embarcação:

Comprimento: Iate

Tonelagem: 300

Lastro: 150

Complemento (>): 160

Construído: 1620

Camara: VOC Amsterdão

Estaleiro: Amsterdão

Capitão: -

O navio *Campen* naufragou na costa de Needles, no Reino Unido, a 14 de outubro de 1627. O navio pertencia a uma frota de 7 embarcações que partiu de Texel a 12 de outubro de 1627, e estava a realizar a sua primeira viagem para o oriente, o que implicava o transporte de ouro, prata e outros bens preciosos para iniciar as trocas no circuito asiático. O *Campen* era um iate de 300 toneladas com destino Batávia (Larn, 1985a: 2).

A década de1620 foi marcada por um período de tensão entre o reino britânico e a república holandesa, devido às notórias hostilidades ocorridas em 1623 na ilha de Amboina, nas Molucas (Nijman, 1994: 222). Como tal, a frota tinha instruções específicas para contornar as ilhas britânicas pelo norte, pela Rota de *Achterom,* e para não aportar em território inglês, de modo a evitar conflitos e perda de mercadoria valiosa. Porém, a 14 de outubro a frota foi apanhada por uma tempestade e os navios obrigados a procurar abrigo na costa de Wight. A falta de conhecimento da área levou a que os navios encalhassem numa zona menos profunda, numa tentativa de passagem entre as Needles

de Wight. O *Campen* afundou imediatamente, devido à total destruição do casco nas rochas (Larn, 1985a: 3).

A tripulação do *Campen* conseguiu salvar-se e levou consigo duas arcas de moedas de prata. A restante carga foi alvo de resgate ilegal, por parte de pescadores e outros moradores da área, e, mais tarde, alvo de resgate oficial. A VOC contratou o mergulhador holandês Jacob Johnson que utilizou o seu "sino de mergulho" para resgatar a maioria da mercadoria afundada. Porém, a história complexificou-se, pois Jacob oscilou entre o seu contrato com a VOC e a comissão que lhe foi dada pela coroa inglesa, e muitos bens ficam perdidos nos processos jurídicos realizados por ambos partidos (Larn, 1985a: 5-8).

A posse dos bens dos navios foi alvo de uma disputa sem fim, não existindo documentos que oficializem o proprietário oficial. Não foram registados mais resgates e o naufrágio e restante carga eventualmente caíram no esquecimento (Larn, 1985a: 8).

A descoberta contemporânea deu-se a 30 de Junho de 1979. Foram removidos vários lingotes de chumbo e uma moeda, que comprova a presença do naufrágio. Em Setembro do mesmo ano a descoberta foi reclamada pelo arqueólogo Richard Larn, e as escavações iniciaram-se a 5 de abril de 1980 (Larn, 1985a: 9).

A intervenção deu-se ao longo de 5 anos, estendendo-se o trabalho de investigação às décadas seguintes. As condições adversas foram o fator principal para a longa duração da intervenção, sendo que o local se encontrava numa zona rasa (3 a 5 metros de profundidade) desprotegida dos ventos e dinâmicas marítimas, resultando em poucos dias que possibilitassem um mergulho seguro. Quando estes mergulhos ocorriam, as horas de mergulho diárias eram em média entre 1 e 5, devendo de se aproveitar o período de maré cheia (Larn, 1985a: 9)

A operação de resgate de artefactos foi realizada com o auxílio de um *dori* de 17 pés em alumínio e um magnetómetro, uma sugadora a água, explosivos, detetores de metais, ferramentas manuais de escavação e os artefatos eram recuperados em redes e equipamentos de elevação variados (Larn, 1985a: 10).

O sítio arqueológico estava parcialmente descoberto, e foi realizado um levantamento antes de qualquer tipo de intervenção. A georreferenciação da área de intervenção e dos artefatos foi realizada a partir do princípio da triangulação, utilizando como ponto base uma das arestas que estava relacionada a dois pontos fixos exteriores (Larn, 1985a: 10 - 15).

O *Campen* pode ser considerado como um sítio arqueológico disperso e contaminado, devido a três fatores: as intervenções já realizadas no século XVIII, a forte

dinâmica marítima, e a sua proximidade de outros dois naufrágios de períodos mais recentes e consequente sobreposição de materiais arqueológicos. Ainda que minuciosamente realizado, o registo e intervenção não permitiu a deteção de um padrão coerente e os materiais recolhidos encontravam-se num mau estado de conservação (Larn, 1985a: 15).

Do casco foram detetados fragmentos de madeira da estrutura, com furos de fixação e pregos, pedaços finos de madeira, provavelmente pertencentes ao forro exterior ou aos pisos, e pêlo animal que seria utilizado para a calafetagem. Foi identificado também um pedaço fino de chumbo, que apresentava furos de fixação, porém não tinha tamanho suficiente para comprovar a sua utilização como forro exterior, podendo ter servido outras funções. Os pregos e estacas encontrados eram feitos de chumbo ou ferro, podendo pertencer ou à estrutura do navio ou ao conjunto de materiais do carpinteiro de bordo, ou ainda à carga do navio sendo que a maioria dos elementos foram encontrados num aglomerado (Larn, 1985a: 15).

Não existem dados bibliográficos acerca do armamento do *Campen*, mas sabe-se que na campanha do século XVIII foram recolhidos 5 peças de artilharia. As investigações modernas permitiram o achado de uma câmara de uma arma de carregamento pela culatra em ferro fundido, e vários tipos de munições, sendo mais predominantes as balas de ferro redondas, e vários estojos de munições em cobre (Larn, 1985a:16 – 18).

A cultura material recuperada, ainda que em mau estado de conservação, é variada. A cerâmica encontrada engloba cerâmica comum, grés, cerâmicas com vidrado de estanho e porcelana. O vidro foi menos comum, tendo-se recolhido apenas fragmentos de vidro verde de garrafas e um fundo de um vidro mais fino com adornos em madre pérola (Larn, 1985a: 19, 21).

O estanho é dos metais mais comuns a bordo dos navios para esta cronologia, porém só foram encontrados jarros, colheres e tampas. Os outros metais apresentavam uma maior variedade de formas, como castiçais em cobre e latão, um coador em cobre, anéis, agulhas e alfinetes em latão, adornos em latão, um tinteiro em chumbo e pás de forno em ferro e madeira (Larn, 1985a: 19 – 26). Os objetos pessoais encontrados foram contas em vidro, fitas em cabedal com fivelas em latão e cachimbos em caulino (Larn, 1985a: 26, 28).

A carga do navio encontrada era principalmente composta por lingotes de chumbo, pregos de ferro e mós e moventes em pedra (Larn, 1985-A: 28 – 31). O tesouro do navio

foi recolhido nas primeiras campanhas, ainda no século XVII, porém ainda foi possível encontrar moedas soltas no sítio arqueológico, nomeadamente "*lion daalders*" holandesas, as moedas de troca mais comuns do século XVII (American Numismatic Rarities, LLC, 2004: 282; Larn, 1985b, 110 – 116). Por fim, foram detetadas também provisões da embarcação, sob a forma de ossos de animais (vacas, porcos, galinhas, peixes) associadas a vestígios de barris em madeira (Larn, 1985a: 28).

4.2 Batavia, 1629

Naufraga: 4 de junho 1629

Descoberta: 1964

Status: Removido

Processo: Escavado

Proteção: Monumento Nacional

Tipo de sítio: Coerente

Nível de estudo: 4

Rumo: Oriente

Partida: Texel

Destino: Batavia

Localização: Houtman Ambrolhos, Austrália

Embarcação: Galeão

Comprimento: 186 ft

Tonelagem: 650

Lastro: 325

Complemento (>): 316

Construído: 1626

Camara: VOC Amsterdão

Estaleiro: Amsterdão

Capitão: Jakobsz, Adriaan

O navio *Batavia* partiu de Texel rumo a Batávia a 28 de outubro de 1628. A embarcação fazia parte de uma frota de 7 navios (Van Duivenvoorde, 2008: 1).

O *Batavia* foi um dos quatro navios que naufragou na costa oeste da Austrália, sendo o mais célebre devido ao desencadear de eventos que se deram depois do naufrágio. O navio naufragou na madrugada de 4 de junho de 1629, no Recife Morning, nas ilhas Houtman Ambrolhos. Após abandonar aproximadamente 70 pessoas a bordo do navio a afundar, o comandante Francisco Pelsaert utiliza as lanchas de salvamento e parte com mais 47 pessoas à procura de ajuda, deixando as restantes 198 numa ilha deserta e sem água (Van Duivenvoorde, 2008: 2).

Pelsaert chega a Batávia (Jacarta), 33 dias depois, porém a viagem de retorno ao local do naufrágio dura 63 dias adicionais. Aquando da chegada à ilha descobre-se que após o primeiro mês houve um motim, e que no decorrer dos dois meses seguintes o grupo de amotinados massacrou 125 homens, mulheres e crianças. Os responsáveis foram condenados à morte, resultando num total de 116 sobreviventes do desastre do *Batavia* (Van Duivenvoorde, 2008: 4).

Em 1963 o sítio foi localizado e reportado, e realizou-se uma pequena recolha composta por três peças de artilharia em bronze e um composto, dois astrolábios, algumas moedas e material cerâmico (Green, 1989: 2; Van Duivenvoorde, 2008: 5).

Em 1972 foi assinado o Acordo Australiano-Holandês sobre Naufrágios Históricos Holandeses, e assim foi concedida a permissão e oficial transferência de propriedade do naufrágio *Batavia*. Nesse mesmo ano iniciou-se a maior campanha realizada no sítio, durando até 1976, realizada pelo Maritime Archaeology Department of the Western Australian Museum, coordenado por Jeremy N. Green (Green, 1989: 2; Van Duivenvoorde, 2008: 6).

A intervenção foi caracterizada por condições adversas, maioritariamente devido à ondulação que chegava a atingir os 10 metros, e metodologias pioneiras como a utilização de explosivos e métodos de registo rigoroso subaquático (Green, 1989: 3).

O sítio foi divido por duas áreas: uma área maior (500x200 metros) denominada de "Inside Reef" (interior do recife), que tinha uma profundidade entre 0,5 metros a 2 metros, e era composta principalmente por material disperso vindo do sítio arqueológico principal, como cerâmica, tijolos e moedas. O Outside Reef" (exterior do recife) era menor (50x15 metros), mas compunha uma maior densidade de materiais incluindo a estrutura do navio, a uma profundidade que estava compreendida entre os 3 e 4 metros (Green, 1989: 5).

O sítio arqueológico em si apresentava profundidade suficiente para se poder trabalhar com o barco diretamente em cima, facilitando o processo de levantamento dos materiais, com o auxílio de uma grua hidráulica e compressores. A proximidade do navio permitia também dispensar o mergulho de garrafa (SCUBA) optando pelo sistema de mergulho narguilé (Hooka). O trabalho contou com o trabalho de sete arqueólogos e um ou dois voluntários, distribuídos por três tarefas principais: mergulho, apoio técnico no barco e estudo e inventário de materiais em terra (Green, 1989: 7-10).

A intervenção durou ao todo quatro campanhas. A primeira campanha foi dedicada ao reconhecimento do sítio, recolha de material solto e procura do casco. Foi encontrado um pedaço de 5,5m^2 de casco, indicando a possibilidade de haver uma estrutura praticamente completa. Na segunda campanha foram utilizadas pela primeira vez explosões controladas (cerca de 10g) em ordem de conseguir libertar o casco de concreções criadas pelas inúmeras balas de canhão. Conseguiu-se levantar uma parte considerável do casco e ainda forro metálico. A terceira campanha foi a mais comprida, aproveitando o progresso técnico desenvolvido na campanha anterior para realizar uma

recolha exaustiva de material. A campanha final foi mais dedicada a recolha de material no "inside reef" (Green, 1989: 11-14).

Toda a intervenção foi minuciosamente registada. Mantinham um diário de escavação altamente detalhado, e os todos artefatos em "find books" devidamente identificados. A planta do sítio era realizada à superfície, unindo os desenhos realizados por cada mergulhador. Foi também realizado um registo fotográfico, utilizando a técnica da fotogrametria em ordem de criar um fotomosaico para registar a estrutura ainda submersa (Green, 1989: 14-21).

O *Batavia* apresenta uma das maiores e mais bem conservadas coleções de artefatos de um navio VOC do século XVII. A variedade de materiais consegue interpretar não só o funcionamento técnico do navio, como a sua dinâmica e quotidiano a bordo.

Destaca-se a preservação do casco do navio, sendo que uma parte considerável deste foi recuperado e estudado (Van Duivenvoorde, 2008: 124-237). O equipamento do navio era composto por sinos em bronze, instrumentos de poleame e âncoras (Green, 1989: 102-104). Foram achados vários instrumentos de navegação, como astrolábios, fragmentos de globos, transferidores e compassos (Green, 1989: 83-94).

O equipamento militar encontrado é altamente variado e sofisticado. Os inúmeros peças de artilharia são feitos de bronze, ferro ou material misto, e vêm acompanhados por ainda mais tipos de balas, granadas e cerâmicas pirotécnicas. Foram encontradas também outras peças de artilharia mais pequenas como bacamartes ou pedaços em madeira de espingardas, tal como outros acessórios de artilharia, como contentores de cartuchos e pás e sacos de pólvora. Acrescenta-se o achado de instrumentos musicais como trompetes e baquetas de tambor, utilizadas para alertar os tripulantes e intimidar os adversários na eventualidade de um conflito, e ainda pedaços de armadura, nomeadamente vários fragmentos de armaduras para o pescoço (Green, 1989: 25-81).

Em termos de achados domésticos e utilizados a bordo, foram recolhidos vestígios relacionados com a saúde e higiene, como almofarizes, taças de barbeiro, urinóis, e jarros cerâmicos de cerâmica vidrada e majolica para pomadas (Green, 1989: 95-101).

Os materiais cerâmicos variam entre cerâmica comum e de cozinha, e são principalmente feitos de porcelana, faiança, grés, ou barro, com ou sem vidrados. Destacam-se os jarros Bellarmine (Green, 1989: 105-152).

A utilização de metais mais nobres como o latão e o cobre guardava-se para utensílios mais específicos e sofisticados, como castiçals e acessórios para a escrita, e

elementos de indumentária (Green, 1989: 159-167). Os objetos pessoais variavam entre cachimbos em cerâmica, utensílios de costura e peças de jogo (Green, 1989: 174-176).

A carga do navio era composta por diversos elementos, destinados para trocas comerciais com sítios específicos no Oriente, dependendo do seu valor. Foram encontradas manilhas em bronze, contas de coral vermelho, âmbar e várias peças em prata, que apresentavam mais pormenor e requinte (Green, 1989: 191-210). Destaca-se por fim os elementos para o pórtico da cidadela de Batávia, vários blocos de construção que formavam a fachada de um pórtico (Green, 1989: 179-190).

4.3 Burgzand Noord 3 (BZN 3) – *de Rob*, 1640

Naufraga: 5 de janeiro 1640

Descoberta: 1985

- Status: in situ
- Processo: Parcialmente escavado
- Proteção: Monumento Nacional
- Tipo de sítio: Coerente
- Nível de estudo: 3

Rumo: Oriente

- Partida: Texel
- Destino: Batavia

Localização: Wadden Sea, Holanda (N 53º 02.84' O 4º 56.38' (WGS 84)

Embarcação: Navio de guerra

- Comprimento: 147ft
- Tonelagem: s.d
- Lastro: s.d
- Complemento (>): s.d

Construído: 1635

- Camara: VOC Amsterdão
- Estaleiro: Amsterdão
- Capitão: s.d

O naufrágio *Burgzand Noord 3* (BZN 3) pertence a um parque arqueológico subaquático na costa de Texel com mais 16 outros navios dos séculos XVI, XVII e XVIII, no mar de Wadden, Holanda. O navio quase completo foi descoberto em 1985, quando o grupo de mergulho Philias Fogg investigava uma indicação dada por um pescador (Vos, 2015: 145).

No ano seguinte inicia-se a primeira intervenção, na qual foi aberta uma sondagem e determinado o potencial arqueológico do sítio. Porém, a zona intervencionada não foi devidamente protegida, e a junção de diversos fatores tais como fortes correntes marítimas, pesca de arrasto e existência de fungos, resultou na rápida degradação dessa secção (Manders, 2017: 75).

As intervenções seguintes foram focadas principalmente na proteção e monotorização sítio arqueológico. A primeira camada protetora foi colocada em 1988, e seguiram-se frequentes monotorizações com prospeções geofísicas, como

magnetómetros, e prospeções visuais em mergulho. Em 2000, 2003 e 2013 viu-se a necessidade de reforçar as barreiras, devido à formação de vales e descoberta de ainda mais vestígios. Num sítio arqueológico de aproximadamente 50x50 m foi aplicado um total de 2210 m^2 de geotêxtil e mais de 7900 sacos de areia em ordem de proteger o sítio arqueológico (Manders, 2017: 75).

O BZN 3 foi considerado monumento nacional subaquático em 1991. É uma embarcação com aproximadamente 40/45 metros de comprimento, tombada a bombordo, com várias partes da estrutura ainda montadas (Vos, 2015: 143). A primeira sondagem e as pequenas intervenções realizadas até hoje permitiram recolher uma amostra de mais de 140 artefatos que representam a cultura material existente. Estes objetos encontram-se agora maioritariamente em coleções privadas (Vos, 2015: 160).

Em termos de artilharia foram recolhidas 5 peças de artilharia em ferro fundido, balas de canhão, armas de menores dimensões e respetivas balas. Da equipagem do navio foram recolhidas âncoras e tijolos para forno, semelhantes ao do navio Wasa (Vos, 2015: 147).

Na categoria dos objetos pessoais destacam-se um sapato, uma capa de livro, uma pequena caixa de tabaco em bronze, várias moedas em cobre e prata holandesas, um tinteiro em chumbo e um castiçal em latão. Não foram referidos artefatos em cerâmica, porém foram encontrados objetos de cozinha em estanho, tais como pratos, colheres, uma molheira e um saleiro (Vos, 2015: 161).

Através de uma breve análise do espólio e do casco foi possível determinar uma cronologia para o navio. Análises dendrocronológicas do casco apontam para 1628 a data do corte da árvore mais nova, estimando a construção do navio entre 1635 e 1645. As marcas de um dos peças de artilharia de ferro mostram que este foi fundido entre 1638 e 1639, e a datação mais tardia obtida através das moedas corresponde a 1639/1640 (Vos, 2015: 158/159).

A partir das estimativas da datação propõe-se que a identidade do BZN 3 seja o *de Rob*, qua naufragou na costa de Texel em 1640. O *de Rob*, era um navio de guerra, construído em 1635 e que, a partir de 1639, começou a fazer parte da frota do almirantado, e participou na Batalha de Duinis no final desse ano. Em 1640, quando se preparava para viajar para o Oriente, naufragou devido a uma forte tempestade (Manders, 2017: 29).

4.4 Lastdrager, 1653

Naufraga: 2 de março de 1653

Descoberta: 1970

Status: In Situ

Processo: Parcialmente escavado

Proteção: Protegido por lei

Tipo de sítio:

Nível de estudo: 3

Rumo: Oriente

Partida: Texel

Destino: Goeree

Localização: Ilha de Yell, Shetlands, Escócia, Reino Unido

Embarcação: Filibote

Comprimento: 140ft

Tonelagem: 640 toneladas

Lastro: 320 toneladas

Complemento (>): 206

Construído: 1648

Camara: VOC Amsterdão

Estaleiro: Amsterdão

Capitão: Johannes Camphuijs

O *Lastdrager* (tradução literal para porta-cargas) partiu de Texel a 1 de novembro de 1653, rumo a Goeree, para se juntar a uma frota que seguia para o oriente. Porém, na partida a 6 de dezembro, o navio perdeu o seu leme, e foi obrigado a regressar a Texel para consertos (Sténuit, 1974: 215)

O embarque oficial dá-se a 9 de fevereiro de 1653. Devido à partida tardia, houve uma mudança de ventos e correntes, e o surgimento de um novo conflito com a Inglaterra, que impossibilitou a saída do Báltico pela rota oeste (atravessando o Canal da Mancha). Tal obrigou *Lastdrager* a tomar a Rota de *Achterom*, que contornava a Escócia, um caminho notoriamente mais demorado e perigoso (Sténuit, 1974: 216).

O naufrágio dá-se a 2 de março de 1653, no nordeste da costa de Shetland (Recife de Bluemull Sound), tendo sido o navio lançado contra as rochas e partido em dois. Dos 206 passageiros, apenas 26 sobreviveram (Sténuit, 1974: 217).

A descoberta do navio deu-se devido ao relato de um dos sobreviventes, Johannes Camphuijs, que descreveu a história de como se conseguiu salvar ao tomar abrigo numa casa de pescadores, incluindo pormenores sobre a localização (Sténuit, 1974: 218).

Em 1970, com o auxílio deste relato, mais outras pistas dadas por uma tentativa de resgate do navio em 1736, Robert Sténuit conseguiu localizar os destroços do navio. Após um acordo com o governo holandês e permissões do ministério da cultura escocês, Sténuit arrancou com a primeira campanha em maio de 1971 (Sténuit, 1974: 219).

O sítio arqueológico encontrava-se de 3 a 9 metros de profundidade num fundo irregular, coberto de algas e com canais preenchidos com areia e pedras de várias dimensões. O mapeamento inicial foi feito a partir do método da trilateração. Foram

determinados três pontos de referência no fundo correspondentes a bóias à superfície (Sténuit, 1974: 219).

A primeira abordagem da intervenção foi desimpedir o sítio arqueológico o melhor possível, removendo as algas e movendo as pedras maiores, com auxílio de pés de cabra e macacos hidráulicos. O entulho era depois recolocado com balões de elevação. A remoção da areia e detritos menores era feita com aspiradores hidráulicos de alta pressão e escavação manual. Três a cinco mergulhadores profissionais com experiência em escavações arqueológicas, coordenados pelo arqueólogo principal mergulhavam cinco horas por dia (quando as condições permitiam), por aproximadamente três meses (Sténuit, 1974: 220).

A segunda abordagem foi uma prospeção visual e remota da área envolvente, numa tentativa de encontrar a popa perdida. Foi utilizado um magnetómetro, porém a procura foi sem sucesso, devido à profundidade do naufrágio, e dos fortes campos magnéticos causados pelas rochas magmáticas, que causavam anomalias falsas (Sténuit, 1974: 221).

Foram recolhidos um total de 2746 artefatos. Encontraram-se diversos tipos de materiais de várias tipologias, todos coerentes com o registo arqueológico de um navio da VOC do século XVII (Sténuit, 1974: 221).

Como referido anteriormente, apenas a zona da proa do navio foi encontrada. A orientação do navio foi determinada devido à distribuição e tipo de cultura material, sendo que não foi encontrada a estrutura do navio. Porém, foram encontradas várias placas em cobre de vários tamanhos, que provavelmente faziam parte do forro exterior do navio (Sténuit, 1974: 221).

Comparado com fontes históricas, o armamento encontrado apresenta uma pequena fração do que seria a artilharia do navio completa. Foram encontrados cinco das pelo menos 30 peças de artilharia em ferro, acompanhados de balas de canhão em ferro também. Não foram encontradas armas de menor porte, porém foram detetadas balas de chumbo, incluindo palanquetas (balas enramadas ou encadeadas). Foram achados também ganchos em latão ou cobre que eram utilizados para segurar os sacos de pólvora (Sténuit, 1974: 223-225).

A coleção de instrumentos de navegação é excecional, tendo sido recolhidos vários astrolábios, relógios de sol de bolso em marfim, compassos de navegação e uma sonda em chumbo (Sténuit, 1974: 226-235).

Os materiais cerâmicos não são aprofundados no relatório, referindo apenas que foram encontrados vários fragmentos de pequenas dimensões, de cerâmica comum e de

cozinha, com e sem vidrado ou decoração. Especificaram duas formas de vidros, garrafas de fundo quadrado e as garrafas "onion" (Sténuit, 1974: 222, 236).

Os artefatos em estanho que costumam ser abundantes em navios desta cronologia limitam-se a um conjunto de cinco colheres. Destacam-se também os vestígios de um caldeirão, um balde em cobre e um coador em latão. Encontraram-se artefatos mais específicos, como maçanetas/puxadores em latão fundido e cobre, uma torneira em latão e sete selos em chumbo (Sténuit, 1974: 221-223).

Os objetos pessoais mostram maior variedade. Recolheram-se anéis, botões, fivelas em latão, ouro ou prata, contas de vidro de várias cores, dados em osso, figurinhas em prata fundida e cabos de faca em cobre ou marfim (Sténuit, 1974: 243-251).

A potencial carga do navio detetada era composta por tijolos, cachimbos, pregos e placas de cobre, mercúrio armazenado em garrafas de grés alemão ou garrafas de vidro com gargalos em estanho. Foi encontrado um lingote de chumbo, e várias moedas espanholas e holandesas (Sténuit, 1974: 235-243).

4.5 Vergulde Draeck, 1656

Naufraga: 28 de abril de 1653

Descoberta: 1963

- Status: In situ
- Processo: Parcialmente escavado
- Proteção: Protegido por lei
- Tipo de sítio: Coerente (contaminado)
- Nível de estudo: 4

Rumo: Oriente

- Partida: Texel
- Destino: Batavia

Localização: Ledge Point, Western Austrália

Embarcação: Iate

- Comprimento: 137 ft
- Tonelagem: 260 toneladas
- Lastro: 130 toneladas
- Complemento (>): 193 pax

Construído: 1653

- Camara: VOC Amsterdão
- Estaleiro: Amsterdão
- Capitão: -

O *Vergule Draeck* era um Iate de 260 toneladas, comandado por Pieter Albertsz e uma tripulação de 193 homens. Partiu a 4 de outubro de 1655, a comando da câmara da VOC de Amsterdão. Após atravessar o Cabo da Boa Esperança com sucesso e entrar nos Quarenta Rangentes, onde a longitude é desafiante de calcular, a embarcação encalha num recife perto de Southland, Western Australia (Green, 1973: 267; Green 1997: 456).

O navio é destruído pela forte ondulação do Índico, e o naufrágio dá-se a 28 de abril 1656, deixando apenas 75 sobreviventes. Foi enviada uma equipa de sete tripulantes em

direção a Batávia, para pedir ajuda. Após uma viagem de ida de 40 dias, pela altura que as equipas de resgate chegam à localização aproximada do acontecimento, não conseguiram achar nem os vestígios do navio, nem os sobreviventes (Green, 1973: 268; Green 1997: 456).

Não houve sinal do Vergule Draeck nos 200 anos seguintes. A descoberta oficial dá-se a 13 de Abril 1963, quando mergulhadores recreativos identificam numa examinação superficial peças de artilharia, âncoras, pedras do lastro e presas de elefante (Green, 1973: 271; Green 1997: 456).

Infelizmente a notícia da descoberta foi difundida entre a comunidade de mergulhadores e caçadores de tesouros, o que resultou numa profunda violação do sítio arqueológico. Nas recolhas independentes da década de 1960 perdeu-se a conta dos materiais recuperados, porém vários foram devolvidos ou reportados às autoridades (Green, 1973: 273; Green 1997: 456).

A utilização de explosivos pelos mergulhadores foi onde o governo traçou a linha, tornando o sítio interdito, e comissionou ao museu de WA (Austrália Ocidental) uma escavação arqueológica. A primeira campanha deu-se em 1972, coordenada por Jeremy Green, e foi repetida cerca de 10 anos depois, em 1983, com auxílio de tecnologias mais avançadas (Green, 1974: 2; Green 1997: 456).

As condições de escavação eram desafiantes, o fundo em calcário não permitia uma fácil distinção entre o afloramento e a concreção do navio. Acresciam as fortes dinâmicas marítimas que condicionam a escavação apenas para níveis mais profundos, e a baixa temperatura da água, que impossibilitava mergulhos compridos, ainda que com o sistema de mergulho narguilé (Hooka) (Green, 1973: 274; Green 1997: 456).

A campanha contou com o apoio de três embarcações, uma equipada com uma grua para levantamento de artefatos de maiores dimensões, a segunda que dava apoio ao sistema de mergulho narguilé e uma terceira com uma bomba de ar, para as sugadoras de ar utilizadas na escavação. A opção passou por utilizar dois tipos de mangueira de sugadora, rígida (para a limpeza de maiores quantidades e tamanhos de entulho e areia) e flexível (para a limpeza de zonas mais pormenorizadas e frágeis). Fizeram a zona de despejo acessível, de modo a poder ser facilmente examinada e crivada.

O material de maiores dimensões era levantado com um balão de elevação com capacidade de 500 kg, e os artefatos menores eram transportados à mão em sacos, ou em jarros, dependendo da sua fragilidade. A campanha de 1972 levantou cerca de 9000 kg

em material, excluindo as peças de artilharia (Green, 1973: 276; Green 1997: 456; Pearson, 1974: 298).

O sítio arqueológico era coerente, porém altamente contaminado, não só devido às intervenções sem metodologia anteriormente realizadas, como também ao episódio do naufrágio em si. Presume-se que o episódio tenha sido extremamente violento, sendo que mesmo nas camadas não perturbadas, a dispersão e estratigrafia dos materiais não era coerente. A profundidade de materiais não passava dos 15 cm de profundidade e não foram achados vestígios coerentes do casco (Green, 1973: 276; Green 1997: 456).

A falta de coerência na dispersão dos materiais levou a que fosse tomada a decisão de fazer um mapeamento geral e registar a localização apenas os artefatos maiores, mais completos e mais raros.

Em 1981 o sítio foi revisitado. Uma prospeção e reexaminação do sítio que durou 12 dias mostrou que ainda havia potencial arqueológico na zona em torno da concreção e dentro da mesma. Uma primeira tentativa de partir a concreção foi efetuada sem sucesso, tal como a abordagem na zona interior do recife, que se provou impossível devido as fortes agitações marítimas (Green 1997: 457).

No ano 1983 a equipa veio preparada com macacos hidráulicos para partir a concreção e acharam várias caixas de madeira com lingotes de ferro concrecionados. A escavação destas peças foi desafiante, sendo que apenas duas das oito caixas foi removida intacta. As condições de mergulho estavam mais favoráveis, o que permitiu a intervenção no recife. Os artefatos recuperados eram de tipologias diferentes da escavação de 1972. Devido à falta de um registo mais aprofundado na década anterior, optaram por realizar um *fotomosaico* do sítio arqueológico (Green 1997: 457).

Como referido anteriormente, a estrutura do navio sofreu grandes danos, não apenas nas intervenções da década de 60 como também devido ao naufrágio em si. Como tal, não existem vestígios de casco evidentes, apenas fragmentos do mesmo. O armamento do navio é importante para entender sua disposição, sendo que 12 peças de artilharia de ferro delimitam o sítio arqueológico. Oito adicionais peças de artilharia foram encontradas na concreção e nas grutas e trinchas circundantes. Estas 20 peças de artilharia vinham acompanhados de balas, ainda que muitas delas extremamente danificadas e concrecionadas. Não foram encontradas armas de menor porte, porém foram recolhidas balas de mosquete, um frasco de pólvora em madeira e uma colher de pólvora em cobre (Green, 1973, 287-289; Green, Zuiderbaan, 1977: 271-286).

Os elementos orgânicos do equipamento do navio são excecionais. Foram também achados pregos, elementos de poleame e martelos de calafetagem em madeira, tal como vários fragmentos de cordas. Recolheu-se também um sino, cinzéis e tesouras (Green, 1973,

Os vestígios cerâmicos são variados, com fragmentos e peças completas de grés alemão e grés não vidrado, faiança e *Majolica*, cachimbos em caulino e tijolos. Em vidro são predominantes dos fragmentos de garrafas de fundo quadrado (Green, 1977: 96-172).

Entre os metais não ferrosos foram recolhidas colheres, tampas de garrafa, copos, pratos e panelas em estanho, utensílios de cozinha, anzóis, torneiras, lâmpadas e acessórios em latão, almofarizes e pistilos em bronze, pesos, sondas, balas em chumbo, e utensílios de cozinha em cobre (Green, 1977: 173-222).

Em madeira foram achadas baquetas, puxadores, pentes e um leque. Outros materiais orgânicos incluem ossos de mamíferos e peixes, 13 presas de elefante, resina, corda e tapetes, solas de sapato em cabedal, e palha e sementes (Green, 1973; Green, Zuiderbaan, 1977: 271-286).

O naufrágio é particularmente celebrado devido à sua impressionante coleção de 7881 moedas espanholas e coloniais (Green, 1973: 293-340; Simpson, 1980: 13-15).

4.6 Kennemerland, 1664

Naufraga: 20 de dezembro 1664

Descoberta: 1971

Status: In Situ

Processo: Escavado

Proteção: Protegido por Lei

Tipo de sítio: Disperso

Nível de estudo: 4

Rumo: Oriente

Partida: Texel

Destino: Batávia

Localização: Stoura Stack, Shetland Islands, United Kingdom

Embarcação: Galeão

Comprimento: 155 ft

Tonelagem: 950

Lastro: 475

Complemento (>): 150

Construído: 1661

Camara: VOC Amsterdão

Estaleiro: sem dados

Capitão: -

O Galeão *Kennemerland* partiu com o *Rijnland* de Texel a 14 de Dezembro 1664. Devido a conflitos político-militares com o Reino Unido, o caminho escolhido foi a Rota de *Achterom*, que contornava as ilhas britânicas pelo Norte, ao invés do usual caminho pelo Canal da Mancha, que se encontrava fortemente patrulhado. É neste desvio que o

navio *Kennemerland* naufraga, após encalhar num recife na costa das ilhas Shetland (Forster, Higgs, 1973: 291). O casco partiu-se em dois, a metade da proa afunda nas águas profundas de Stoura Stack e a popa é levada com as correntes para a costa da ilha Bruray (Forster, Higgs, 1973: 292).

Existem tentativas de salvamento da carga, primeiro pelos locais que recolheram o que deu à costa, e depois operações mais complexas de modo a recolher os bens mais valiosos, levado a cabo pelo Conde of Morton. Porém Carlos II de Inglaterra garantiu a possessão dos bens ao Conde de Kincardine, um município histórico escocês. Os documentos legais destas disputas ainda existem, e permitem contabilizar os achados. Sabe-se também que entre 1729 e 1735, John Lethbridge, um "caçador de tesouros" mergulhou no naufrágio, sem registar a sua recolha (Forster, Higgs, 1973: 293)

Devido às claras referências bibliográficas e à forte tradição oral das ilhas de Shetland, foi relativamente fácil localizar o naufrágio *Kennemerland*. Em 1971 deu-se a primeira campanha arqueológica, levada a cabo pelo Club Sub-Aqua da Universidade de Aston (Forster, Higgs, 1973: 293). No período entre 1971 e 1987 realizaram-se ao todo sete intervenções, contando com a colaboração do departamento de arqueologia subaquática da Universidade de Manchester. O sítio continuou a ser regularmente monitorizado entre 1988 e 2005.

A primeira campanha teve como principal objetivo localizar e avaliar o estado do naufrágio. Chegou-se à conclusão que se tratava de um contexto extremamente disperso, existindo pelo menos três núcleos de materiais em zonas diferentes de três ilhas. Apesar da espessa camada de algas que cobria o fundo e impossibilitava uma boa prospeção visual, foi possível através da utilização de detetores de metais delimitar as zonas com mais potencial arqueológico, e deteção de vários vestígios como âncoras, peças de artilharia, cerâmicas e instrumentos de navegação (Forster, Higgs, 1973: 294-5).

Após reconhecer o excecional estado de preservação dos materiais e consequente importância histórica do naufrágio, deu-se uma segunda campanha em 1973 que visava estudar a cultura material, avaliando o seu estado de conservação e analisando a sua dispersão, de modo a poder melhor determinar os processos de deposição e pós-deposição (Price, Muckleroy, 1974: 257). Em 1974 completa-se o trabalho da campanha anterior, aumentando progressivamente a coleção de materiais recolhidos (Price, Muckleroy, 1977: 187).

Em 1976 foram abertas mais duas sondagens e recuperaram-se mais de 100 lingotes de chumbo (Price, Muckleroy, 1977: 190; Price, Muckleroy, Willies 1980: 7).

Na quinta campanha, em 1978, terminou-se o trabalho dos anos anteriores e foi feita uma tentativa de delimitação final do sítio arqueológico com o auxílio de detetores de metais (Price, Muckleroy, 1979: 311).

Devido ao súbito falecimento de um dos diretores de escavação, Keith Muckleroy, em 1980, houve uma paragem de 6 anos nas intervenções. Em 1984 retomam-se os trabalhos que são dados por completamente terminados numa sétima campanha, em 1987. Nestas duas intervenções terminaram-se as escavações em todas as áreas intervencionadas, dando um especial foco à distribuição de materiais, não só planimetricamente, como estratigraficamente. Este estudo veio a consolidar as teorias de deposição e pós-deposição defendidas por Muckleroy para analisar sítios arqueológicos dispersos (Dobbs, Price, 1991: 111).

Em termos metodológicos para o mapeamento do sítio arqueológico optou-se por utilizar georreferenciação relativa a partir de elementos geográficos e bóias, e para a descrição de elementos mais específicos ou pormenorizados, a triangulação. As sondagens foram realizadas de acordo com um eixo principal fixo, de onde nascia uma quadrícula de 1m x 1m. Devido à pouca profundidade optou-se pela utilização do sistema de mergulho narguilé (Price, Muckleroy, 1974, 1977, 1979; Dobbs, Price, 1991).

Ao longo das sete campanhas foi recolhida uma diversa coleção de materiais típicos de um *retourship* da VOC do século XVII. O sítio arqueológico foi considerado disperso, e sem grandes vestígios do casco, devido ao forte impacto do episódio do naufrágio em si e devido às dinâmicas marítimas que influenciaram o processo pós-deposicional (Forster, Higgs, 1973: 294-8; Price, Muckleroy, 1974: 262-7; 1977: 202-7; 1979: 314-20; Dobbs, Price, 1991: 116-121).

Encontraram-se os típicos vestígios de equipamento militar, como peças de artilharia e balas de canhão, balas de chumbo para mosquete, e ainda fuzis em estanho. Em termos de equipamento do navio foram detetadas âncoras, cavilhas de metal, um sino, sondas em chumbo e cordas. A coleção de instrumentos de navegação corresponde a uma ampla seleção de compassos de pontas secas, relógios de sol e réguas (Forster, Higgs, 1973: 294-8; Price, Muckleroy, 1974: 262-7; 1977: 202-7; 1979: 314-20; Dobbs, Price, 1991: 116-121).

Os vestígios cerâmicos e de vidro encontravam-se altamente fragmentados, conseguindo-se distinguir pastas em grés, cerâmica comum, entre outras, e recolher jarros inteiros *Bellarmine*, provavelmente pertencentes à carga do navio, bem como cachimbos em barro. O vidro era transparente ou verde, pertencente a garrafas. Metais não ferrosos

correspondem a tampas de garrafas, colheres e seringas em estanho, selos em chumbo e latão. Elementos pessoais manufacturados em metais não ferrosos incluem agulhas e dedais em latão, caixas de tabaco em latão, anéis em ouro, prata e latão, pendentes em latão e correntes ornamentais (Forster, Higgs, 1973: 294-8; Price, Muckleroy, 1974: 262-7; 1977: 202-7; 1979: 314-20; Dobbs, Price, 1991: 116-121).

O naufrágio de *Kennemerland* ficou particularmente célebre devido à sua coleção de materiais orgânicos e têxteis, pertencentes tanto à tripulação como à carga. Foram recolhidos fragmentos e pedaços de cabedal completos pertencentes a sapatos, material do género de algodão tricotado, linho, dados em osso, cabos de faca em osso, pentes em chifre e casca de tartaruga, bobina de renda em osso, caixas para agulhas em chifre e tacos de golf (centro em madeira forrado numa liga de chumbo) (Forster, Higgs, 1973: 294-8; Price, Muckleroy, 1974: 262-7; 1977: 202-7; 1979: 314-20; Dobbs, Price, 1991: 116-121).

O lastro do navio era composto por tijolos amarelos e uma coleção de 119 lingotes em chumbo. Maioria das arcas de moedas foram resgatadas no século XVII, porém ainda se conseguiram recolher várias amostras de moedas provenientes da Holanda, México, Flandres, Nova Inglaterra, França e Lituânia (Forster, Higgs, 1973: 294-8; Price, Muckleroy, 1974: 262-7; 1977: 202-7; 1979: 314-20; Dobbs, Price, 1991: 116-121).

4.7 Meresteyn, 1702

Naufraga: 3 de abril 1702

Descoberta: 1971

- Status: In Situ
- Processo: Saqueado
- Proteção: Protegido por Lei
- Tipo de sítio:
- Nível de estudo: 3

Rumo: Oriente

- Partida: Texel
- Destino: Batavia

Localização: Jutten Island, Saldanha Bay, África do Sul

Embarcação: Pinas

- Comprimento: 145ft
- Tonelagem: 826
- Lastro: 413
- Complemento (>): 200

Construído: 1693

- Camara: VOC Amsterdão
- Estaleiro: Amsterdão
- Capitão: Jan Subbing

O navio *Meresteyn* era um *Pinas* da VOC, uma tipologia que foi mudando de forma ao longo da história e da geografia. Na Europa no século XVII um pinas era um navio com formato de iate, mas principalmente caracterizado por ser um navio mercante

fortemente armado e cujas dimensões foram crescendo ao longo do tempo (Parthesius, 2010: 81).

Este navio partiu de Texel a de 4 de outubro de 1701, e demorou mais de 6 meses a chegar à África do Sul. A falta de água e mantimentos levou a que o capitão Jan Subbing optasse por tentar ancorar na entrada de Saldanha Bay, ao invés de ir diretamente para a Cidade do Cabo. Decisão fatídica, sendo que o navio foi apoderado pelas fortes correntes e ondulação, e rapidamente naufragou. Morreram 101 pessoas, incluindo o capitão. Os restantes 99 conseguiram nadar até a ilha de Jutten, de onde partiu uma pequena equipa em busca de ajuda. Em 6 dias chega à ilha uma equipa de salvamento que, após remover as pessoas, concentram-se na tentativa de resgatar os bens do navio, que incluíam uma quantidade considerável de metais preciosos. Ainda que o naufrágio estivesse numa baixa profundidade (3 a 6 metros), todas as tentativas de salvamento foram em vão, devido ao tamanho e força das ondas (Marsden, 1976: 203-5).

Estima-se que a descoberta do navio tenha ocorrido em março de 1971, quando três relatos de deteção de peças de artilharia e concreções com moedas foram reportados. Messrs Heywood e Williams realizaram um pedido de autorização às autoridades locais para escavar o sítio. O pedido foi recusado, sob o argumento que, como não havia sinais do casco, e os materiais encontravam-se dispersos, não se podia considerar como sítio arqueológico, e por isso não era protegido e, como tal, não eram necessárias autorizações (Mardsen, 1976: 205).

A notícia da descoberta de um navio de tesouro sem proteção legal espalhou-se, e rapidamente iniciou-se uma corrida ao saque do navio. Caçadores de tesouros, mergulhadores amadores e profissionais, mergulharam no sítio e levantaram a esmagadora maioria dos vestígios. Como resultado, muitos dos materiais ficaram para sempre perdidos ou foram leiloados. Os únicos registos que nos chegam são de uma pequena seleção de materiais leiloados na Messrs Seaby & Co., a qual foi alvo de um estudo de origem, e foi aproveitada a oportunidade para realizar um registo arqueológico dos artefatos (Mardsen, 1976: 205).

Hoje em dia o sítio é protegido pelo National Heritage Resources Act, No.25 of 1999, e como tal o sítio não pode ser perturbado nem os artefatos de lá provenientes vendidos sem o consentimento do South African Resources Agency (SAHRA).

Não foram reportados fragmentos do casco, porém sabe-se que o sítio arqueológico continhas peças de artilharia. A amostra estudada continha mosquetes, balas

de mosquete (simples e enramadas), balas de canhão, balas de pistola, caixas de cartuchos e punhais de espada (Mardsen, 1976: 206-13).

A maior quantidade dos vestígios correspondia a metais. Em estanho foram estudadas colheres e tampas de garrafas, em bronze um escareador para limpar os peças de artilharia, uma retrocarga, torneiras, punhos de espada, puxadores de arcas, um parafuso de anel. Em cobre, uma tampa de caixa de cartucho, e em ferro maçanetas, um peso e um cinzel forjado. Em latão foi apenas estudada uma vara e em chumbo um peso (Mardsen, 1976: 206-13).

Os itens pessoais incluem elementos de vestuário como uma fivela "militar" em bronze e um sapato em cabedal. De elementos de navegação a coleção continha apenas dois compassos de pontas secas em bronze. A coleção de moedas é mais extensa, e estima-se que se tenham encontrado mais de 3287 ducatões e xelins (Mardsen, 1976: 206-13).

4.8 de Liefde, 1711

Naufraga: Novembro/Dezembro 1711

Descoberta: 1964

- Status: in situ
- Processo: Resgatado/Escavado
- Proteção: Protegido por lei
- Tipo de sítio: Disperso
- Nível de estudo: 3

Rumo: Oriente

- Partida: Texel
- Destino: Batávia

Localização: Mio Ness, Out skerries, Ilhas de Shetland, Reino Unido

Embarcação: Fragata

- Comprimento: 150 ft
- Tonelagem: 1009
- Lastro: 509
- Complemento (>): 300

Construído: 1698

- Camara: VOC Amsterdão
- Estaleiro: Amsterdão
- Capitão: Barent Muijkens

A fragata *de Liefde* foi construída em 1698, e completou três viagens a Batávia. A 3 de novembro de 1711 zarpa de Texel para realizar a sua quarta ida ao Oriente, e opta por contornar as ilhas britânicas pelo Norte, ao invés de tomar o caminho mais curto e seguro através do canal da Mancha. Esta decisão pode ter sido tomada devido a tensões políticas entre a República da Holanda e o Reino Unido levando a uma forte patrulha do estreito e perseguições a navios holandeses, ou simplesmente uma questão de conveniência devido aos ventos e correntes. Qualquer que tenha sido a razão, levou a que

o navio naufragasse nas Outer Skerries nas ilhas de Shetland, deixando apenas um sobrevivente (Bax, Martin, 1974: 83; Wesses Archaeology, 2006: 3).

Imediatamente depois do naufrágio, a VOC enviou navios com o objetivo de recolher o que conseguissem da carga do navio. Esta operação não teve grande sucesso, pois os objetos soltos que boiavam ou que deram à costa foram rapidamente recolhidos pelos locais.

Nas décadas de 1720 e 1730 foram levadas a cabo campanhas de resgate através de engenhos de mergulho, comissionadas pela VOC, primeiro por Jacob Rowe, e mais tarde pelo Capitão William Irvine. Não foram achados registos dos achados destas campanhas (Bax, Martin, 1974: 83; Wesses Archaeology, 2006: 3).

O *de Liefde* foi o primeiro navio da VOC a ser encontrado e identificado no Reino Unido. Os vestígios foram achados na península de Mio Ness, em 1964 por um grupo de mergulhadores da *Royal Navy*. No ano seguinte os irmãos Bannon organizaram a primeira campanha de resgate, e recuperaram cerca de 70 moedas em prata. Motivados pelos achados levaram a cabo em 1966 uma intervenção de ainda maior escala, e para tal é criada uma sociedade, chamada Scientific Surveys Ltd (SSL), que reportou a recolha de 330 moedas adicionais (Bax, Martin, 1974: 84; Wesses Archaeology, 2006: 4).

Em 1967 conseguem a autorização formal do governo holandês para futuras intervenções e venda dos achados, com promessa da entrega de uma percentagem do lucro ao governo holandês. Os anos seguintes foram marcados por recolhas incessantes no sítio arqueológico, sem qualquer método ou registo, com a elevação de grandes concreções e utilização de explosivos. Iniciaram-se também as vendas dos achados em leilão (Wessex Archaeology, 2006: 5).

Em 1972 o arqueólogo Colin Martin visita o sítio arqueológico e realiza uma descrição da disposição do sítio e caracterização dos achados. Os resultados são publicados no *International Journal of Maritime Archaeology*, e chamam a atenção da comunidade científica para a importância arqueológica do naufrágio, mas também da comunidade de caçadores de tesouros o potencial lucro submerso (Wessex Archaeology, 2006: 5).

Em 1974 Keith Muckleroy e Richard Price investigaram o *de Liefde* enquanto estudavam o *Kennemerland*, que se encontrava na proximidade. Reconheceram a existência de um segundo núcleo, no exterior do recife, e levaram a cabo investigações mais aprofundadas, com permissão do governo holandês. Esta nova permissão coloca em perigo os interesses da SSL, que disputaram o seu direito de exclusividade sob o naufrágio

e os seus bens. A guerra jurídica é ganha por Price, que continua a estudar o sítio até ao século XXI (Essex Archaeology, 2006: 5). Nos anos subsequentes as investigações continuaram a ser feitas pelo arqueólogo Colin Martin com análises e estudos aos materiais que sobreviveram nos leilões e as peças que se encontravam no museu de Shetland[7].

Devido à conturbada história de resgate do *de Liefde*, é complicado determinar quais foram os vestígios arqueológicos originais no local (Bax, Martin, 1974: 86).

Sabe-se que foram achados fragmentos de madeira que poderiam pertencer ao casco, e que os vestígios de armamento e equipamento do navio também eram escassos. Foram achadas algumas peças de artilharia de menor porte, e balas de canhão simples e enramadas, e o punho de uma espada em prata. Do equipamento do navio foram encontrados fragmentos de um sino em bronze e sondas em chumbo (Bax, Martin, 1974: 87).

Os vestígios cerâmicos são compostos por fragmentos de grés alemão, cerâmica fina de Delft e cadinhos em grés. Os únicos fragmentos registados em vidro foram fragmentos de fundos de garrafas verdes de fundo quadrado (Bax, Martin, 1974: 89).

Os vestígios em ligas de cobre, como estanho, latão e cobre são os mais comuns no registo arqueológico. Foram achados pratos, colheres e tampas de enroscar em estanho, encaixes de mobília, pregos e cadeados em latão. Os itens pessoais são maioritariamente em liga de cobre, e apresentam a maior variedade de formas, como fivelas de sapatos e de cintos em latão, selos em chumbo, dedais, botões, alfinetes e contas (Bax, Martin, 1974: 89).

Da carga do navio só foram reconhecidas as moedas, muitas encontradas soltas, e a maioria, cerca de 3300 encontradas dentro de uma arca, a qual foi destruída no processo da recolha. A coleção é principalmente composta por ducatões, e a maioria foi vendida em leilão. Uma parte dos achados foi doado ao Museu de Shetland (Bax, Martin, 1974: 89).

[7] Disponível em: https://www.shetlandmuseumandarchives.org.uk/blog/shipwrecks-in-shetland-part-2 [Consultado a 25/09/2021]

4.9 Zuytdorp, 1712

Naufraga: 1712

Descoberta: 1964

Status: In Situ

Processo: Escavado

Proteção: Protegido por lei

Tipo de sítio: Disperso

Nível de estudo: 4

Rumo: Oriente

Partida: Wielingen

Destino: Batávia

Localização: Zuytdorp Cliffs, Shark Bay, Australia

Embarcação: Galeão

Comprimento: 178ft

Tonelagem: 1150

Lastro: 575

Complemento (>): 286

Construído: 1701

Camara: VOC Zelândia

Estaleiro: Zelândia

Capitão: Wijsvliet, Marinus

O galeão *Zuytdorp* naufragou no inverno de 1712 na costa Oeste da Austrália, com certeza vítima dos "*Roaring 40s*", ventos fortes no sul do oceano Índico. O caso do *Zuytdorp* é único, pois os sobreviventes do desastre não conseguiram chegar ao assentamento europeu mais próximo, tendo o naufrágio sido perdido para sempre. Esta exceção levou a que se criasse um contexto totalmente fechado, não tendo havido tentativas de salvamento da carga, como era costume acontecer nos navios rumo ao oriente (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 41).

Foi a presença dos tripulantes holandeses na costa da falésia de Zuytdorp que levou ao descobrimento do naufrágio. Em 1927 foi detetado um assentamento holandês no topo da falésia, com marcas de fogueira, fragmentos de cerâmica de cozinha e vidro, pedaços do mastro, uma figura feminina em madeira da popa do navio, e moedas de 1711. O sítio é mantido um segredo durante uma década, até que em 1941 após ser reportado, é alvo de uma intervenção arqueológica. A campanha foi considerada um falhanço, principalmente devido à falta de preparação para trabalhar num sítio com condições adversas. Foram recolhidos alguns materiais soltos e realizados os primeiros registos fotográficos e de vídeo (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 41).

Em 1954 Philip Playford, geólogo e arqueólogo amador, analisa os materiais recolhidos, determina a sua proveniência holandesa, e associa os vestígios a um naufrágio. Conduziu uma investigação autónoma e descobriu que o assentamento estava associado ao naufrágio do galeão *Zuytdorp* (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 42).

Devido às adversas condições de mergulho e a falta de meios na altura, o primeiro mergulho com sucesso deu-se apenas uma década depois, em 1964.

Confirmaram-se as suspeitas de Playford e um naufrágio é achado perto da costa, na zona de rebentação. Foram detetadas âncoras, peças de artilharia em ferro, lingotes de chumbo, e pedras de lastro. Realizou-se o mapeamento do sítio, de modo a poder detetar a totalidade do navio que estava quebrado ao meio (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 43).

Poucos anos depois, em 1967, descobre-se a popa do navio, e perto dela uma "camada" de moedas em prata. A presença de tesouro no naufrágio atrai a atenção de vários grupos de mergulho e de saqueadores, muitos deles repelidos pelas perigosas condições de mergulho, o que resulta numa leve recolha e mais uma vez um maior foco no mapeamento e estudo do sítio (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 43).

Em 1969 o Western Australian Museum junta uma equipa de mergulhadores profissionais, liderados pelo arqueólogo subaquático Jeremy Green, cujo objetivo primário era registar e recolher a maior quantidade de materiais soltos, de modo a que estes não fossem saqueados (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 43). A década seguinte foi marcada por dificuldades técnicas, o que levou à procura de soluções inovadoras, porém sem grande sucesso.

Em 1981 Green opta por cessar as intervenções, afirmando que o perigo e as dificuldades não compensavam a recolha dos achados, preferindo parar de mergulhar antes que houvesse um acidente letal, e procurar uma abordagem diferente para aquele contexto (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 45).

Em 1986, contra a vontade de Green, as intervenções foram retomadas, desta vez a cargo de Geoff Kimpton. Visava-se intervir com igual importância tanto no sítio subaquático como no terrestre, explorando as ligações entre os dois, e reconstruir por completo a história do naufrágio e momentos seguintes, seguindo o exemplo do *Batavia* (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 46).

As operações dão-se como concluídas em março de 1988, e consideradas bem-sucedidas. Foi realizado um mapeamento integral dos sítios subaquáticos e terrestres, ao juntar os registos novos (filmagens, fotografias aéreas) com os realizados nas décadas de 1960 e 1970 de modo a ter a melhor visibilidade possível, e foram criadas ortofotografias, utilizando elementos como âncoras e peças de artilharia como pontos de referência (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 48).

Foi realizada a maior recolha de material até à data, com a utilização de macacos hidráulicos para a libertação dos objetos, e a utilização de material de mergulho mais sofisticado permitiu um maior tempo de fundo e desta maneira evitar a entrada e saída

através da rebentação, procurando zonas mais fundas e calmas, que conjugado com balões de elevação de rápida inflação reduziam o risco de mergulho (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 49).

Ainda se considera um sucesso o progresso feito no âmbito do estudo dos processos deposicionais e pós deposicionais. A partir da distribuição dos materiais e dos danos detetados no casco e medindo as distâncias dos recifes e da costa conseguiu-se reconstruir a história do naufrágio. Parte-se do princípio que o *Zuytdorp* tenha embatido contra um recife a 100 m da costa, abrindo o fundo do casco. Material de lastro e outros objetos maiores e mais pesados foram caindo do navio, diminuindo progressivamente o seu peso, e permitindo que este continuasse a flutuar até se aproximar da costa o suficiente para que os passageiros que restavam conseguissem chegar a terra (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 49).

Os artefatos recolhidos e registos produzidos encontram-se em exibição no Western Australian Museum, onde ainda hoje em dia são estudados (McCarthy, 1997: 475; McCarthy, 1998: 41; Van Duivenvoorde, *et al.*, 2015: 269).

Acerca da coleção dos artefatos presentes em meio subaquático, parte do casco foi detetado no fundo, porém apenas foram recolhidos fragmentos do mesmo. Do equipamento militar foram recuperadas peças de artilharia em ferro, as respetivas balas em ferro, peças de artilharia em bronze, peças de mosquete, balas de mosquete (simples e enramadas), caixa de cartuchos e pavios de pederneira. Do equipamento do navio foi recolhida uma âncora de 4,5 metros, elementos de poleame e fragmentos de um sino. Para a manutenção do navio foram encontrados fragmentos de corda, pregos e crina de cavalo para calafetagem.

A coleção de elementos cerâmicos e de vidro encontrava-se em mau estado de conservação, tendo sido encontrados fragmentos de grés, terracota, majólica e porcelana (alguns elementos quase inteiros), e fragmentos de vidro de cores variadas (verde, azul, roxo e transparente). Conseguiram reconhecer formas como *onion bottles*, bases de copos de vinho e excecionais copos decorados inteiros.

Os metais não ferrosos incluem tampas de garrafa, cálices decorados, colheres, pratos e funis em estanho; um puxador, alfinetes, lâmpadas a óleo, taça com tampa, pega de uma tesoura e o cabo de uma espada em latão.

Os itens pessoais são limitados, tendo sido apenas encontrando um anel numa concreção, um botão em osso e pedaços de cabedal. A carga do navio também permanece uma incógnita, sabendo apenas que comportava barris e lingotes de chumbo.

Destaca-se a impressionante coleção de moedas, tendo sido recolhidas e tratadas cerca de 14,000 moedas. Estas incluem reais espanhóis e ducatões holandeses.

4.10 Zeewijk, 1727

Naufraga: 9 de junho 1727

Descoberta: 1968

Status: In situ

Processo: Excavated

Proteção: Protegido por lei

Tipo de sítio:

Nível de estudo: 4

Rumo: Oriente

Partida: Rammekens

Destino: Batávia

Localização: Houtman Ambrolhos, Australia

Embarcação: Galeão

Comprimento: 145ft

Tonelagem: 850

Lastro: 425

Complemento (>): 208

Construído: 1725

Camara: VOC Zelandia

Estaleiro: Zelândia

Capitão: Jan Steins

O galeão *Zeewijk* parte de Rammekens a 7 de novembro 1726. Após uma viagem tranquila até à Cidade do Cabo, o mestre Jan Steyns, que se estreava como comandante, opta por seguir os *Roaring 40's*, com o objetivo de tentar aportar na costa oeste da Austrália. Este objetivo é desaconselhado não só pela tripulação do navio, como também pelo Governador e pelo conselho dos *Heren XVII*, devido aos vários naufrágios já ocorridos na traiçoeira costa, com correntes fortes e recifes imprevisíveis (Ingleman-Sundberg, 1977: 2; Green, 1998: 472).

Como seria de prever, a 9 de junho o navio embate a máxima velocidade contra o recife "Halfmoon" no arquipélago Ambrolhos. O navio permaneceu encalhado nas rochas, e os sobreviventes tiveram de esperar mais de uma semana para que a ondulação acalmasse para poder sair na lancha de salvamento, com os mantimentos que conseguiram recolher, até uma das 10/12 ilhas nas proximidades. Optaram por uma das maiores ilhas, que por acaso tinha água, mas apresentava apenas uma rasa vegetação sem árvores (Ingleman-Sundberg, 1977: 3-4; Green, 1998: 473; Green, 1997b: 72).

No início do mês de outubro o 1º oficial e 11 dos melhores navegadores partiram na lancha em direção a Batávia. Pelo final do mês, os restantes sobreviventes começaram a preparar-se para a possibilidade de a lancha não voltar, e decidiram começar a construir um navio de salvamento. Para tal regressaram ao naufrágio para recolher o material

necessário, conseguindo fazer expedições para as outras ilhas em busca de madeira (Ingleman-Sundberg, 1977: 5; Green, 1998: 472).

A 28 de fevereiro de 1728 terminam o iate *Sloepie*, e após fazer um reconhecimento do caminho, partem da ilha com o tesouro do naufrágio a 26 de março. Dos 88 sobreviventes, apenas chegam 82 a Batávia, incluindo o capitão Jan Steyns. Este é acusado em tribunal pelos *Heren XVII* de ter causado o naufrágio e a morte de 126 dos tripulantes do *Zeewijk*, e é condenado ao exílio e revogado de todos os seus bens e títulos. Indemnizações seriam pagas às famílias dos falecidos (Ingleman-Sundberg, 1977: 6-7; Green, 1998: 472).

Um século depois, em 1840, o navio inglês HMS Beagle desembarca numa ilha, onde descobrem vestígios de um acampamento, incluindo uma pistola com a insígnia da VOC na lateral. A ilha é então batizada de Gun Island (Ingleman-Sundberg, 1977: 8; Green, 1998: 474).

Nessa visita foram detetadas grandes quantidades de guano (um fertilizante natural) nas ilhas, principalmente no grupo Pelsart, onde se inseria a ilha de Gun. Nos 60 anos seguintes uma camada considerável de sedimentos da ilha foi removida, resultando numa acidental recolha da maioria dos materiais arqueológicos presentes na ilha. Felizmente, os coordenadores da operação reconheceram a importância histórica dos achados, e estes foram cuidadosamente guardados, catalogados, e mais tarde doados à Royal Geographical Society of Australia (Ingleman-Sundberg, 1977: 8; Green, 1998: 474).

Durante o século XX, as atenções viraram-se para o mar, e para o recife Halfmoon, onde foram detetadas peças de artilharia. Em 1963 Hugh Edwards com a cooperação do Western Australia Newspaper, organiza uma expedição à ilha e ao recife, onde se começa a ter uma melhor noção da distribuição dos artefatos e da organização da ilha. Em 1968 a exploração é levada para fora do recife, onde é achado que resta do naufrágio, e na ilha, devido à construção de uma plataforma petrolífera é descoberta uma zona de enterramento com contas de rosário e dois esqueletos (Ingleman-Sundberg, 1977: 9-10; Green, 1998: 474).

As primeiras campanhas arqueológicas propriamente ditas dão-se apenas em 1972, levadas a cabo pelo Underwater Explorers Club, coordenados pelo Western Australian Museum. Tinham como objetivo efetuar uma prospeção e análise não apenas dos sítios submersos como terrestres, conseguindo detetar ainda mais vestígios, o que levou ao WAM investir no "Zeewijk Project". Este deu-se entre 1976 e 1978 e tinha como

objetivo recolher o material restante com metodologia arqueológica, efetuar o registo integral de ambos sítios arqueológicos e catalogar os materiais em depósito doados ao museu até então (Ingleman-Sundberg, 1978; Green, 1998: 475).

O estudo da coleção ainda se encontra a decorrer[8], carecendo de um relatório que analise a coleção no seu todo e que distinga os artefatos recolhidos nas campanhas subaquáticas e terrestres. O relatório produzido em 1978 (Ingleman-Sundberg, 1978) compila as principais peças recolhidas e estudadas até à data.

Do casco do navio foram achados apenas fragmentos, incluindo um fragmento com pregos e calafetagem, e fragmentos do forro exterior. O equipamento militar é diverso, existindo vários tipos de peças de artilharia como de ferro forjado ou de bronze de carregamento pela culatra, e as respetivas balas em ferro. De armamento de menor porte, foram achados fragmentos de pistolas e mosquetes, medidores de pólvora em cobre, e balas de mosquete em chumbo. Do equipamento do navio em si sobressaem as correntes em ferro, os elementos de poleame (roldanas e rolamentos) em madeira e bronze, sondas de chumbo e ainda pregos e porcas em ferro (Ingleman-Sundberg, 1978: 23-5)

O material cerâmico é simples, tendo sido recolhidos cachimbos em caulino, jarros e jarras em barro e em grés e várias peças em porcelana. Os artefatos em vidro encontravam-se num estado de preservação excecional, havendo várias garrafas "onion" e "case" inteiras, e ainda exemplares de copos de pé alto (Ingleman-Sundberg, 1978: 23-5).

Em estanho a coleção é também limitada, foi achada uma taça de narguilé, jarras e colheres. Os restantes metais compõem a maioria da coleção, castiçais em latão, caldeirões em cobre e latão, uma batedeira em latão, encaixes em latão, cobre e marfim, um funil em cobre, mobiliário em madeira e latão, ganchos em ferro e latão, uma chaleira em cobre e latão, tampas em cobre e latão, facas em ferro e marfim, uma panela com vertedouro em latão e cobre, tesouras em latão, uma concha em cobre, uma torneira em latão e anzóis em latão e cobre (Ingleman-Sundberg, 1978: 23-5).

Os itens pessoais são compostos por missangas em osso e marfim, fivelas em latão e cobre, botões em latão e marfim, um tinteiro em chumbo, anéis em latão, selos em chumbo, um dedal em latão, uma caixa para tabaco em latão e uma pinça em latão (Ingleman-Sundberg, 1978: 23-5).

[8] Disponível em: http://www.museum.wa.gov.au/maritime-archaeology-db/category/ancod-wrecks/zeewijk [Consultado a 15/08/2021]

Sabe-se que a carga do navio era composta por vários barris que continham carne, peixe, manteiga, queijo, vinho e brandy, e destes foram encontrados não só os aros em ferro, como os pregos. Foram achados também tijolos e lingotes em chumbo. A coleção de moedas neste naufrágio é escassa, pois a maioria das arcas foram salvas no momento do naufrágio, ficando até nós apenas algumas moedas em cobre (Ingleman-Sundberg, 1978: 23-5).

4.11 Adelaar, 1728

Naufraga: 24 de março 1728

Descoberta: 1972

- Status: In Situ
- Processo: Escavado
- Proteção: Protegido por lei
- Tipo de sítio: disperso
- Nível de estudo: 3

Rumo: Oriente

- Partida: Rammekens
- Destino: Batávia

Localização: Barra, Outer Hebrides, Escócia, Reino Unido

Embarcação: Galeão

- Comprimento: 145ft
- Tonelagem: 810
- Lastro: 405
- Complemento (>): 220

Construído: 1721

- Camara: VOC Zelândia
- Estaleiro: Midelburgo
- Capitão: Willem de Keizer

O galeão *Adelaar* foi construído a 1722, no estaleiro de Midelburgo. Na sua terceira viagem para Batávia o navio foi carregado de utensílios domésticos, pregos, moinhos, tijolos amarelos de construção e 17 arcas de lingotes prata e ouro e moedas de prata. Parte de Rammekens a 11 de março de 1728, e devido a ventos pouco favoráveis, opta por contornar as ilhas britânicas pelo norte (Martin, 2005: 179-80).

Os relatos afirmam ter visto o navio sempre perigosamente perto da costa do arquipélago de Outer Hebrides, isto devido a um complicado vento NNW, que empurrava a embarcação de 810 toneladas contra a costa oeste do norte da Escócia. Na noite de 24 para 25 de março, o navio embate violentamente contra o recife no norte da península de Greian Head, na ilha de Barra (Martin, 2005: 180).

Pouco depois, Alexander McKenzie, advogado do almirante das ilhas do Oeste, auto intitula-se como responsável pelo resgate do naufrágio. Para conseguir aceder ao navio, contrata o capitão Jacob Rowe, que desenvolveu o mais recente engenho de mergulho. Este mecanismo era composto por uma caixa estanque em cobre e latão, com uma forma ligeiramente cónica, sendo que a parte mais fina tinha um reforço em chumbo,

de modo que existisse uma inclinação natural da caixa, e facilitasse a visibilidade e conforto do mergulhador. A parte mais larga correspondia à parte superior, e continha um vidro e duas mangas impermeáveis, nas quais o mergulhador inseria os braços para trabalhar no fundo (Martin, 2005: 181-2).

De um modo geral o engenho provou-se extremamente eficaz, permitindo longos períodos de fundo em boas condições, com pausas para ar ou troca de mergulhador. O naufrágio encontrava-se entre 7 e 11 metros, por isso não existia grande risco na descompressão, como envenenamento por nitrogénio. Ao fim de dois anos, recolheram-se a maioria das arcas, e ainda outros objetos soltos considerados de interesse, como cerâmicas, metais, mobília e peças de artilharia em bronze (Martin, 2005: 183).

Na década de 1730, a VOC processou McKenzie pela posse dos achados num complexo processo judicial, do qual a VOC sai vitoriosa. O capitão Rowe conseguiu uma indemnização pelo seu trabalho, porém McKenzie ficou na ruína. O processo representa uma importante ferramenta histórica, sendo que os achados recolhidos foram minuciosamente registados, permitindo uma fiel reconstrução do tesouro e restantes artefatos salvos no século XVIII (Martin, 2005: 184). Estes documentos também foram imprescindíveis para o redescobrimento do naufrágio, que se deu a 23 de março de 1972.

O sítio arqueológico foi alvo de uma campanha de prospeção e análise, na qual se determinaram aspetos como a organização e disposição dos vestígios e orientação do naufrágio. Os vestígios encontravam-se depositados nas reentrâncias do recife, e foram analisadas sete valas no total. Foram avistados diversos vestígios, porém confirmou-se a falta não só das arcas com o ouro e prata, como os peças de artilharia em bronze, que como já foi referido, foram recolhidos no século XVIII (Martin, 2005: 185). Nesta fase também fizeram uma reconstrução do momento do naufrágio e o processo deposicional, através da distribuição dos núcleos de material, dinâmicas marítimas, topografia e fontes documentais (Martin, 2005: 190).

A escavação ocorre dois anos depois, em 1974, e dura dois meses. Devido ao fundo irregular não foi possível montar a típica grelha para escavar e registar, tendo de adaptar a técnica para uma intervenção em "*open-area*", utilizando as reentrâncias como áreas de escavação. A georreferenciação era feita a partir de triangulação, utilizando como base pontos de elementos geográficos e bóias. Para a escavação em si utilizaram um aspirador hidráulico, juntamente com baldes e pás para a remoção da areia e pedras. Para a destruição de concreções utilizaram martelos e cinzéis, e por vezes empregaram pequenas quantidades de gelatina explosiva (Martin, 2005: 191).

A cultura material do naufrágio é limitada, devido à intensidade do evento, as fortes dinâmicas marítimas, e a minuciosa recolha realizada no século XVIII. Ainda assim chegaram aos dias de hoje alguns vestígios pertinentes para a análise do material a bordo de um navio VOC. O armamento do navio é composto por vários exemplares de peças de artilharia em ferro, a maioria preservados *in situ*, e dois exemplos de peças de artilharia em bronze. Foram encontradas várias balas, não só de canhão como de armas de menor porte como mosquete, e desde balas simples a enramadas. Do equipamento do navio foi achado uma sonda em chumbo, uma bucha em bronze, e as ferramentas incluíam um anzol em cobre, cabeças de martelo em ferro, pregos em ferro e tachas de liga de cobre (Martin, 2005, 191-5).

Os vestígios cerâmicos e de vidro são limitados, sendo que foram apenas achados cachimbos em barro, e fragmentos de vidro pertencentes a uma garrafa de fundo quadrado, e de um copo de vinho (Martin, 2005: 203-4).

Não são especificados os tipos de metais encontrados, caracterizando todos como liga de cobre (que inclui cobre, estanho, latão, bronze, etc,), porem é possível reconhecer algumas das formas, como torneiras e pegas/puxadores, e ainda panelas e fragmentos de caldeirões. Os itens pessoais também são todos generalizados à liga de cobre, tendo sido encontrados anéis, botões, alfinetes e fivelas de cinto e de sapato. Devido ao facto que as arcas com a carga de moedas terem sido recuperadas no século XVIII, parte-se do princípio que as 29 moedas em prata (incluíam ducatões) encontradas eram itens pessoais A carga do navio reconhecida foi apenas nos lingotes em chumbo (Martin, 2005: 195-7, 204-7).

4.12 Vliegent Hart, 1735

Naufraga: 3 de fevereiro 1735

Descoberta: 1981

Status:

Processo:

Proteção:

Tipo de sítio:

Nível de estudo:

Rumo: Oriente

Partida: Rammekens

Destino: Batávia

Localização: Schooneveld, Vlakte van de Raan, Bélgica

Embarcação: Galeão

Comprimento: 145ft

Tonelagem: 850

Lastro: 425

Complemento (>):

Construído: 1730

Camara: VOC Zelândia

Estaleiro: Midulburgo

Capitão: Horst, Kornelis van der

O galeão *Vliegend Hart* foi construído no estaleiro de Midelburgo em 1730. Na sua segunda viagem para Batávia, parte do porto de Rammekens a 3 de fevereiro de 1735 com uma carga de madeira, tijolos, pólvora, vinho e arcas com ouro e prata em ducatões, juntamente com o navio *Anna Catherina*. Mal saem do porto, ambas embarcações embatem contra um banco de areia no canal Deurlo. *Anna Catherina* naufraga imediatamente, e *Vliegent Hart* consegue soltar-se e com o casco altamente danificado deriva até conseguir ancorar nas águas mais profundas de Schooneveld. Não conseguindo estancar a água que entrava no casco, o navio inunda e nessa mesma noite naufraga quase na vertical, não deixando sobreviventes (Missiaen, et.al., 2012:191; Mörzer Bruyns, van der Horst, 2006: 319).

O local do naufrágio é cartografado por Abraham Anias o que leva a que, para além do resgate que se dá durante o lento naufrágio pelo barco de apoio, o sítio seja visitado outra vez no ano seguinte. O mergulhador e capitão britânico Willliam Evans é comissionado pela VOC para resgatar a restante carga do navio com o auxílio do seu engenho de mergulho. Este engenho era composto por um barril estanque em madeira com mangas e um visor. Devido à falta de visibilidade e às constantes condições adversas e acrescentando o facto que as fortes tempestades destruíram ou cobriram a maioria do naufrágio, a missão foi um fracasso, conseguindo recolher poucos materiais (Missiaen, et.al., 2012: 191).

O navio entra no esquecimento, e em 1977 a sua memoria é revitalizada, ao encontrarem o mapa de Anias. Inicia-se uma investigação, coordenada pelo Rijksmuseum de Amsterdão e levada a cabo pelo grupo britânico e holandês North Sea Archaeological Group, liderado pelo caçador de tesouros Rex Cowan. Este consegue a permissão do governo holandês para encontrar e resgatar o naufrágio e concorda em entregar 25% do lucro ao ministério das finanças holandês. Após a descoberta do naufrágio em 1981, ao determinar o potencial dos artefatos Cowan baixa o valor doado para 10%, o que leva o governo holandês a refletir seriamente sobre a viabilidade e ética da caça ao tesouro, reconhecendo uma incansável procura de lucro e uma negligência perante a metodologia arqueológica que deveria ser empregue. Infelizmente para o governo holandês, o contrato com Cowan só vem a terminar em 2007 (Missiaen, *et al.*, 2012: 191, 194).

Nas duas décadas seguintes foram realizados trabalhos de recolha de materiais e reconhecimento do naufrágio. Este foi mapeado e os artefatos inventariados, porém, não foram publicados relatórios nem foi divulgada a localização exata do navio. Apenas se

sabe que foram encontradas pelo menos duas arcas, cada uma com 2000 moedas em ouro e mais uns milhares de reais espanhóis (Missiaen, *et al.*, 2012: 191, 193).

No ano 2000 deu-se o VOC Aniversery Shipwreck Project, e Alex Hildred, arqueólogo britânico que trabalhou com Cowan, redigiu o primeiro relatório de escavação do Vliegent Hart, divulgando o naufrágio e metodologias empregues (Hildred, 2001; Missiaen, et.al., 2012: 194).

O século XXI é marcado por uma mudança radical de mentalidades em relação ao naufrágio, e após o término do contrato com Cowan em 2007, o naufrágio continuou a ser estudado pela Flanders Heritage Agency. Foram privilegiados os métodos de registo e prospeção remota, tendo em vista mapear o que resta do naufrágio, e comparar com registos anteriores. Foi também dado um foco especial na resposta a questões arqueológicas, como estudo de dispersão de materiais, análise dos vestígios do casco, reconstrução dos métodos de deposição e pós-deposição, e potenciais perigos para o sítio arqueológico (Missiaen, et.al., 2012: 195).

Foram empregues meios geofísicos como o sonar multifeixe e de varrimento lateral, e mais tarde o perfilhador de sedimentos. Acerca do naufrágio sabe-se que está a 14 m de profundidade, e orientado NO-SE. A maioria dos vestígios encontravam-se nos primeiros 0,5m de sedimento, e estavam concentrados a bombordo ou para fora desse mesmo lado, um indicativo do lado para o qual o navio tombou ao embater no fundo. O lado estibordo foi totalmente desintegrado pelas dinâmicas marítimas e de sedimentação, que compõem um dos maiores perigos para o sítio arqueológico, adicionando as práticas de pesca de arrasto.

Os materiais mais estudados são aqueles recolhidos na campanha de 2000, descritos no único relatório realizado. Descreve-se o que resta da estrutura, que é principalmente a parte da popa a bombordo, existindo ainda o cadaste e forro exterior, com pelo animal. Do equipamento do navio são descritas as peças de artilharia em ferro, balas de canhão e de mosquete em chumbo, e fragmentos de madeira de mosquete. Do equipamento do navio foram apenas detetados fragmentos de corda, uma corrente em ferro e pesos em chumbo (Hilfred, 2001: 56-66).

Os instrumentos de navegação merecem um destaque, existindo obras dedicadas especialmente ao tópico (Bruyns, et.al: 2006). Foram achados 18 compassos náuticos em latão fundidos e um com fecho borboleta (Bruyns, Horst, 2006: 323).

Os artefatos em cerâmica correspondem a cachimbos, fragmentos em grés e formas surpreendentes em porcelana chinesa, como molheiras e copos de vinho. Os vidros

encontravam-se em melhor estado de preservação, existindo "*onion bottles*" inteiras, e fragmentos de "*geneva case bottles*". Foi encontrado também um copo de vinho em vidro, uma pega e um bordo decorado (Hilfred, 2001: 56-66).

Em metais não ferrosos, surgiram copos, tampas e talheres em estanho, e dobradiças e puxadores em liga de cobre, e uma lâmpada de óleo em latão. Em materiais orgânicos foram encontrados punhos de faca, mobiliário, caixas e puxadores em madeira, cortiça, fragmentos de tecido e cabedal de sapatos e botas (Hilfred, 2001: 56-66).

Os itens pessoais incluem alfinetes em ouro e liga de cobre, botões em liga de cobre, madeira, osso e chifre, um pente em chifre, lápis em madeira, uma chave em liga de cobre e um botão de punho em liga de cobre.

Da carga do navio (que servia também como lastro) foram achados lingotes de chumbo, tijolos e fragmentos de barris. A coleção de moedas é excecional, sabendo-se que foram achadas e levantadas duas arcas com mais de 2000 ducatões em ouro e mais uns milhares de reais espanhóis em prata (Hilfred, 2001: 56-66).

4.13 Rooswijk, 1740

Naufraga: 9 de janeiro 1740

Descoberta: 2000

- Status: in situ
- Processo: parcialmente escavado
- Proteção: Monumeto nacional
- Tipo de sítio: Disperso
- Nível de estudo: 4

Rumo: Oriente

- Partida: Texel
- Destino: Batávia

Localização: Goodwin Sands, Reino Unido

Embarcação: Galeão

- Comprimento: 145ft
- Tonelagem: 850
- Lastro: 425
- Complemento (>): 250/265

Construído: 1737

- Camara: VOC Amsterdão
- Estaleiro: Amsterdão
- Capitão: Ronzieres, Daniel

O galeão *Rooswijk* foi construído no estaleiro VOC de Amsterdão, em 1737. Após completar com sucesso a sua primeira viagem a Batávia, em finais de Dezembro de 1739 parte de Texel para realizar a segunda. A 9 de janeiro de 1740 é apanhado numa forte tempestade de Este, o que leva ao navio sair de rota no início do Canal da Mancha, e embater violentamente contra o banco de areia de Goodwin Sands. Todas as pessoas a bordo pereceram e os vestígios do navio não são achados durante séculos (de Hoop, 2019: 29).

Por volta do ano 2000 o mergulhador Ken Welling encontra e reporta o naufrágio do *Rooswijk*, e cerca de cinco anos mais tarde, Rex Cowan, caçador de tesouros consegue uma licença por parte do governo holandês para resgatar o sítio arqueológico e leiloar os achados. Estima-se que mais de 10000 artefatos tenham sido recolhidos sem qualquer metodologia arqueológica, e vendidos sem deixar rasto. Este episódio em pleno século XXI revoltou a comunidade arqueológica não só holandesa como a britânica, e foi feita pressão ao governo holandês que cessasse de comissionar intervenções sem método. Em 2007 entra em efeito a nova legislação que proíbe a contratação de equipas não especialistas em Arqueologia para resgate de sítios arqueológicos de bandeira Holandesa ou em águas territoriais holandesas. Nesse mesmo ano o *Rooswijk* entra na lista dos Protection of wrecks act de 1973, existindo um reconhecimento formal do potencial arqueológico do naufrágio (de Hoop, 2019: 30).

Quase 10 anos depois, em 2015, iniciou-se o projeto #Rooswijk1740, uma colaboração entre a Agência de Património Cultural da Holanda (RCE) e o Historic England. Este visava realizar um levantamento arqueológico completo do naufrágio. No verão de 2016 realizou-se um registo minucioso do fundo marinho, com auxílio de métodos de prospeção geofísica, como magnetómetro, sonar *multibeam*, sonar de varrimento lateral e perfilhador de sedimentos (de Hoop, 2019: 31).

Nos dois anos seguintes realizaram-se campanhas de escavação em colaboração com o MSDS Marine, e foram recolhidos mais de 5000 artefatos. Estes foram imediatamente comunicados ao público com dias abertos, e mais tarde levados para instalações de conservação e restauro em Portsmouth (de Hoop, 2019: 31).

A comunicação ao público foi um dos principais objetivos do projeto, e foram realizadas iniciativas de divulgação presencial, como dias abertos e exposições, e virtuais, como um acompanhamento documental do processo[9] e um mapeamento 3D do sítio arqueológico disponível online[10]. O grupo Historic England também publica com regularidade atualizações acerca do estudo dos materiais e outras extensões úteis para o estudo do sítio arqueológico.

[9] *The Rooswijk part 1: The Rooswijk* [Video]. YouTube
The Rooswijk part 2: The story of the Rooswijk 1740 [Video]. YouTube.
The Rooswijk part 3: The Legacy of the Rooswijk [Video]. YouTube.
[10] *CloudTour - Rooswijk Web Tour*.

O estudo da cultura material recolhida ainda se encontra a decorrer, já foram contabilizados mais de 5000 artefatos, e serão ainda muitos mais, à medida que se vão destruindo as concreções recolhidas do fundo marinho.

Ainda que bastante fragmentado, é possível reconhecer várias formas pertencentes ao casco, como o coral, tabuado, elementos do cavername e forro exterior sacrificial. No que ao equipamento do navio diz respeito foram detetadas âncoras, e recolhidos elementos do aparelho de poleame. O equipamento militar também é variado, tendo sido detetados peças de artilharia em ferro fundido e em bronze, e os respetivos projéteis, simples e enramados, e também vestígios de armas de menor porte como mosquetes e as respetivas balas em chumbo, e ainda lâminas de espada.

Os artefatos cerâmicos são limitados, tendo sido contabilizados menos de 50 fragmentos. As variedades incluem cachimbos em caulino, cerâmica comum, grés sob a forma dos típicos jarros Bellarmine, e ainda cerâmica proveniente de outros centros europeus, como os *olive jars* ibéricos e porcelana chinesa[11]. Os vestígios em vidro estão mais bem conservados, sendo reconhecidas formas como *onion bottles*, algumas completas e com rolha intacta, e *case bottles*, tendo sido achados também cálices em cristal e missangas em vidro[12].

Os artefatos em liga de cobre representam a maior parte da coleção. Em estanho foram recolhidas colheres, copos, jarros e um exemplar de um tinteiro. Das restantes ligas como latão ou cobre, foram achadas taças, lamparinas de óleo, castiçais, trompetes, uma chaleira, um coador e várias caixas e cofres. Os itens pessoais abrangem entre vestuário, como o calcanhar de uma bota em cabedal, cabos de facas, pentes finos para parasitas e botões[13].

O navio transportava tijolos, pedras de construção, barris pequenos, tiras de ferro e folhas de cobre, para além de várias arcas com barras de prata e moedas, como "pillar dollars", "pieces of eight" e ducados[14]. Para a manutenção do navio foram achadas várias ferramentas de mão e as provisões incluíam rodas de queijo e barris[15].

[11] *Pottery on the Rooswijk*. Weblog | Cultural Heritage Agency
[12] *Glass artefacts on Rooswijk*. Weblog | Cultural Heritage Agency.
[13] *Illuminating the Rooswijk*. Weblog | Cultural Heritage Agency.
[14] *The story of Rooswijk's silver*. Weblog | Cultural Heritage Agency.
[15] *CloudTour - Rooswijk Web Tour*

4.14 Hollandia, 1743

Naufraga: 13 julho 1743

Descoberta: Setembro 1971

Status: In situ

Processo: Parcialmente escavado

Proteção: protegido por lei

Tipo de sítio: Disperso

Nível de estudo: 4

Rumo: Oriente

Partida: Texel

Destino: Batávia

Localização: Gunners Rock, ilhas de Scilly, Reino Unido

Embarcação: Galeão

Comprimento: 150ft

Tonelagem: 1150

Lastro: 575

Complemento (>): 276

Construído: 1742

Camara: VOC Amsterdão

Estaleiro: Amsterdão

Capitão: Jan Kelder

O galeão *Hollandia* partiu de Texel a 3 de julho de 1743, com mais dois *retourships*, rumo a Batávia. Na madrugada de 13 de julho a frota foi apanhada numa forte tempestade, com correntes, ventos e ondulação adversos, e resultou no naufrágio do *Hollandia* nas ilhas Scilly, situadas na costa da Cornualha, no sudoeste do Reino Unido (Cowan, Marsden, 1975: 273; Cowan, 1975: 267).

Poucos meses depois, a 9 de setembro do mesmo ano, existiu uma tentativa de salvamento do navio, liderada por John Lethbridge, um mergulhador britânico contratado pela VOC. Devido à falta de visibilidade e condições de mergulho adversas, a operação foi um fracasso, e o navio permaneceu perdido (Cowan, Marsden, 1975: 275).

Em 1969 começou a procura pelo naufrágio, consultando os registos bibliográficos ingleses e holandeses, e os relatos locais. No ano seguinte foi possível determinar que a suposta zona de naufrágio foi de Gunner's Rock, e iniciou-se uma campanha e prospeção visual da área circundante. A falta de visibilidade e condições de mergulho quase impraticáveis levou a que fosse adotado um magnetómetro, que auxiliava a prospeção visual. Em setembro de 1971 o naufrágio foi achado (Cowan, Marsden, 1975: 267).

O naufrágio encontrava-se entre os 27 e 43 metros de profundidade, o que permitia pouco tempo de fundo. Isto adicionando à aproximação da ondulação de inverno que iria impossibilitar o mergulho, e adicionando o pretexto que possibilidade de saque ao naufrágio, foi decidido que houvesse uma recolha pouco registada e muito rápida dos artefatos com mais valor, como o conjunto de 35000 moedas de prata e peças de artilharia em cobre (Cowan, Marsden, 1975: 271).

As intervenções foram levadas a cabo todos os verões no espaço de 10 anos, período durante o qual foi possível aplicar alguma metodologia arqueológica, como o registo sob a forma de esboço da planta do sítio arqueológico, utilizando duas linhas base a partir de onde se realizava triangulações. Foram determinadas três zonas de incidência de materiais, que correspondiam ao local de impacto do navio e consequente percurso até chegar à deposição final (Cowan, Marsden, 1975: 280).

Ao realizar a escavação determinou-se o mau estado de conservação do naufrágio e o seu caráter disperso, existindo poucos vestígios materiais orgânicos, mas muitas concreções. Estas continham a maioria dos materiais arqueológicos, e por isso foram escavadas com o auxílio de pés de cabra, cinzéis, pás e uma sugadora hidráulica. Para as concreções mais rijas foram utilizados pequenos explosivos detonados de um modo controlado (Cowan, Marsden, 1975: 272).

Os vestígios recolhidos foram na sua esmagadora maioria vendidos em leilão, para coleções privadas ou museus. Mais tarde o Rijksmuseum de Amsterdão consegue comprar uma grande parte dos artefactos, o que leva à criação da obra *Hollandia Compendium*, uma publicação que apresenta todas as peças catalogadas e analisadas (Gawronski, 1997: 196-7).

Nos artigos publicados apresenta-se o que pode ser uma amostra fidedigna na coleção. Sabe-se que não foram encontrados vestígios do casco. Do armamento militar do navio foram detetadas peças de artilharia em ferro fundido e em bronze, com as respetivas balas em ferro, fragmentos de mosquete e as balas em chumbo, outras balas de pistolas de menor dimensão, cintos com encaixes para cartuxo e espadas (Cowan, Marsden, 1975: 285-6).

Do equipamento do navio foram encontradas âncoras, elementos de poleame e massame e o sino do navio em bronze. Dos instrumentos de navegação foram achados compassos secos e de desenho, réguas de dobrar em madeira e latão e um exemplar de um octante (Cowan, Marsden, 1975: 285-7; Cowan, 1982; Engelsman, 1981).

Os exemplares de cerâmica encontram-se em pior estado de conservação que os em vidro, porém apresentam mais variedade. Foram recolhidos fragmentos de cachimbos em caulino, jarros *Bellarmine* em grés, loiça *westerwald*, grés com vidrado de sal, porcelana chinesa, loiça *Delft*, e cerâmica comum. Em vidro foram achadas garrafas "*onion*" e "*case*", algumas ainda com as respetivas rolhas ou tampas de enroscar em estanho. Foi também achada uma caixa com copos de vinho em cristal. Em ligas de cobre foram achados copos, pratos, colheres, uma caneca e um especieiro em estanho, uma

torneira e dois almofarizes medicinais em latão e uma chaleira em cobre (Cowan, Marsden, 1975: 289, 291).

Os itens pessoais conseguem dar uma ideia de quem estaria a bordo, e como seriam os seus quotidianos. Consegue-se claramente distinguir uma estratificação dentro do navio, existindo por exemplo fivelas em estanho e latão, e outras em prata e ouro, representado duas classes sociais inseridas no mesmo meio. Foram achados também 11 botões em ouro, um serviço de mesa em prata, selos em bronze, uma caixa de tabaco em bronze, botões de punho em cobre e medalhões em cobre de origem inglesa (Cowan, Marsden, 1975: 291-5).

O navio transportava barris pequenos com pregos, barris grandes, mercúrio, lingotes em chumbo e um tesouro de 35000 moedas em prata (ducatões e reais espanhóis) (Cowan, Marsden, 1975: 291; Marsden, 1978).

4.15 Amsterdam, 1749

Naufraga: 26 de janeiro 1749

Descoberta: 1969

- Status: In Situ
- Processo: Parcialmente escavado
- Proteção: Monumento Nacional
- Tipo de sítio: Coerente
- Nível de estudo: 4

Rumo: Oriente

- Partida: Texel
- Destino: Batavia

Localização: Baía de Bulverhythe, Reino Unido

Embarcação: Galeão

- Comprimento: 150ft
- Tonelagem: 1150
- Lastro: 575
- Complemento (>): 335

Construído: 1748

- Camara: VOC Amsterdão
- Estaleiro: Amsterdão
- Capitão: Willem Klump

O galeão *Amsterdam* foi contruído nos estaleiros VOC Amsterdão em 1748. Este navio representava a mais recente tipologia de *retourships* da VOC, que tinham 150ft de comprimento (cerca de 50 metros de comprimento) (Marsden, 1972: 73-6; Gawronski, 1990: 53; Gawronski, 1997: 26).

Partiu da ilha de Texel no início de janeiro de 1749, para concretizar a sua primeira viagem a Batávia. Após atravessar o estreito de Dover, o navio perdeu o seu leme, e o capitão Willem Klump vê-se obrigado a manobrar a embarcação até segurança. Consegue alcançar este objetivo, ao governar as velas para se aproximar o suficiente da costa, e depois utilizar a âncora como eixo, de forma a que a embarcação ficasse

perpendicular à costa, para por fim deixar a ondulação e corrente do rio que ali havia levar o barco a direito para a praia de Bulverhythe. Devido à pequena inclinação da praia e à falta de pedras da costa, o navio encalhou calmamente e intacto, permitindo a sobrevivência da maioria dos tripulantes, bem como o resgate imediato do tesouro e bens mais importantes a bordo. A população da aldeia de pesca mais próxima, Hastings, auxiliaram os náufragos, e acabaram por saquear o resto do navio (Marsden, 1972: 73-6; Gawronski, 1990: 53; Gawronski, 1997: 26).

Este saque durou pouco tempo, num espaço de menos de dois meses o navio ficou submerso até aos 6 metros nas areias macias, devido ao seu grande peso, e eventualmente engolido pela maré, resultando numa deposição calma, porém rápida, e a consequente preservação da embarcação e de muitos dos materiais a bordo (Marsden, 1972: 73-6; Gawronski, 1990: 53; Gawronski, 1997: 26).

O navio caiu no esquecimento, até que foi descoberto por um grupo de construtores em 1969, os quais utilizaram as suas retroescavadoras para recolher materiais do navio. Esta situação chamou a atenção ao arqueólogo Peter Marsden, que após uma breve investigação do sítio arqueológico com métodos geofísicos, advogou pela proteção física e legal do navio, e aconselhou um estudo mais aprofundado, reconhecendo de imediato a sua importância histórica e arqueológica. Em 1973 entra em vigor a *Protection of wrecks Act*, que visava proteger todos e quaisquer naufrágios na costa do Reino Unido, incluindo o *Amsterdam* (Gawronski, 1997: 27).

De 1972 a 1974 o navio é escavado nas marés baixas da primavera pela recém-criada *Amsterdam Foundation*. Em 1975 a Holanda exigiu a posse legal do naufrágio, e iniciou-se a operação privada *Stiching VOC Ship Amsterdam*, que permitia e incentivava a colaboração com os grupos de investigação pré-existentes britânicos (Marsden, 1972: 80; Gawronski, 1990: 55; Gawronski, 1997: 27).

A primeira abordagem foi de levantar e preservar em museu a estrutura completa. Rapidamente se chega à conclusão que tal não seria possível, não só devido ao imenso tamanho do navio, mas também porque a maioria das cavilhas e junções ferrosas do navio estavam corroídas, isto é, a estrutura do navio só se encontrava fixa pela areia que o preenchia e circundava (Marsden, 1972: 80; Gawronski, 1990: 55; Gawronski, 1997: 27).

Na década de ’80 muda-se a abordagem, mais focada na prática de arqueologia subaquática e preservação *in situ*, com o auxílio das mais recentes técnicas e tecnologias. Estava situado numa zona de interface, a 300 metros da marca da maré alta, podendo estar

descoberto por poucas horas na maré vazia em certas alturas do ano, e maioria das vezes submerso a 6/7 metros, com visibilidade limitada (Marsden, 1972: 79; Gawronski, 1990: 56; Gawronski, 1997: 27).

Ainda assim estas operações foram as maiores intervenções realizadas ao sítio arqueológico até à data, tendo existido três campanhas, compreendidas entre 1984, 1985 e 1986. Foram levadas a cabo por equipas inglesas e holandesas (Gawronski, 1990: 56).

Os objetivos estavam centrados na preservação *in situ*, com a substituição dos pregos e cavilhas ferrosas desaparecidas e proteção e apoio da estrutura não enterrada com suportes metálicos (Gawronski, 1990: 56).

As iniciativas feitas pelo *Stiching VOC Ship Amsterdam* no século XXI, giram mais em torno da monotorização do sítio arqueológico, e a utilização de métodos geofísicos para avaliar o estado de preservação do naufrágio. Juntaram-se os registos feitos nos anos ’80, com os realizados nas monotorizações entre 2009 e 2013 e com as mais recentes de 2016 e 2017, de modo a criar um mapa do sítio arqueológico e da continuidade da investigação. Na última campanha foi feito um investimento na fotografia, modelação 3D e foi instalada uma Webcam de modo a poder acompanhar em primeira mão a evolução do sítio arqueológico (Gawronski, et.al, 2017: 5-12).

O navio encontra-se com a proa virada a norte, perpendicular à linha da costa, e tombado a bombordo. Tem cerca de 50 metros de comprimento, 12 metros de largura e está enterrado a 6 metros, com cerca de ¾ da estrutura preservada, chegando à primeira coberta de armamento a bombordo. Foram reconhecidas três camadas de deposição: a mais superficial composta por areias mais soltas e artefactos fragmentados, dispersos e remexidos, uma segunda camada com artefactos mais coesos e completos, e a última camada num sedimento mais fino e compacto, e com os artefactos intactos, mais concentrados a bombordo, devido à inclinação do navio (Gawronski, 1990: 56).

Devido à velocidade imposta pelo afundar do navio ao resgate no século XVIII, uma parte considerável da cultura material encontra-se presente no navio. De acordo com os registos apenas as arcas com tesouro, e alguns elementos pessoais de maior valor foram salvos, deixando para trás uma grande parte da carga e equipamento do navio. O estudo realizado nos anos ’70 apresenta o que pode ser considerado como uma amostra fidedigna da cultura material presente no naufrágio (Marsden, 1972: 79-87).

Do armamento do navio foram recolhidas 5 peças de artilharia pequenos em bronze, balas de canhão em ferro, balas de mosquete em chumbo, um escareador em bronze para a limpeza do ouvido das peças de artilharia, cintos em cabedal com caixas

em bronze para cartuchos, cinto para espada e a roda do carrinho de um canhão. O equipamento do navio estudado inclui elementos de poleame com fragmentos de corda, e fragmentos da bomba de porão (Marsden, 1972: 89-91).

Os artefactos cerâmicos são extremamente variados, não só em termos de fabrico, como em termos de forma. A forma principal foi a do jarro, encontrada em grés vidrado a sal, *Bellarmine* e *Delft ware*, foram achados também penicos em *Westerwald ware*, copos e pratos em porcelana chinesa, taças em *Astbury ware*, cerâmica de cozinha com vidrado castanho e verde, e vários cachimbos em caulino (Marsden, 1972: 92).

Os artefactos em vidro encontram-se excecionalmente bem preservados, sendo que a maioria se encontrava nas camadas mais profundas do naufrágio. Foram estudadas garrafas verdes de fundo quadrado, garrafas de vinho intactas com o seu conteúdo original, copos de vinho simples e com decoração, e fragmentos de janelas com gravações e em vidro verde liso.

Os objetos comuns em ligas de cobre incluem colheres e canecas em estanho, e em bronze caldeirões, chaleiras, dobradiças, castiçais e ferros de engomar (Marsden, 1972: 94).

Os itens pessoais são os que apresentam mais variedade na coleção estudada, fivelas de cinto e de sapato em bronze e estanho, cera de selar vermelha, botões em estanho e osso, capas de facas em cabedal decoradas, berlindes, uma flauta, uma caixa de tabaco em latão, um leque em marfim, alfinetes em latão, um pente em marfim e sapatos de homem e de mulher em cabedal (Marsden, 1972: 95).

5 Slot Ter Hooge, 1724

5.1 1724: O naufrágio e a sua primeira recuperação

O navio *Slot Ter Hooge*, batizado com o nome do Castelo de Hooge, uma propriedade histórica na atual Bélgica, foi um Galeão de 145 pés (44m20) e 850 toneladas de deslocamento e 425 toneladas líquidas, que teria de ser manobrado por 180 marinheiros (Inocentes, 2018: 31). Partiu de Rammekens a 31 de Outubro de 1724, com 254 tripulantes e passageiros e navegava em direção a Batávia, sob a bandeira da VOC. Foi expedido pela câmara da Zelândia, que era a segunda maior câmara da companhia, precedida apenas pela câmara de Amsterdão, e geria cerca de ¼ das operações da VOC (Gaastra, 2017: 14).

O *Slot Ter Hooge* era considerado um *Retourschip*, isto é, um navio que tinha como principal objetivo realizar o trajeto entre os Países Baixos e Batávia, o centro de operações VOC no Oriente, localizada na atual cidade Jacarta, na ilha de Java, Indonésia. Os *retourschips* eram por norma navios grandes e robustos, relativamente velozes, com uma popa de painel de modo a maximizar a capacidade de carga de mercadoria e de passageiros (Bruijn, *et al.*, 1987: 38, Van Duivenvoorde, 2009: 21-31; Van Duivenvoorde, 2015: 8-40, 143-186).

Eram caracterizados também pelo seu armamento, sendo que o arsenal era composto por peças de artilharia em ferro e/ou em bronze fundido ou forjado, armas de menor porte como mosquetes e pistolas, e vários tipos de projéteis e armas pirotécnicas. O armamento tinha como objetivo proteger o navio de ataques de nações inimigas ou pirataria, que eram extremamente comuns devido à preciosa carga que costumava estar a bordo dos *Retourschips*, quer metais preciosos no caminho de ida (navios *Outbound*), quer uma fortuna em mercadorias orientais no caminho de volta (navios *Homebound*) (Bruijn, *et al.*, 1987: 38, Van Duivenvoorde, 2009: 21-31; Van Duivenvoorde, 2015: 8-40, 143-186).

O *Slot ter Hooge* estava armado com 38 bocas de fogo, distribuídas por duas cobertas, e apresentava três mastros com velas quadradas, pau de proa e uma figura de proa sob a forma de um leão, o símbolo da câmara da Zelândia (Inocentes, 2018: 32).

O livro de matrícula do navio conta com 240 das 250 pessoas abordo. A lista exclui o nome do Capitão, Steven Boghoute, e deixa na dúvida em relação à natureza dos 9 tripulantes que faltam. O navio transportava 18 passageiros, sendo esposas ou pais dos tripulantes. A função mais comum dos indivíduos a bordo era a de marinheiro, que

correspondia a 83 pessoas dentro das várias posições. De seguida dos soldados, que contavam com 76 indivíduos, os quais também ajudavam na manutenção e navegação do navio. Os 26 serventes do navio (incluindo moços, mordomos e grumetes) poderiam estar a serviço tanto da tripulação, dos passageiros, ou dos oficiais, dos quais estavam apenas registados três, o 1º imediato, o contramestre e o reitor. A embarcação precisava também de pessoas para a manterem, e aí entram os oito artesãos, incluindo o tanoeiro, carpinteiro e artilheiro com os seus aprendizes. Por fim sobram as funções mais específicas, como o cirurgião, os três cozinheiros, os clérigos e o baterista (Inocentes, 2018: 214-224).

O navio realizou a rota mais comum para chegar ao Atlântico, pelo canal da Mancha, e após contornar as ilhas das Berlengas ao largo da costa de Portugal Continental foi apanhado por uma forte e contínua tempestade. Ficou uma semana sem rumo, e na noite de 19 para 20 de novembro de 1724, o navio subitamente embate no norte da ilha do Porto Santo. O navio fica preso dentro da Baía do Guilherme onde com a forte ondulação se desfaz por completo. No final do longo desastre sobreviveram apenas 33 dos 254 tripulantes e passageiros (Curtsinger, Sténuit, 1975: 261; Inocentes, 2018: 51-2, 111; Sutcliffe, 1977: Delgado, 1997: 19).

Uma semana depois, a 8 de Dezembro chega à ilha da Madeira um grupo de 24 holandeses, vindos do Porto Santo, apresentando-se como uma parte dos sobreviventes da "*fregat"* que naufragou na Baía do Guilherme. Os restantes 9 sobreviventes permaneceram na ilha com a missão de proteger os valiosos destroços (Sutcliffe, 1977).

Após a chegada desta equipa de socorro a Lisboa, foi entregue o relatório do naufrágio ao cônsul holandês Abraham Heljsterman. Neste o 1º oficial do navio, Baartel Taerlinck, descreve a carga preciosa do navio, salientando a importância e a possibilidade de reaver os bens. No relatório estão descritos cerca de 19 cofres de metais preciosos, 15 dos quais com 100 lingotes de 2 kg de prata cada, e entre três e quatro cofres de reais mexicanos, sob a forma de "pieces of eight", e 30 sacos de 100 moedas holandesas. Os metais precisos resultam num total de 3,5 toneladas em lingotes de prata, e meia tonelada em moedas. Realça-se também o valor dos bens pessoais dos oficiais e passageiros (Curtsinger, Sténuit, 1975: 262; Inocentes, 2018: 52, Sutcliffe, 1977).

Em maio de 1725, cerca de 6 meses depois do desastre, é aprovado o contrato de regate dos bens. O acordo foi assinado na capital da província da Zelândia, Midelburgo, que contratou John Lethbridge, um mergulhador profissional, para resgatar os bens. Foi pago a 10 libras de prata por mês, e mais cerca de 5% do valor dos bens recuperados (Sutcliffe, 1977).

John Lethbridge era inglês, natural de Devon, e dedicou a sua vida à prática do mergulho. Em 1715 desenvolveu um engenho de mergulho, composto por um barril estanque, com um visor de 10 cm de diâmetro e dois orifícios de onde saiam mangas de cabedal, que permitiam a utilização das mãos no fundo (Figura 5). O modelo do barril tinha 1,80 m de comprimento, 80 cm de diâmetro na parte superior, e 45 cm de diâmetro na parte inferior, onde iriam os pés. Esta zona apresentava um reforço no peso, de modo a que o engenho estivesse ligeiramente inclinado para ser mais confortável para o mergulhador, e ainda reduzir as hipóteses de afogamento na eventualidade de uma fuga de água (Inocentes, 2018: 56; Sutcliffe, 1977).

O mergulhador entrava pelo diâmetro maior, e a tampa era hermeticamente fechada. O engenho era descido pelo pau de carga do navio e o mergulhador respirava o ar do barril. O tempo de fundo dependia da profundidade do mergulho, sabendo que o máximo que Lethbridge atingiu na baía foi 22 metros (12 *fathoms*), por 3 a 4 minutos. Mergulhos mais rasos poderiam chegar aos 30/35 minutos, e atingir uma média de 6 horas de fundo por dia (Inocentes, 2018: 56; Sutcliffe, 1977).



Figura 5 Ilustração de um Mergulhador a operar o engenho de Lethbridge (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 267)

Estes tempos impressionantes justificam o sucesso de Lethbridge na área do resgate de naufrágios, tendo sido contratado para salvar pelo menos 10 navios. O resgate do *Slot Ter Hooge* é um dos mais emblemáticos (Sutcliffe, 1977).

A campanha iniciou-se menos de um ano depois do acidente, em 1725. Logo na primeira intervenção foram recuperados 349 dos 1500 lingotes de prata, a maioria dos cofres com reais mexicanos, 9067 moedas holandesas e 2 peças de artilharia em bronze. Após terminar a primeira campanha com bastante sucesso, Lethbridge garantiu que conseguia retornar e recuperar ainda mais da carga (Curtsinger, Sténuit, 1975: 267; Inocentes, 2018: 58, Sutcliffe, 1977).

No ano seguinte voltou ao Porto Santo e cumpriu a sua promessa, recuperando uma quantidade incontável de prata que representava mais de metade da prata registada no navio. A terceira campanha ocorreu em 1732, e apresentou uma menor taxa de sucesso, recuperando apenas uma arca e objetos pessoais. A quarta e quinta campanhas em 1733 e 1734, respetivamente, representam o término da intervenção, tendo sido recolhida pouca prata. No final resta a nota do enorme sucesso de toda a intervenção operação de resgate, ficando para trás uma estimativa de 100 a 251 dos 1500 lingotes de prata, e uma pequena parte das moedas, resultando em cerca de 90% da carga da prata resgatada (Curtsinger, Sténuit, 1975: 267; Sutcliffe, 1977).

Os destroços do navio foram abandonados e caem no esquecimento nos 240 anos seguintes.

5.2 1975: Descoberta e Destino Final

Robert Pierre André Sténuit nasceu a 1933 em Bruxelas. Aos 23 anos começou a praticar mergulho, tornando-se profissional aos 25 anos. Especializou-se em mergulho técnico de alta profundidade e em espeleologia. Em 1967 fundou o "Groupe de Recherche Archéologique Sous-Marine Post-Médievale" (GRASP). Sob esta bandeira mergulhou e recolheu os artefatos de inúmeros navios destacando-se o *Girona*, o *Witte Leew*, o *Lastdrager* e o *Slot ter Hooge* (Curtsinger, Sténuir, 1975: 262)

A jornada da descoberta do *Slot Ter Hooge* iniciou-se com uma pesquisa no Arquivo Nacional dos Países Baixos, em Haia, onde estava guardado o relatório feito pelo 1º oficial do navio, Baartel Taerlinck, que descrevia o conteúdo do naufrágio e a importância do resgate. Havendo falta de mais documentos catalogados que indicassem a localização ou se o resgate tinha ou não sido bem-sucedido, Sténuit colocou o projeto em espera, estando porém sempre na sua lista de desejos de descobertas a realizar (Curtsinger, Sténuit, 1975: 262; Sutcliffe, 1977).

O tema do *Slot Ter Hooge* reemergiu por coincidência anos mais tarde, quando Sténuit conversava com o seu amigo e colega Rex Cowan acerca de mergulhadores históricos. John Lethbridge logicamente surgiu no diálogo, e nesse momento Zélide Cowan, investigadora histórica, mostra a Sténuit uma das suas mais recentes descobertas, um documento com os procedimentos de uma Sociedade de Devonshire, de 1880 (Curtsinger, Sténuit, 1975: 265; Sutcliffe, 1977).

Nesse documento existia a cópia das inscrições de uma caneca com tampa (hoje em dia perdida), com as iniciais J. L. e o brasão da família Lethbridge, indicando ser uma posse de John Lethbridge. Do outro lado estavam copiadas duas gravuras, uma de um homem a ser baixado de um barco para o mar, dentro de um engenho de mergulho. A outra gravura mostrava um mapa de uma ilha, com uma povoação a sul e um barco numa enseada a nordeste, com a inscrição PORTO SANTO ISLAND . LAT . 55 . N . LON . 5. Para Sténuit, era literalmente um mapa do tesouro (Figura 6). Consultou a Biblioteca Nacional de Portugal, em Lisboa, onde conseguiu com algum nível de certeza associar a gravura com a ilha do Porto Santo na Região Autónoma da Madeira, e a localização do navio na Baía do Guilherme (Curtsinger, Sténuit, 1975: 265-6; Sutcliffe, 1977).

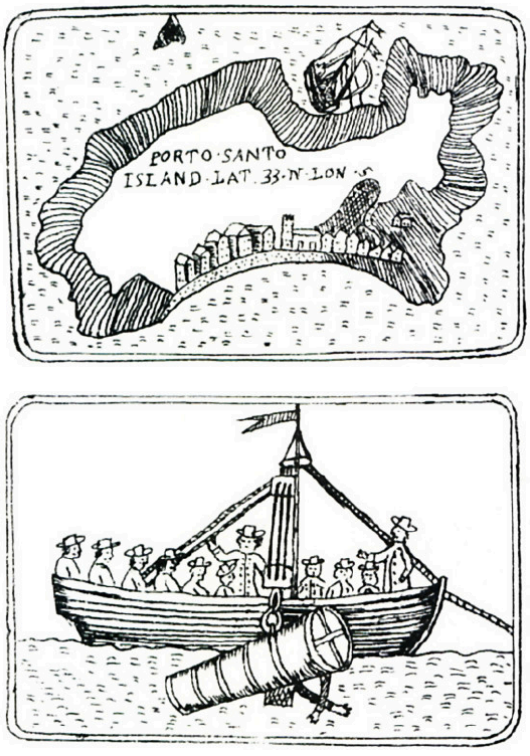


Figura 6 Desenho da gravura da Caneca com a localização do naufrágio e uma representação de um mergulhador (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 267)

Agora que uma proposta de localização estava assegurada, o passo seguinte era propor ao governo Holandês a recuperação dos vestígios. Sténuit tinha contactos dentro

da administração, e conseguiu com facilidade uma declaração que o proclamava como herdeiro da VOC e proprietário do *Slot Ter Hooge* e, consequentemente, dono dos vestígios do mesmo. Este acordo foi feito tendo em vista a venda dos achados, e foi acordada a doação de 25% do lucro ao governo Holandês (Curtsinger, Sténuit, 1975: 265; Sutcliffe, 1977).

Este documento serviu como a legitimação da intervenção, para a recolha e exportação de materiais históricos por parte de uma entidade independente estrangeira em território Português. Esta exigência poderia ter sido facilmente contestada ou pelo menos negociada pelo governo português, sendo que o navio se encontrava em águas nacionais. Porém, devido à revolução do 25 de abril, que se tinha dado menos de um mês antes, existia um vazio administrativo, e consequente falta de procedimentos oficiais e medidas de proteção do património. Como consequência, o governo português e o departamento da Cultura da Madeira dispensaram-se de qualquer possessão do naufrágio, licenciaram e até auxiliaram na intervenção (Curtsinger, Sténuit, 1975: 266).

Antes da sua partida para o Porto Santo, Sténuit conseguiu achar nos arquivos nacionais Holandeses em Haia um documento vital, que provava que valia a pena visitar a Baía do Guilherme. Foram achados os contratos do governo holandês com Lethbridge e relatórios com listas dos bens salvados. Sténuit junta o relatório feito por Baartel Taerlinck com o de Lethbridge, e estima que pelo menos 100 a 251 lingotes de prata, juntamente com várias moedas e objetos pessoais foram deixados para trás (Curtsinger, Sténuit, 1975: 266).

A campanha iniciou-se no final de Maio de 1975 e durou cerca de 5 meses. Foi financiada pela Nacional Geographic Society, e pela empresa de mergulho COMEX de Marselha, dirigida por Henri Delauze, um amigo próximo de Sténuit. Esta empresa também prestou apoio técnico e de material. A intervenção foi levada a cabo por 5 mergulhadores profissionais, os belgas Robert Sténuit, Louis Gorse e Alain Fink, e os franceses Michel Gangloff e Roger Perquin (Curtsinger, Sténuit, 1975: 266-7).

As condições de mergulho eram adversas. A Baía do Guilherme encontrava-se rodeada por uma ravina de 120 metros de altura, sendo a única maneira conveniente de aceder ao sítio por barco, contornando a ilha, uma viagem de 16 milhas náuticas (30 km), que era feita diariamente. Apenas era possível mergulhar com boas condições, devido à forte ondulação de norte que entrava na baía, o que reduziu os dias úteis de intervenção (Curtsinger, Sténuit, 1975: 266).

A equipa contou com o apoio de um semirrígido que os levava até ao sítio arqueológico. Fundeava a 60 pés, e servia como embarcação de apoio, para guardar os materiais recolhidos e fazer pausas (Figura 7) (Curtsinger, Sténuit, 1975: 269).



Figura 7 Baía do Guilherme e o semirrígido da equipa (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 263)

Logo no primeiro mergulho foi avistado um canhão, imediatamente por baixo do barco. Após uma primeira prospeção visual do sítio, na qual foram avistados vários materiais arqueológicos à superfície, a zona foi dividida em 5 áreas de intervenção, uma para cada mergulhador. As secções foram delineadas com cordas e foi alegadamente feito um registo gráfico georreferenciado do fundo marinho antes da intervenção (Curtsinger, Sténuit, 1975: 269). Este tinha como objetivo analisar a dispersão original dos materiais de modo a poder reconstruir as fases do naufrágio e consequentemente conseguir determinar a zona com maior incidência de materiais (Curtsinger, Sténuit, 1975: 269; Sutcliffe, 1977).

Sobre o momento do naufrágio sabe-se que a embarcação embateu primeiro com a rocha na entrada a oeste da enseada, onde o casco se abriu e começaram a ser despejados lastro e as cargas mais pesadas, como os tijolos, telhas, lingotes de chumbo, barris, garrafas, peças de artilharia e munições. Com o peso mais leve o navio entrou cada vez mais para dentro da enseada, e tendo ganho velocidade devido à ondulação embateu com máxima força contra as rochas a este, desfazendo-se por completo (Curtsinger, Sténuit, 1975: 273-4).

A escavação foi realizada com um jato hidráulico, que serviu bem para uma fase inicial, na qual estavam a ser intervencionadas pequenas bolsas de areia. Quando a intervenção começou a expandir e a aprofundar, o jato limitava-se a dispersar a areia, e foi necessário utilizar um método de escavação subaquática mais eficaz. Com a ajuda de

João Borjes, que trabalhava no Departamento do Turismo da Madeira, no Funchal, foi possível à equipa ter acesso uma sugadora a ar (Figura 8). O aparelho foi instalado numa rocha perto do local e permitiu que fossem abertas crateras com mais de 2 metros de diâmetro e 1 metro de profundidade (Curtsinger, Sténuit, 1975: 272; Sutcliffe, 1977).

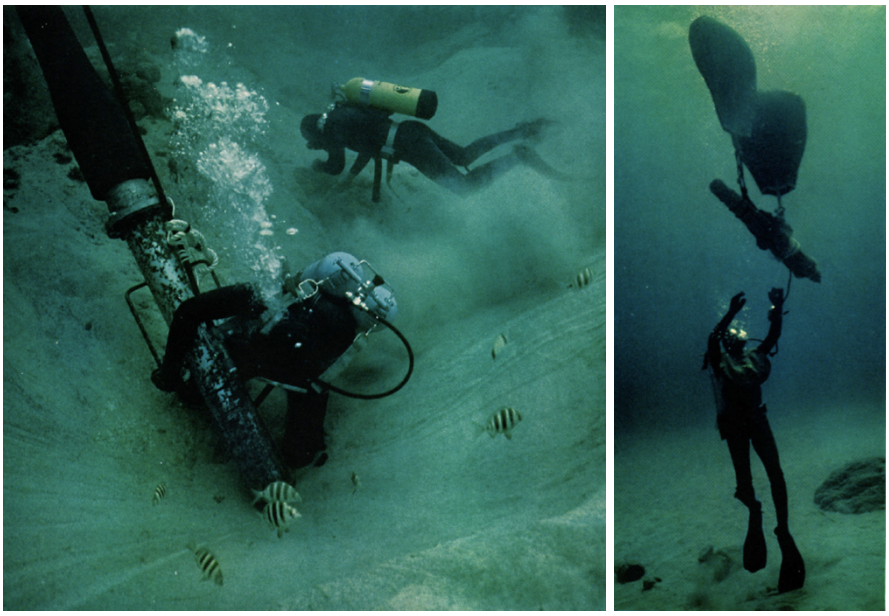


Figura 8 Mergulhadores a escavar o Slot Ter Hooge com o auxílio de um Jato Hidráulico (esq.) e um balão de elevação (dir.) (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 264 e 265)

O sítio arqueológico pode ser considerado como um sítio disperso, não existindo coerência na distribuição dos materiais. Este aspeto deu-se não só devido à grande dinâmica do momento do naufrágio, como também à contaminação feita no momento do resgate do século XVIII. Os objetos eram levantados sem método ou registo, com o auxílio de um balão de elevação (Sutcliffe, 1977).

Em teoria, pode-se dividir os objetos encontrados em quatro categorias: carga preciosa para troca no mercado oriental; objetos feitos em grande quantidade para empregados e soldados da VOC no Oriente; provisões para a viagem pré-estabelecidas; e objetos pessoais.

É desafiante conseguir reconstruir a carga deste navio, sendo que não existe nenhum registo da carga original. O inventário realizado por Lethbridge, quando descrito, foca-se mais na carga preciosa e a campanha de 1975 não possui um relatório oficial com uma ficha de inventário. A partir das imagens registadas na campanha e descrições nos artigos publicados (Curtsinger, Sténuit, 1975; Sutcliffe, 1977) é possível ter um pequeno panorama da coleção de materiais que Sténuit recolheu em 1975.

De acordo com as descrições não foram achados vestígios do casco, apenas fragmentos de madeira soltos. Avistou-se no fundo uma âncora em ferro fundido e pelo menos cinco peças de artilharia em ferro fundido, e um pequeno canhão em bronze, com a respetiva retrocarga. Sabe-se que o *Slot Ter Hooge* transportava cerca de 38 peças de artilharia, do quais 10 foram recolhidos por Lethbridge. Se Sténuit reporta de uma maneira específica apenas 5 peças de artilharia, resta a questão: onde se encontram os restantes 23? Se aqueles não foram achados ou se não foram especificados nos artigos e registos, permanece a dúvida. São referidas balas simples e enramadas que variavam entre 3 calibres, sem especificar a quantidade, e foram achados dois "guarda-matos" de mosquete. Nas imagens são retratados também dois punhos de espada e um estilete (Curtsinger, Sténuit, 1975: 274-5; Sutcliffe, 1977).

São referidas nos textos disponíveis garrafas de vinho com as rolhas em cortiça ainda fixas com um fio de cobre, e numa imagem da coleção podem ser visualizados fragmentos de porcelana, jarros *Bellarmine* e cerâmica vidrada. Nessa mesma imagem contam-se pelo menos 10 exemplares de cachimbos em caulino e 9 tijolos amarelos, ambas cargas típicas de um navio VOC *outbound* do século XVIII (Curtsinger, Sténuit, 1975: 274-5; Sutcliffe, 1977).

Relacionado com as provisões e objetos de cozinha foram fotografadas 15 colheres, dois garfos, uma taça e um prato em estanho, estes últimos dois amolgados, uma torneira e uma chave de torneira em liga de cobre e aros de barril.

Os instrumentos de navegação cingem-se a dois divisores náuticos, e na dispensa dos cirurgiões, interpretação feita nas publicações, existiria uma coleção de sete copos de medida com a respetiva caixa, e ainda um almofariz e um pilão em liga de cobre. Os objetos pessoais correspondem principalmente a adornos, tendo sido retratados um botão de punho e um anel em ouro, 14 partes de fivela em liga de cobre, duas tampas de caixa de tabaco em latão com gravuras, dois cabos de faca, alfinetes e botões em liga de cobre (Curtsinger, Sténuit, 1975: 274-5; Sutcliffe, 1977).

A carga de metais preciosos é a que mereceu mais atenção por parte dos mergulhadores do século XVIII e contemporâneos do *Slot Ter Hooge*. Sabe-se que cerca de 90% dos metais foram recolhidos por John Lethbridge, e Robert Sténuit consegue recolher um número indeterminado de moedas, tais como reais mexicanos, *Zilverijder* dos Países Baixos e Ducados da Holanda Espanhola, os quais representavam sete monarcas. Foi devido a uma moeda que a identidade do navio foi confirmada, um

doubbelstuvier (2 . S) com o emblema da Zelândia, um escudo com um leão a nadar, e no verso a inscrição ZEE LAN DIA 1724 (Inocentes, 2018: 72)

De um total de 1500 lingotes de prata, Sténuit estimou que entre 100 a 251 lingotes estivessem no fundo da Baía do Guilherme, após a recolha de Lethbridge. Na campanha de 1975 foram recolhidos cerca de 144 lingotes, 44 deles dispersos no fundo e os restantes 100 armazenados numa arca em madeira ainda intacta (Figura 9). Esta arca foi alvo de controvérsia, pois alegadamente enquanto Sténuit esperava por um fotógrafo subaquático profissional para registar a arca *in situ*, um grupo de mergulhadores da Madeira mergulhou no local, partiu a arca e roubou a maioria dos lingotes, sob o pretexto que eram património português e que não deveriam ser vendidos. Na então ainda pequena comunidade de mergulho do arquipélago, foi fácil identificar os mergulhadores e aqueles acabariam por devolver os lingotes que tinham enterrado no quintal.

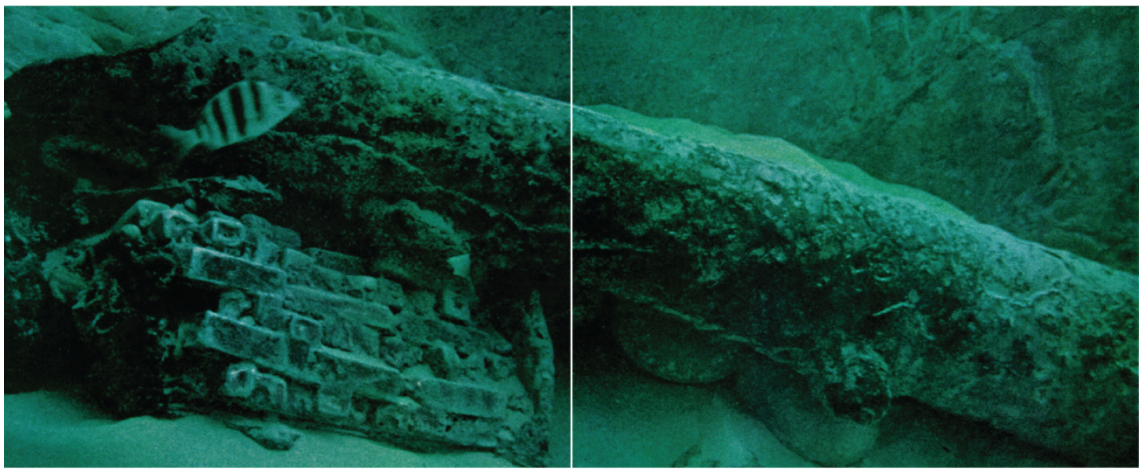


Figura 9 Arca com os lingotes de prata do Slot Ter Hooge (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 260)

A maioria destes lingotes foi de facto vendido em leilão, juntamente com a maioria das peças recolhidas de maior valor. Após uma tentativa falhada de processo judicial levada a cabo pela Alfândega do Funchal, com o objetivo de questionar a legitimidade da posse dos achados por Sténuit, uma parte dos achados acabaram por ser doados ao Museu Casa Colombo, na Ilha do Porto Santo. As 154 peças que lá se encontram são os únicos testemunhos disponíveis ao público do que foi o único naufrágio VOC achado, confirmado e intervencionado em águas portuguesas, até ao momento.

Acerca da campanha de 1975, não foi publicado nenhum relatório arqueológico. Sténuit redigiu o artigo "The Treasure of Porto Santo", publicado na edição de agosto de 1975 da revista *National Geographic* (Curtsinger, Sténuit, 1975). A partir desta publicação redigiu então o livro *The Treasure of Porto Santo*, que continha as mesmas informações que o artigo. Ainda em 1975 publicou um artigo intitulado "Les Lingots du

"Slot Ter Hooge"", que não se encontra disponível para consulta, mas referenciado noutras publicações. Durante a intervenção colaborou para a criação do documentário "The Treasure of Porto Santo", realizado por Ray Sutcliffe, produzido pela BBC e lançado em 1977 (Sutcliffe, 1977).



Figura 10 Artefatos recolhidos do sítio arqueológico (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 274)

5.3 Os Vestígios do *Slot Ter Hooge*

O naufrágio *Slot ter Hooge* foi alvo de duas campanhas de recolha de materiais, uma no segundo quartel do século XVIII e outra no verão de 1974. As peças que se encontram no Museu Casa Colombo provêm da recolha contemporânea, porém, um grande conjunto de peças excecionais foram vendidas em leilão, e entregues a coleções privadas. O único registo destas está em fontes bibliográficas.

Em ordem de poder devidamente estudar os vestígios do *Slot Ter Hooge* foi necessário unir os vestígios presentes no Museu Casa Colombo, com os vestígios que se podem observar no artigo da National Geographic e no documentário do BBC. As ligações entre os vestígios das diferentes fontes auxiliaram na compreensão e na obtenção de um panorama mais completo e viável do que foi a coleção recolhida, e consequentemente o quotidiano e dinâmica a bordo (Gráfico 4).

Na recolha de 1974 foram recuperados no mínimo 390 artefatos (Anexo 9.3), sendo que o número total de moedas, balas, peças de artilharia e outros vestígios que constam das fontes bibliográficas não apresentam um número específico de objetos. No

Museu Casa Colombo existem 154 peças inventariadas, várias destas referidas nas fontes bibliográficas. Os 390 vestígios foram divididos em 34 categorias, descritas abaixo.

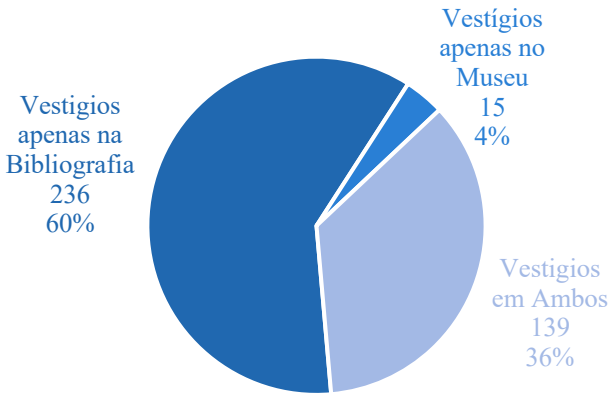


Gráfico 4 Distribuição dos 390 vestígios pelas respetivas fontes

5.3.1 Acessórios de mobiliário

Os acessórios de mobiliário podem servir não só uma função de fecho ou encaixe, como simplesmente como adorno ou decoração. São encontradas por norma associados a cadeiras, arcas, espelhos, entre outras peças de mobiliário.

Foram achados ao todo quatro exemplares de Acessórios de Mobiliário. Apenas um deles se encontra presente na coleção da Casa Colombo, sob o número de inventário 99. Mede 14,5 cm e tem 0,2 cm de espessura, e apresenta uma decoração floral numa das extremidades e uma fixação no verso. É feito em liga de cobre.

As restantes peças foram detetadas nos registos da década de 1970, uma delas num tom mais dourado, com ornamentos mais sofisticados, e apresenta-se partida ao meio. O material de que é feito é incerto, podendo ser em ouro ou numa liga de cobre. Está registada em fotografia no artigo da *National Geographic*, e em vídeo no documentário da *BBC*.

Os outros dois acessórios são esteticamente mais simples, sendo chapas em liga de cobre, com dois orifícios, um em cada ponta. No centro estão gravadas as palavras KAMER ZEELAND, com uma insígnia entre elas. Estas encontram-se representadas apenas no documentário do *BBC*.

Podem ser encontrados paralelos nos navios *outbound Batavia*, 1629 (Green, 1989: 159-167), *de Liefde*, 1711 (Bax, Martin, 1974: 89), *Zuytdorp*, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002) e *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 23-5).

5.3.2 Alfinetes

O conjunto de sete alfinetes achados nos destroços do naufrágio encontram-se apenas referidos no texto da National Geographic, podendo ser vistos no Museu Casa Colombo. São feitos em liga de cobre e os seus tamanhos são de 2,4cm, 2,5cm, 2,6cm, 2,7cm, 2,8cm, 2,9cm e 3,1cm, do menor para o maior. Medem 0,1cm de espessura e seis deles apresentam cabeças redondas cuidadosamente trabalhadas. Correspondem aos números de inventário 114 a 120.

As suas utilizações abordo são variadas, podendo servir como acessórios de indumentária, para costura, ou como carga, entre outros. Foram encontrados alfinetes semelhantes nos naufrágios *Campen*, 1627 (Larn, 1985a: 19 – 26), *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974: 243-251), *Kennemerland*, 1664 (Price, Muckleroy, 1979: 314-20), *de Liefde*, 1711 (Bax, Martin, 1974: 89), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 205) e *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 95).

5.3.3 Almofariz e Pilão

O conjunto de almofariz e pilão está referido no texto e apresenta-se nas imagens do artigo da *National Geographic*. Foi também filmado a ser registado em desenho arqueológico no documentário da *BBC*. O almofariz aparenta medir entre 15cm a 20cm de altura e não apresenta decoração para além de duas pegas redondas simétricas no meio. O pilão aparenta medir entre 25cm a 30cm e apresenta duas extremidades redondas, com uma saliência a meio. Aparentemente são ambos artefatos manufaturados no mesmo material, em liga de cobre. Ambas peças foram perdidas para coleções privadas, não estando presentes na coleção do museu, e os únicos registos existentes são os acima descritos.

Os almofarizes e pilões são por norma associados às dispensas dos cirurgiões e dos enfermeiros, com a função auxiliar na produção curas e pomadas para males costumes abordo. Os naufrágios *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 95-101), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 173) e *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 291) apresentam exemplares semelhantes, com a diferença dos almofarizes terem uma decoração em gravura com inscrições.

5.3.4 Anzol

Existe apenas um único anzol nos vestígios do *Slot Ter Hooge*. Este não está referido em nenhuma das fontes bibliográficas, existindo apenas na coleção do Museu Casa Colombo, com o número de inventário 113. É feito em liga de cobre, tem 3,7 cm de altura e 0,1cm de espessura.

Os anzóis são extremamente comuns abordo, existindo vários formatos e tamanhos, porém os de menores dimensões por vezes não são detetados em contexto de naufrágio devido às suas pequenas dimensões. Podem servir não só para utilização abordo para a atividade da pesca, como também representar parte da carga do navio. Existem paralelos descritos nos naufrágios *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 206), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 23-5) e *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 203).

5.3.5 Aros de Barril

No texto da *National Geographic* é mencionado que foram registados aros metálicos concrecionados. A quantidade e tamanho não foram especificados, e presume-se que não tenham sido recolhidos.

Associam-se estes aros aos de barris, cujos materiais orgânicos já foram destruídos. Os barris encontrados abordo podem variar de tamanho, e de função, podendo servir para o armazenamento de provisões para consumo durante a viagem, ou para armazenamento de carga ou mercadorias. Os aros de barris são comuns em contextos de naufrágios, podendo estar ou não acompanhados das aduelas. Existem vários paralelos nos naufrágios, sendo um vestígio transversal a diversas cronologias. Há referencias no naufrágio *Campen*, 1627 (Larn, 1985a: 28), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1973, 287), *Kennemerland*, 1664 (Price, Muckleroy, 1979: 317; 1980: 10), *Zuytdorp*, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 23-5), Adelaar, 1728 (Martin, 2005: 201), *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001: 34), *Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour*), *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 291), *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 87, 90, 95).

5.3.6 Base de Castiçal

No museu Casa Colombo encontra-se um exemplar de uma base de castiçal ao qual foi atribuído o número de inventário 97. É feito em latão e mede 12,7 cm de diâmetro.

Apresenta um furo no centro onde se encaixaria o restante castiçal ou uma vela singular, e uma abertura no lado para segurar com mais facilidade.

Castiçais eram um elemento essencial para o quotidiano abordo, sendo que auxiliavam na forma mais comum de iluminação abordo, as velas, prevenindo que estas caíssem ou queimassem as superfícies onde estavam pousadas, evitando incêndios. Existe um paralelo desta forma especifica com esta função no naufrágio do *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 190).

5.3.7 Balas (Projéteis Pirobalísticos)

O único registo bibliográfico referente a projeteis pirobalísticos encontra-se no texto da *National Geographic*. Neste referem-se dois tipos de bala, redonda (simples) e enramada, e que poderiam ter até 3 calibres. O tamanho destes calibres é incerto, e a quantidade e localização também, deixando na dúvida se se referem a balas de canhão ou a balas de armas de menor dimensão. No museu Casa Colombo existem oito exemplares de balas, com 1,5 cm de diâmetro, sendo de armas de menor dimensão como mosquetes. As balas encontram-se inventariadas com os números 102 a 109.

A presença de projéteis pirobalísticos era bastante comum abordo dos navios VOC. Os navios "Galeões" eram caracterizados por serem armados, com bocas de fogo distribuídas nos conveses e um arsenal de armas de menor porte. Os vários tipos de balas serviam para proteção do navio de invasões ou conflitos inimigos, controlo da tripulação na eventualidade de motins ou poderiam estar simplesmente armazenadas como parte da carga para as colónias no Oriente.

Pode-se dizer que todos os navios *outbound* da VOC tinham algum tipo de projétil pirobalístico abordo, porém, o tipo de balas de mosquete foi apenas encontrado e registado nos naufrágios *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 235), *Kennemerland*, 1664 (Forster, Higgs, 1973: 294, 296), *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976: 206, 207), *Zuytdorp*, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 99), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 204), *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001: 51), *Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour), Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 285) e *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 89).

5.3.8 Botões

Os botões achados no sítio arqueológico são apenas referidos em texto no artigo da *National Geographic*. A única expressão física destes está no Museu Casa Colombo, sob a forma de três botões redondos sem decoração, manufaturados em liga de cobre. Estão catalogados com os números de inventário 110, 111 e 112. O primeiro tem 2,6 cm de diâmetro e 0,2cm de espessura e apresenta um encaixe redondo no seu verso; o seguinte tem 1,9 cm de diâmetro, 0,1 cm de espessura, e o seu verso está corroído; por fim o 112 é o menor, com 1,6 cm de diâmetro, 0,3 cm de espessura, apresentando também um aro de encaixe, distinguindo-se que é feito de latão.

Os botões faziam parte da indumentária que se encontra a bordo, sendo muitas vezes dos únicos elementos que nos chegam, devido à sua composição não orgânica. Botões encontrados em contextos arqueológicos podem também fazer parte da carga, com o objetivo de levar a cultura do vestuário europeu e holandês para a Ásia.

São um vestígio bastante recorrente, tendo sido achados botões nos contextos arqueológicos do *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 174), *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974: 247), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 455), *de Liefde*, 1711 (Bax, Martin, 1974: 89), *Zuytdorp*, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 23), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 204), *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001: 42), *Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour*), *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 291) e *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 95).

5.3.9 Botão de Punho

Sabe-se a partir da referência do texto no artigo da *National Geographic* e das imagens no documentário que foi recolhido um botão de punho em ouro. Este era composto por duas semiesferas com um elo em fio metálico. Os botões de punho não eram tão comuns como botões normais, sendo reservados para uma classe social mais alta, como oficiais, comandantes, entre outros, ou poderiam ser parte da carga para venda no Oriente. Os botões de punho em ouro são particularmente raros, não existindo nenhum exemplar em outros contextos arqueológicos subaquáticos dos navios *outbound* da VOC. Apenas no *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001: 62) foi achado um botão de punho, com forma incerta e em liga de cobre.

5.3.10 Cabos de Faca

De acordo com as imagens do documentário da BBC, foram achados três cabos de faca. Estes eram feitos de materiais diversos, parecendo ser cabedal, madeira e latão. Os últimos dois apresentavam decoração geométrica. Os cabos de faca são comuns a bordo, para uso no quotidiano ou como carga, e os materiais de que são feitos são extremamente diversos. No naufrágio *Lastdrager*, 1653, foram achados cabos em marfim e em cobre (Sténuit, 1974: 251), no *Kennemerland*, 1664, em osso e em marfim (Price, Muckleroy, 1977: 216, 217), no *Meresteyn*, 1702, em chifre (Mardsen, 1976: 210), no *de Liefde*, 1711, em chifre e marfim (Bax, Martin, 1974: 89), no *Zuytdorp*, 1712, em osso (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002) e no *Rooswijk*, 1740, em material indeterminado (*CloudTour - Rooswijk Web Tour*).

5.3.11 Cachimbos

O Slot Ter Hooge, tal como a maioria dos navios europeus dos séculos XVII e XVIII apresenta uma coleção de cachimbos em caulino (tabela 1). No artigo da *National Geographic* os cachimbos são referidos no texto, e são representados pelo menos 9 cachimbos completos na fotografia dos achados.

No Museu casa colombo existe um exemplar completo, um fornilho e 14 hastes. O cachimbo completo encontra-se sob o número de inventário 67, e mede 15,5 cm de comprimento, e o seu fornilho tem 2 cm de diâmetro. O cachimbo apresenta sob a taça uma gravura de um leão a nadar e de uma coroa, o símbolo da câmara da Zelândia. A outra taça disponível no museu tem o mesmo diâmetro e apresenta a mesma gravura.

As 14 hastes representam os números de inventário 68 (inserida numa concreção) e 70 a 82 hastes soltas. Medem entre 2,3 a 12,1cm de comprimento, e os diâmetros oscilam entre os 0,5 cm e 2 cm. Seis das 14 hastes apresentam uma decoração *Roullete*, isto é, gravuras simples por norma geométricas, feitas a partir de uma base texturada, em cima da qual os cachimbos são rodados antes de irem para a Cozedura.

Nr	**Forma**	**Material**	**D**	**C**	**Decoração**	**Fragmento**
67	Cachimbo	Caulino	2	15,5	Marca leão a nadar e coroa	Completo
68	Cachimbo	Caulino	0,7	2,8	Decoração *roullete*	Haste
69	Cachimbo	Caulino	2	4,6	Marca leão a nadar e coroa	Taça
70	Cachimbo	Caulino	0,7	12	Sem decoração	Haste

71	Cachimbo	Caulino	0,7	12	Sem decoração	Haste
72	Cachimbo	Caulino	0,5	12,1	Decoração *roullete*	Haste
73	Cachimbo	Caulino	0,6	11	Decoração *roullete*	Haste
74	Cachimbo	Caulino	0,7	10,4	Decoração *roullete*	Haste
75	Cachimbo	Caulino	0,7	9,5	Decoração *roullete*	Haste
76	Cachimbo	Caulino	0,7	8,3	Decoração *roullete*	Haste
77	Cachimbo	Caulino	0,6	7,9	Sem decoração	Haste
78	Cachimbo	Caulino	0,5	7,8	Sem decoração	Haste
79	Cachimbo	Caulino	0,6	6,3	Sem decoração	Haste
80	Cachimbo	Caulino	0,7	5,5	Sem decoração	Haste
81	Cachimbo	Caulino	0,5	3,6	Sem decoração	Haste
82	Cachimbo	Caulino	0,5	2,3	Sem decoração	Haste

Tabela 1 Cachimbos em Caulino no Museu Casa Colombo

Os cachimbos poderiam ser tanto objetos pessoais, como muitas vezes parte da carga. Serviam para o consumo de tabaco de fumar.

Podemos encontrar cachimbos em caulino nos naufrágios *Campen*, 1627 (Larn, 1985ª: 26), *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 152), *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974: 152), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 152-168), *Kennemerland*, 1664 (Muckleroy, 1974: 265; 1977: 205; Dobbs, Price, 1991: 116), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 23), *Adelaar*, 1727 (Martin, 2005: 203), *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001: 56), *Rooswijk*, 1740 (*Glass artefacts on Rooswijk*. Weblog | Cultural Heritage Agency), *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 289) e *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 92)

5.3.12 Caneca

No museu Casa Colombo existem dois fragmentos de bordos de Canecas em liga de cobre. Mais conhecidas pelo seu termo em inglês *Tankard*, estes recipientes caracterizam-se por ter uma asa e uma tampa com charneira. Mais comuns na cultura material do norte da europa, eram usualmente utilizadas para beber bebidas alcoólicas como cerveja. Os fragmentos na Casa Colombo encontram-se catalogados sob os números de inventário 131 e 132, ambos apresentam três riscas, porém devido aos seus diferentes diâmetros, sabe-se que não pertencem à mesma peça.

Esta tipologia de canecas começa a ser mais comum no século XVIII, como se comprova nos registos arqueológicos subaquáticos, nos quais esta tipologia só se encontra

nos naufrágios VOC *outbound Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour*), *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 289) e *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 94), sendo todos os exemplares deste sítios canecas em estanho.

5.3.13 Peças de artilharia e Retrocargas

Foram achados dois tipos de peças de artilharia no naufrágio do Slot Ter Hooge, em ferro e em bronze. As peças de artilharia em ferro são referidas no texto da *National Geographic*, porém sem especificações quanto ao tamanho nem à quantidade. A partir das imagens do artigo da National Geographic e das filmagens no documentário do *BBC* distinguem-se pelo menos três peças de artilharia. Nenhum deles foi levantado e o estado de conservação é incerto. O mesmo se aplica com as peças de artilharia em bronze, são referidos em texto em quantidade incerta, porém neste caso e vê-se apenas um canhão a ser levantado, com auxílio de um balão de ar.

Este canhão em bronze está exposto no museu Casa Colombo. A peça de artilharia é um canhão de carregamento pela culatra e vem acompanhado por três retrocargas. As peças são todas feitas em liga de cobre, provavelmente em bronze.

O canhão está inventariado sob o número 151, e mede 152 cm. Não tem decoração, apenas dois apoios para o encaixe numa carreta e inscrições.

Apresenta duas secções de inscrições, uma sobre o canhão com as letras VOC E, indicando que o canhão foi feito originalmente para a Câmara de Enkhuizen da Companhia Holandesa das Índias Orientais. Como é que esta peça de artilharia foi depois para um navio da Câmara da Zelândia é incerto, porém sabe-se que a troca e venda de peças de artilharia era uma prática comum, devido ao longo tempo de vida das peças. A outra inscrição diz F . C . R . T . C . NOORDEN . I . A . D . GRAVE . AMST . 1708. Os nomes *Noorden* e *D'Grave*, são de dois conceituados fundidores de peças de artilharia no século XVIII (Sutcliffe, 1977). A peça deve ter sido fundida em 1708 em Amsterdão. As retrocargas estão catalogadas com os números de inventário 152, 153 e 154, e medem 21,5 cm cada. Tem todas as mesmas dimensões e formatos. Apresentam uma pega e uma marca do lado esquerdo. Serviam para controlar a saída da bala do canhão, evitando que esta fosse projetada para trás.

Peças de artilharia eram comuns nos navios *outbound* da VOC no século XVII e XVIII. As peças de artilharia em ferro fundido de maiores dimensões serviam para danificar outros navios e estruturas. Por outro lado, os feitos em bronze, de menores

dimensões, como o acima descrito, seriam mais para mirar a indivíduos que estivessem a invadir a embarcação ou controlar motins abordo.

Peças de artilharia em ferro são transversais nos registos arqueológicos de naufrágios *outbound* da VOC. Os peças de artilharia em bronze são por outro lado menos comuns e mais incidentes nos contextos do século XVIII, como se vê nos naufrágios Zuytdorp, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 23), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 191), *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 285) e *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 89). Apenas o naufrágio do *Batavia*, 1629 (Green, 1989) escapa à tendência cronológica, tendo exemplares de peças de artilharia em bronze também.

Exemplos de retrocargas em ligas de cobre podem ser vistos nos naufrágios *Campen*, 1627 (Larn, 1985a:16), *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976: 206), *de Liefde* (Bax, Martin, 1974: 87), *Zuytdorp*, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 23), *Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour*), e *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 285).

5.3.14 Colher

A coleção de colheres encontrada no naufrágio do *Slot Ter Hooge* era composta por 15 exemplares. Estas encontram-se representadas na imagem dos vestígios achados no artigo da *National Geographic*.

Destas 15, apenas cinco exemplares encontram-se expostos no museu Casa Colombo. Estão inventariados sob os números 126 a 130, e são feitas em estanho. Os formatos variam, e os tamanhos estão compreendidos entre 8 cm e 19,2 cm de comprimento.

O único exemplar que apresenta decoração está inventariado com o número de inventário 128. A colher encontra-se completa, e a pega apresenta uma extremidade trilobada, e uma punção de uma flor no verso. Esta punção não tem paralelos noutros contextos arqueológicos subaquáticos de navios *outbound* da VOC, achando-se que seria a punção individual da oficina ou do fabricante.

Nr	**Forma**	**Matrial**	**C**	**Descrição**
126	Colher	Estanho	17,5	2 fragmentos
127	Colher	Estanho	8	
128	Colher	Estanho	18,5	Extremidade trilobada; punção com flor

129	Colher	Estanho	19,2	
130	Colher	Estanho	14	2 fragmentos

Tabela 2 Colheres em Estanho no Museu Casa Colombo

As colheres poderiam servir para utilização abordo, para o cozinhar, servir ou na toma de refeições. As colheres eram também muitas vezes parte da carga.

Colheres em estanho são um vestígio transversal na cultura material de navios *outbound* da VOC. Foram achados exemplares semelhantes nos naufrágios *Campen*, 1627 (Larn, 1985a: 19), *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 153), Burgzand Noord 3, 1640 (Vos, 2015: 161), *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974: 221), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 173-222), *Kennemerland*, 1664 (Price, Muckleroy, 1977: 206; 1979: 315; Dobbs, Price, 1991: 116), *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976: 206), *de Liefde*, 1711 (Bax, Martin, 1974: 89), *Zuytdorp*, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 23), *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001:), *Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour), Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 289), *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 94).

5.3.15 Copos de Medida

No naufrágio foi encontrada uma pequena caixa intacta, com copos de medida no seu interior. É considerada dos achados mais importantes do naufrágio, devido ao seu excecional estado de preservação e raridade. Está referida no texto da National Geographic, e é retratada nas imagens do artigo e no documentário do BBC. O conjunto foi mais tarde vendido em leilão, desaparecendo sem rasto.

A caixa continha um conjunto de 7 copos de medida, todos de tamanhos diferentes, que encaixavam uns nos outros. Este conjunto encontrava-se em perfeitas condições, com as charneiras e o fecho da caixa em funcionamento, e o conjunto de copos aparentemente completo.

Assume-se que este utensilio estivesse armazenado na dispensa dos cirurgiões e dos enfermeiros, com a função auxiliar na produção curas e pomadas para males costumes abordo. Podemos encontrar um paralelo a este vestígio no naufrágio *outbound* VOC *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 164).

5.3.16 Divisor Náutico (Compasso Seco)

Os divisores náuticos foram os únicos instrumentos de navegação encontrados nos destroços do *Slot ter Hooge*. Estão retratados dois divisores completos nas imagens do artigo da *National Geographic* e no documentário do BBC. Ambas peças têm as pontas danificadas, e apresentam um sistema de abertura simples por charneira no topo.

Um destes divisores foi depois doado ao Museu casa Colombo, juntamente com um fragmento de ponta de divisor. Estão inventariados sob os números 86 e 87 e são feitos em liga de cobre.

Podem ser encontrados paralelos semelhantes, com formas, tecnologias ou materiais diferentes nos naufrágios *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 83), *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974: 226), *Vergulde Kennemerland*, 1664 (Price, Muckleroy, 1974: 264; 1977: 210; Dobbs, Price, 1991: 117), *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976: 206), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 207), *Vliegent Hart*, 1735 (Bruyns, Horst, 2006: 323), *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 287).

5.3.17 Elementos de Construção

Do naufrágio do *Slot Ter Hooge* foram recolhidos dois tipos de elementos de construção, Telhas e Tijolos, e ambos tipos estão presentes na coleção do Museu Casa Colombo. No artigo da National Geographic contam-se 9 tijolos, e não são referidas as telhas.

No Museu existem três exemplares de telhas, e 6 exemplares de tijolos, inventariados sob os números 142 a 150. O tamanho dos tijolos varia entre os 7,9 cm e os 15,7 cm de comprimento e apresentam a caraterística pasta amarela presentes nos navios *outbound* VOC.

Nr Inventário	Tipo	Tamanho (cm)	Descrição
145	Tijolo	7,9 x 7,0	Pasta Amarela
146	Tijolo	9,0 x 7,0	Pasta Amarela
147	Tijolo	15,7 x 7,0	Pasta Amarela
148	Tijolo	12,8 x 6,3	Pasta Amarela
149	Tijolo	15,7 x 7,0	Pasta Amarela
150	Tijolo	13,4 x 10,6	Pasta Vermelha

Tabela 3 Descrição dos tijolos do Museu Casa Colombo

Elementos de construção eram uma carga típica de navios *outbound* VOC, servindo para a construção de estruturas com traços e materiais europeus no Oriente. Tijolos e telhas faziam então por norma parte da carga, podendo até servir como lastro útil, devido ao seu peso e formato homogéneo. Tijolos podem ser também associados aos fornos ou lareiras das cozinhas a bordo (Green, 1977: 171).

Elementos de construção podem ser achados nos seguintes naufrágios *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 190), Burgzand Noord 3, 1640 (Vos, 2015), *Lastdrager*, 1653 (Green, 1977: 434), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 169), *Kennemerland*, 1664 (Forster, Higgs, 1973: 296), *Zuytdorp*, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002), *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001: 56), *Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour), Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 285), *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 93).

5.3.18 Fivelas

Foram achadas cerca de 14 fivelas e fragmentos de fivelas. Estes encontram-se retratadas no documentário do BBC, existindo exemplares simples, decorados e com articulação. Quatro destes exemplares encontram-se expostos no Museu Casa Colombo, e formam ao todo três fivelas completas, uma delas com articulação.

Estão inventariadas com os números 121, 122 e 123, se ão todas feitos em liga de cobre, medindo 5,4 cm, 4,2 cm e 4,3 cm respetivamente. A fivela 121 é composta por três fragmentos que se uniriam através de uma articulação. As restantes fivelas têm uma forma retangular e falta a peça central, por onde passaria o tecido a prender. A fivela 122 é um só fragmento sem decoração, e a 123 é composta por dois fragmentos, com uma decoração modelada simples, mais arredondada nas extremidades, e curva no centro.

As fivelas são por norma acessórios de indumentária, podendo ser utilizadas em cintos, sapatos ou chapéus, e ainda em fechos de livros ou arcas. A bordo dos navios VOC podem ser consideradas objetos pessoais, ou fazer parte da carga, para promover a indumentaria europeia no Oriente.

Foram achados paralelos de fivelas com variadas formas e de variados materiais, chegando a ser em prata, nos naufrágios *outbound Campen*, 1627 (Larn, 1985a: 28), *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 175), *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974: 243), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 273), *Kennemerland*, 1664 (Price, Muckleroy, 1979: 318), *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976: 207), *de Liefde*, 1711 (Bax, Martin, 1974: 89), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 23), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 195), *Vliegent Hart*,

1735 (Hilfred, 2001: 57-66), *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 293), e *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 95).

5.3.19 Garfo

Foram recolhidos ao todo dois exemplares de garfos neste naufrágio. O garfo representado nas imagens do artigo da National Geographic e no documentário do BBC encontra-se completo. O outro exemplar só esta disponível no Museu Casa Colombo. Este é feito em liga de cobre e encontra-se em mau estado de conservação, estando preservada apenas a parte central do garfo, faltando a pega e os dentes. A peça mede 6 cm e está inventariada com o número 125.

Os garfos poderiam servir para utilização a bordo, nomeadamente para a toma de refeições, e poderiam ser também parte da carga. A contrário das colheres, que eram quase transversais nos naufrágios de navios *outbound* da VOC, os garfos apresentam apenas um paralelo, no naufrágio *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001: 61).

5.3.20 Garrafas de Vinho

No texto da *National Geographic* são referidas garrafas de vinho com as suas rolhas em cortiça ainda presas com fios de cobre. Não são referidas quantidades, formas nem tamanhos, nem se foram ou não levantadas do fundo. Estas peças não apresentam qualquer tipo de representação visual ou física, existindo apenas o testemunho do texto.

Garrafas de vinho são um vestígio comum nos naufrágios VOC. Poderiam servir para consumo a bordo, ou estarem a ser transportadas como carga nos porões para consumo ou venda no Oriente de bebidas europeias. As formas encontradas são por norma as *square bottles* e as *onion bottles*, sendo estas últimas as mais comuns para o armazenamento de vinho.

Os vestígios de garrafas são bastante comuns no registo arqueológico de naufrágios *outbound* da VOC, podendo encontrar exemplares nos naufrágios *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 173), *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974: 236), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 96), *de Liefde*, 1711 (Bax, Martin, 1974: 89), *Zuytdorp*, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 23), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 203), *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001: 61-63), *Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour*), *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 289), *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 94).

5.3.21 Guarda-Matos

Existem dois exemplares de guarda-matos no naufrágio do *Slot Ter Hooge*. Um deles esta representado nas imagens do artigo da *National Geographic*. Ambos se encontram no Museu Casa Colombo.

Estão sob o número de inventário 84 e 84. O número 84 apresenta uma forma simples, e mede cerca de 8 cm, o número 85 é menor, mede cerca de 7 cm, e apresenta uma decoração volumétrica naturalista em torno e gravuras geométricas nos lados.

Os guarda-matos eram acessórios das armas de menor porte, protegiam o dedo e o gatilho da arma. Não existem paralelos em outros navios *outbound* a VOC.

5.3.22 Jarros Bellarmine

Foram achados fragmentos de cerâmica no sítio arqueológico do *Slot ter Hooge*. Foram referidos no texto e estão retratados na imagem sem grande destaque no artigo da *National Geographic*. Os fragmentos encontram-se no museu Casa Colombo, onde estão inventariados sob os números 138, 139, 140 e 141. Representam uma asa, um fundo e dois bojos respetivamente. Acrescenta-se os quatro fragmentos que estão dentro de uma concreção, com o número de inventário 137. Nestes não é possível reconhecer a que parte do jarro pertencem.

Todos os fragmentos são em grés, com o mesmo vidrado rugoso num tom alaranjado. O bojo 141 apresenta parte de uma imagem de uma figura antropomórfica com barbas, conseguindo distinguir também parte da boca aberta, metade do nariz e uma maçã de rosto. Esta figura e a pasta são os indicativos que estes fragmentos pertencem a um Jarro *Bellarmine*, também conhecido como *Beardman Jug* (Jarro de Homem de Barba).

Os Jarros *Bellarmine* são característicos de contextos arqueológicos da VOC. São originais da zona do Reno na Alemanha, e feitos em grés pouco poroso, resistente à água e ao impacto, e podem variar entre tons de branco, bege e cinza. O corpo dos jarros é feito na roda, e as asas e decorações de medalhões ou mascaras aplicadas depois de seco. A cor é dada pelo vidrado oxidante, e o brilho pelo vidrado de sal já no forno. São cozidas entre 1200 e 1280º (Parthesius, 2007: 19-20).

Os jarros serviam originalmente para servir bebidas, nomeadamente cerveja vinda de barris. Mais tarde as suas propriedades de armazenamento começam a ser reconhecidas. Ao colocar uma rolha no seu pequeno gargalo consegue-se com grande

eficácia armazenar líquidos como vinho, azeite, vinagre, e mais tarde o bem mais associado a jarros Bellarmine, o armazenamento de mercúrio (Parthesius, 2007: 19-20.

Os jarros podem ser simples, com decoração com máscara ou decoração com mascara e medalhão. Alguns exemplares apresentam também tiras com inscrições.
Os jarros Bellarmine podem ser achados nos naufrágios *outbound* da *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 123-144), *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974: 238), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 110), *Kennemerland*, 1664 (Forster, Higgs, 1973: 298; Price, Muckleroy, 1977: 205), *de Liefde*, 1711 (Bax, Martin, 1974:), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 98-99), *Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour), Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 291), *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 93).

5.3.23 Lingotes de Prata

O naufrágio do *Slot ter Hooge* é particularmente celebrado devido ao achado de lingotes de prata da VOC. De acordo com o texto da National Geographic, foram encontrados e recolhidos 144 lingotes de prata, 100 destes ainda na sua caixa original (destruída no processo de remoção dos lingotes). Existem representações dos lingotes nas imagens do artigo, e no documentário do BBC.

Dos 144 lingotes, 7 foram doados ao Museu Casa Colombo. Estão inventariados sob os números 89, 90, 91, 92, 93, 94 e 95, e apresentam-se num bom estado de conservação. Cada um destes lingotes pesa aproximadamente 2kg, e mede entre 12,1cm e 14 cm.

Todos os lingotes apresentam dois punções, um com uma flor, e um com as letras Z VOC M. o significado da punção da flor é incerto, podendo tanto ser o contraste da pureza da prata, ou simplesmente a punção da oficina do fundidor, ou até o símbolo do futuro proprietário. A punção com as letras representa a câmara VOC para a qual os lingotes foram fundidos. Z representa a Zelândia, VOC a Companhia Holandesa das Índias Orientais, e M a capital da Zelândia, Midelburgo.

Nr	Forma	Material	C	Descrição
89	Lingote	Prata	13,5	1 Punção flor/1 Punção Z VOC M
90	Lingote	Prata	13,5	1 Punção flor/1 Punção Z VOC M
91	Lingote	Prata	14,5	1 Punção flor/1 Punção Z VOC M/ 1 Punção I
92	Lingote	Prata	14	1 Punção flor/1 Punção Z VOC M
93	Lingote	Prata	13,8	1 Punção flor/1 Punção Z VOC M

94	Lingote	Prata	14	1 Punção flor/1 Punção Z VOC M
95	Lingote	Prata	13,4	1 Punção flor/1 Punção Z VOC M

Tabela 4 Lingotes em Prata no Museu Casa Colombo

Lingotes de prata com estas características pertenciam por norma à carga do navio. Os lingotes eram feitos de prata vinda do México. Era comum o transporte de metais em bruto para a sua venda e/ou aproveitamento nas colónias asiáticas. Nestes locais os lingotes tinham como função final serem fundidos para a criação de moedas ou joias. Os lingotes poderiam já ter a liga da sua função, ou estar em estado puro, para serem fundidos e transformados na liga pretendia.

Existe apenas mais um navio *outbound* da VOC onde se encontraram este tipo de artefatos, o *Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour*).

5.3.24 Maçaneta

Existe apenas uma única pega nos vestígios do *Slot Ter Hooge*. Esta não está referido em nenhuma das fontes bibliográficas, existindo apenas na coleção do Museu Casa Colombo, sob o número de inventário 98. É feita em liga de cobre, tem 2,7 cm de altura, e 2,1 cm de diâmetro maior. Tem uma forma redonda, com um pescoço afunilado e um encaixe. Não apresenta decoração.

Maçanetas poderiam estar associadas aos objetos a bordo, como armários, gavetas, ou utensílios de cozinha. Estes mesmos objetos poderiam ser também parte da carga. Objetos semelhantes podem ser achados nos naufrágios *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974: 222), *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976: 206), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 206) e *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001: 63).

5.3.25 Moedas

Foram achadas diversas moedas no naufrágio do *Slot Ter Hooge*. Estas estão descritas no texto do artigo da National Geographic, e representadas nas imagens do artigo e do documentário do BBC. A quantidade de moedas recolhida é incerta, aparentando nas imagens chegar às várias centenas. Ao todo 66 destas moedas em prata foram doadas ao Museu Casa Colombo, e estão inventariadas sob os números 1 a 66. Estão descritas ao pormenor no Anexo 9.4.

Os tamanhos das moedas estão compreendidos entre os 1,9 cm e 4,5 cm de diâmetro, sendo as moedas maiores, entre 4,1 cm e 4,5 cm, as mais comuns.

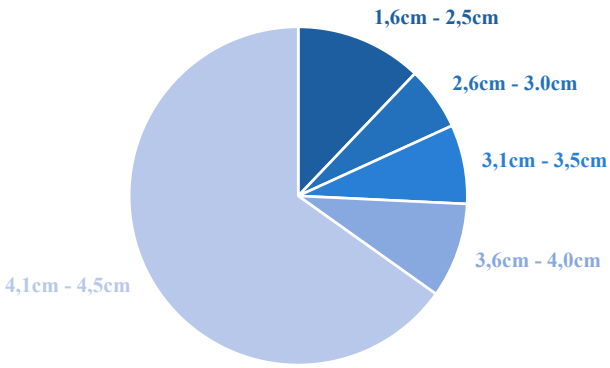


Gráfico 5 Diâmetro Moedas do Museu Casa Colombo

As proveniências da cunhagem das moedas são apenas quatro: Países Baixos Espanhóis, República Unida dos Países Baixos, Liège e México. As tipologias das moedas variam entre Ducados (Liège, Países Baixos Espanhóis e República Unida dos Países Baixos), *2 Stuviers* (República Unida dos Países Baixos), *Duit* (República Unida dos Países Baixos) e *Cob 8 Reals* (México).

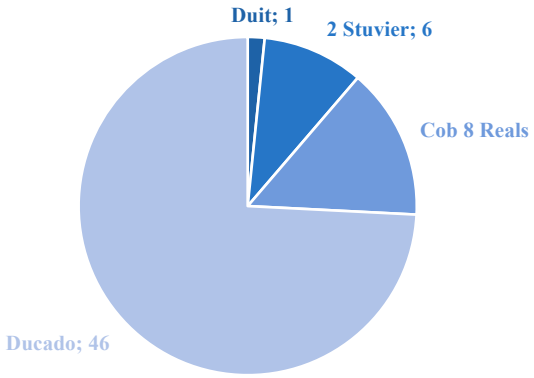


Gráfico 6 Tipologias das moedas do Museu Casa Colombo, e respetivas quantidades

As cronologias das moedas variam entre 1618 e 1724, o ano do naufrágio. A maior indecência de moedas corresponde à segunda metade do século XVII, com um total de 34 moedas.

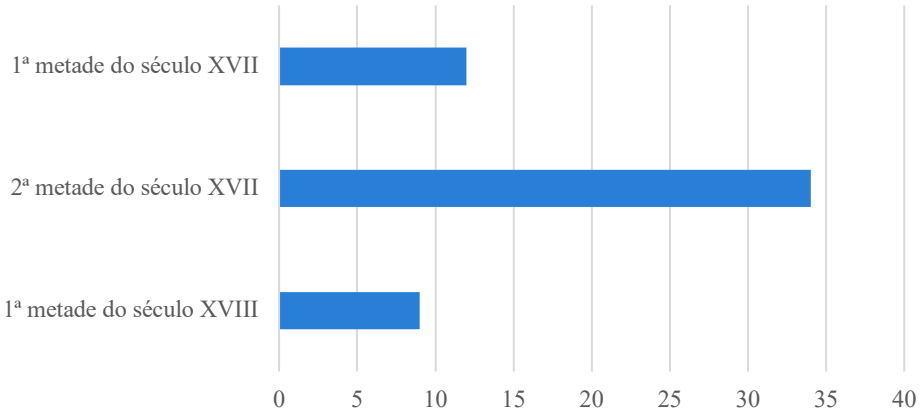


Gráfico 7 Distribuição Cronológica das Moedas do Museu Casa Colombo

Conseguem-se distinguir 10 cunhagens de moedas diferentes, algumas sendo cunhagens distintas dos mesmos monarcas, como o caso de Filipe IV de Espanha e Carlos II de Espanha. A cunhagem mais repetida na coleção é a de Filipe IV de Espanha, com um total de 21 exemplares, cinco da cunhagem em vigor entre 1636 e 1666 e 16 da cunhagem em vigor entre 1666 e 1684.

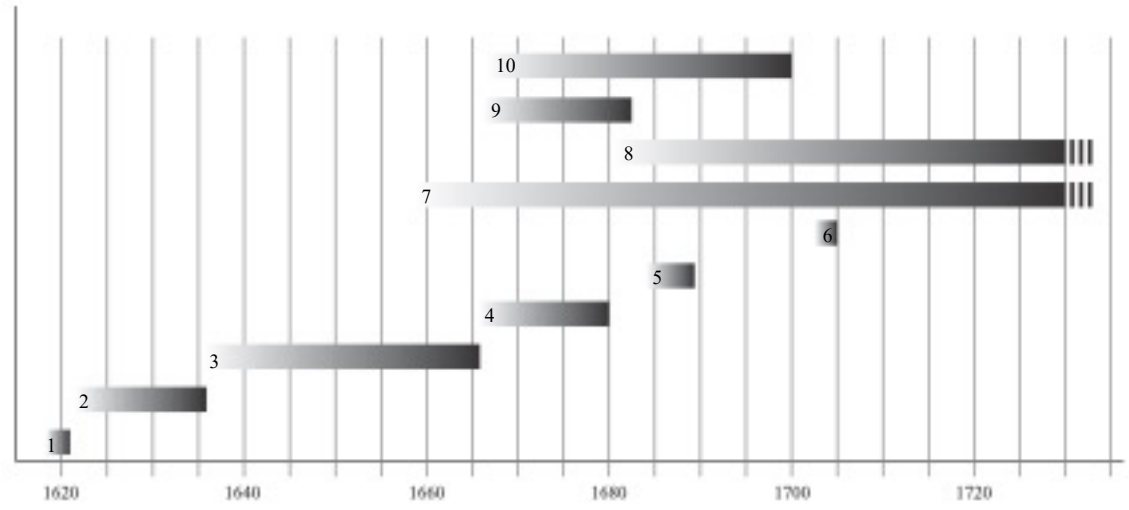


Gráfico 8 Distribuição Cronológica dos 10 tipos de Moedas do Museu Casa Colombo

Número Barra	Cronologia	Reinado	Local	Número Moedas
1	1618 - 1621	Arquiduque Albert VII da Áustria	Países Baixos Espanhóis	3
2	1622 – 1636	Filipe IV de Espanha	Países Baixos Espanhóis	5
3	1636 - 1666	Filipe IV de Espanha	Países Baixos Espanhóis	16
4	1666 - 1680	Carlos II de Espanha	Países Baixos Espanhóis	5
5	1684 - 1689	Carlos II de Espanha	Países Baixos Espanhóis	1
6	1703 - 1705	Filipe V de Espanha	Países Baixos Espanhóis	1

7	1659 - 1792	Cavaleiro Prateado	República Unida dos Países Baixos	8
8	1681 - 1780	Câmara da Zelândia	República Unida dos Países Baixos	6
9	1666 - 1683	Maximilian Henry de Bavaria	Liège	2
10	1667 - 1700	-	México	9

Tabela 5 Reinados, Locais e Quantidades dos 10 tipos de cunhagens de Moedas do Museu Casa Colombo

As inscrições das moedas encontram-se dispostas ao redor das figuras centrais, por norma separadas por uma circunferência.

Número Barra	**Inscrição**	**Tradução**	**Descrição**
1	ALBERTVS·ET·ELISABET·DEI· GRATIA ARCHID·AVST·DVC ES·BVRG·BRAB·Z.ᶜ	Albert e Isabel pela Graça de Deus Arquiduque da Áustria, Duque de Borgonha e Brabant, etc.	Bustos de Abert e Isabel sobrepostos Dois leões apoiam Brasão Real
2	PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX ARCHID AVST DVX BVRG. CO. FL[AN]. Z.	Filipe IV, pela graça de Deus, Rei das Espanhas e das Índias Arquiduque da Áustria, Duque da Borgonha e Conde da Flandres, etc.	Busto de Filipe IV Dois leões apoiam Brasão Real
3	PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX ·ARCHID·AVST·DV X·BVRG·BRAB·Z.ᶜ	Filipe IV, pela graça de Deus, Rei das Espanhas e das Índias Arquiduque da Áustria, Duque de Borgonha e Brabant, etc.	Busto de Filipe IV Dois leões apoiam Brasão Real
4	CAROL·II·D·G·HIPS·ET·INDIAR ·REX ·ARCHID·AVST·DV X·BVRG·BRAB·Z.ᶜ	Carlos II, , pela graça de Deus, Rei das Espanhas e das Índias Arquiduque da Áustria, Duque de Borgonha e Brabant, etc.	Busto de Carlos II em criança Dois leões apoiam Brasão Real
5	CAROL II D G HISP ET INDIAR REX ARCHID AVST DVX BVRG CO FLAN Z c	Carlos II, , pela graça de Deus, Rei das Espanhas e das Índias Arquiduque da Áustria, Duque de Borgonha e Conde da Flandres, etc.	Busto de Carlos II Dois leões apoiam Brasão Real
6	PHILIPPUS V D G HISPANIARUM ET INDIARUM REX BURGUND DUX BRABAN Zc	Filipe V, pela graça de Deus, Rei das Espanhas e das Índias Duque de Borgonha e Brabant, etc.	Busto de Filipe V Dois leões apoiam Brasão Real
7	MO : NO : ARG : PRO : CON - FOE : BELG: D: GEL: C: Z: CONCORDIA - RES PARVÆ CRESCVNT	Nova moeda em prata da República Holandesa. Em harmonia coisas pequenas crescem	Cavaleiro com espada Dois leões apoiam Brasão da República
8	2 S ZEE LAN DIA	Duplo *Stuvier* Zelândia	Brasão da Zelândia (Leão a nadar com coroa) Cunhagem e estrelas
9	MAX HEN D G A C P E EP ET PRINC LEOD SVPREMVS BVLLONIEN SIS DVX	Maximilian Henry, pela graça de Deus, arcebispo de Colónia, príncipe eleito, príncipe bispo de Liège Arquiduque de Bulhão	Busto de Maximilian Henry Dois leões apoiam Brasão Real
10	---	---	Brasão Real Cruz de Cristo

Tabela 6 Descrição dos 10 tipos de Moedas do Museu Casa Colombo

Países Baixos Espanhóis

A frente (cara) das moedas dos Países Baixos Espanhóis (1554-1714) retratam os bustos em perfil dos regentes em vigor, nomeadamente os reis Filipe IV (reinado: 1621 - 1665), Carlos II (reinado: 1665 - 1700) e Filipe V (reinado:1700 - 1724); os Governadores Isabel Clara Eugenia e Albert de Habsburg (governo: 1598 - 1621); e o Arcebispo de Colónia Maximilian Henry de Bavaria (1650 - 1688). Os versos retratam

dois leões a apoiar o brasão do Reino de Espanha, com uma coroa. As inscrições apresentam os nomes e os títulos das figuras, acompanhados pelo termo em latim *dei gratia*, traduzido para Graça de Deus.

República Unida dos Países Baixos

As moedas correspondentes ao território da República Unida dos Países Baixos (1581-1785) não retratam monarcas ou governantes, não existindo nenhum representante do governo naquele regime. A moeda mais comum retrata um soldado com uma espada, podendo estar ou não montado a cavalo (mais tipicamente está). O temo mais conhecido para estas moedas é *Silver Rider*, em torno da figura está a inscrição Nova moeda em prata da República Holandesa, seguido da província onde foi cunhada. O verso apresenta dois leões a segurar o brasão da República, com a inscrição em latim *CONCORDIA - RES PARVÆ CRESCVNT*, que se traduz para "Em harmonia coisas pequenas crescem".

A outra moeda da República presente na coleção é a de *2 Stuviers*. Na frente tem a inscrição ZEE LAN DIA, e a data, neste caso 1724. No verso tem o valor da moeda, sob a forma de 2 S, e um brasão com um leão a nadar, o símbolo da Camara da Zelândia.

México

As moedas oriundas do México são bastante diferentes das moedas holandesas. Utiliza-se o termo "*Cob of Eight" Reals*, pois estas moedas ao invés de serem redondas e estarem cunhadas no centro, têm formas irregulares, e a sua cunhagem é colocada aleatoriamente e muitas vezes apenas parcial. O valor destas moedas depende do seu peso. Provêm da colónia espanhola do México, e são comuns em roda a zona do Golfo do México e norte da América do Sul. Apresentam de um lado o brasão do reino Espanhol, e do verso a cruz de Cristo.

Os numismas fazem regularmente parte da carga de um navio *outbound* da VOC. Juntamente com lingotes de metais preciosos, são os bens impulsionadores do comércio europeu na Ásia, e têm um papel fundamental na compreensão da complexa rede comercial da VOC.

Deve-se relembrar que a VOC não é uma extensão de nenhum governo ou reino, mas sim uma empresa comercial autónoma, com um poder quase estatal no Oriente. Esta característica resulta numa grande variedade de moedas a bordo dos navios podendo ser, como no caso do naufrágio do *Slot Ter Hooge*, provenientes tanto da República Unida

dos Países Baixos, como dos vizinhos Países Baixos Espanhóis, ou das suas colónias tal como o México. A VOC dependia bastante no fluxo de prata que vinha da América Espanhola, principalmente no seu primeiro século, antes da sedimentação do poder e colónias da EIC (Companhia Holandesa das Índias Ocidentais) (Mardsen, 1976: 211). Deste modo os Ducados holandeses e espanhóis eram usados com o mesmo valor, sendo que ambos pesavam o mesmo em prata. A recolha de Lethbridge no século XVIII e a intervenção de Stenuit nos anos '70 leva a que a coleção de 66 moedas do Museu Casa Colombo esteja longe de ser uma amostra fidedigna do que era uma carga de moedas de um navio VOC *outbound*. Estudos mais aprofundados de coleções maiores e mais completas podem ser encontrados nos dos naufrágios do *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974: 236-239), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 293-340), *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976: 211-219), *de Liefde*, 1711 (Glendining, 1969), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 195-196), *Hollandia*, 1743 e *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1978).

5.3.26 Pé de Caldeirão

No Museu Casa Colombo existe um fragmento de um caldeirão, um pé feito em liga de cobre. Este vestígio peculiar mede 11,5 cm de comprimento e encontra-se sob o número de inventário 133. Apresenta um tom castanho e azul, uma zona mais larga com dois rebites, onde estaria preso ao caldeirão, e uma zona mais fina correspondente ao é propriamente dito.

Os caldeirões eram utensílios de cozinha comuns abordo dos navios VOC. Poderiam também fazer parte da carga do navio. Vestígios semelhantes podem ser achados nos naufrágios *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 178) e *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 206).

5.3.27 Pesos de Chumbo

Na coleção do Museu Casa Colombo existem dois pesos feitos em chumbo. Estão inventariados com os números 100 e 101, e medem em diâmetro 3,3 cm e 4 cm respetivamente. Têm uma forma redonda, e ligeiramente afunilada, criando uma base maior e outra menor. O peso 100 apresenta duas punções, uma com um pequeno desenho geométrico, e outra com a sigla V(5). O peso 101 apresenta 5 punções de forma indistinguível em cada face. O significado das punções é incerto.

Estes pesos serviriam como medida, para uma balança de dois pratos. Abordo um navio VOC, poderia fazer tanto parte da dispensa dos cirurgiões, como da carga. Existem paralelos nos naufrágios *outbound Batavia*, 1629 (Green, 1989: 165), *Kennemerland*, 1664 (Dobbs, Price, 1991: 116), *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976: 210), *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 86), *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 91).

5.3.28 Picador de ouvido (Orifício de Toque)

No naufrágio Slot ter Hooge foi achado um exemplar de um Picador de Ouvido de canhão. Este está representado numa imagem do artigo da *National Geographic* e encontra-se no Museu Casa Colombo. Está inventariado sob o número 88 e mede 29 cm. É feito em liga de cobre e encontra-se encurvado numa extremidade, de modo a formar um círculo com 2 cm de diâmetro, e a outra extremidade está torcida e tem uma ponta pontiaguda.

Os picadores de ouvido servem para perfurar o saco ou cartucho de pólvora que se encontra na culatra do canhão, sendo inseridos no ouvido, também conhecido como orifício de toque. Estes objetos encontram-se associados à manutenção e funcionamento das peças de artilharia, estando então guardadas nos arsenais dos navios. Podem também ser parte da carga do navio.

Foram encontrados exemplares semelhantes nos naufrágios *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 66) e *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976: 204).

5.3.29 Porca

Nas imagens do artigo da National Geographic podemos ver o que parece ser uma porca. Esta, em comparação com os artefactos de dimensões conhecidas, aparenta ser de grandes dimensões, com pelo menos 10/15 cm. Esta porca aparenta ser o único elemento que resta do equipamento do navio. Não existem exemplares semelhantes em mais naufrágios *outbound* VOC.

5.3.30 Pratos e Taças

Foram encontrados dois exemplares de pratos no naufrágio *Slot Ter Hooge*, um em porcelana e um em estanho. Ambos estão referidos no texto do artigo da *National Geographic*, porém apenas o de porcelana se encontra na fotografia dos materiais do mesmo.

Cada prato apresenta uma realidade socioeconómica diferente que podemos encontrar a bordo. Os pratos em estanho, mais resistentes e robustos eram por norma utilizados pela tripulação, adotando múltiplas funções e necessitavam de menos cuidados. Por outro lado, um prato decorado em porcelana chinesa está por norma associado a grupos sociais superiores, podendo se questionar se seriam utilizados nos contextos de refeições, ou seriam apenas objetos de adorno e decoração. Tanto os pratos em estanho como os pratos em porcelana poderiam também ser parte da carga do navio, ainda que levar porcelana de volta para o Oriente será sempre discutível.

Pratos em estanho podem ser achados nos naufrágios *Campen*, 1627 (Larn, 1985ª: 24) e *Batavia*, 1629 (Green, 1989:)155, e pratos em porcelana podem ser achados nos naufrágios *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 291) e *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 91).

5.3.31 Prego

No Museu Casa Colombo existe um exemplar de um prego. Este não está referido nas fontes bibliográficas. Mede 3 cm e é feito em liga de cobre. Apresenta uma cabeça redonda achatada, uma secção quadrada e encontra-se em bom estado de conservação. Está inventariado sob o número 124.

Pregos são um objeto comum abordo dos navios *outbound* da VOC. Podem ser tanto parte da estrutura do navio, como parte do equipamento ou mobiliário, ou fazer mesmo parte da carga, por norma transportados em barris.

Podemos encontrar exemplares de pregos nos contextos acima descritos nos naufrágios *Campen*, 1627 (Larn, 1985ª: 28), *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 16), *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974: 236), de Liefde, 1711 (Bax, Martin, 1974: 88), Zeewijk, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 77), Adelaar, 1728 (Martin, 2005: 198) e Hollandia, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 281).

5.3.32 Punho de Espada

Foram encontrados dois fragmentos de punho de espada no naufrágio do *Slot Ter Hooge*, um cabo em madeira correspondente ao cabo da espada, e um fragmento em liga de cobre correspondente ao guarda-mãos da espada. Ambos estão representadas nas fotografias do artigo da National Geographic e nas imagens do documentário do BBC.

As espadas poderiam fazer parte do arsenal do navio, ser objetos pessoais, ou estar armazenadas como carga do navio. Podem ser encontrados exemplos semelhantes nos naufrágios *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 75) *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 458), *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976: 206), *de Liefde*, 1711 (Bax, Martin, 1974: 87), *Zuytdorp*, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002), *Rooswijk*, 1740 (*CloudTour - Rooswijk Web Tour)* e *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 287).

5.3.33 Tampa de Caixa de Tabaco

Do naufrágio foram recolhidos dois exemplares excecionais de tampas de caixas de tabaco. Ambas se encontram representadas nas fontes bibliográficas, tanto no artigo da revista da *National Geographic*, como no documentário da BBC. Apenas um dos objetos nos chega ao dia de hoje, estando no Museu Casa Colombo.

Ambas tampas apresentam desenhos em gravura. A tampa que apenas se encontra nas fontes bibliográficas retrata um mercado, ou uma frente de loja. Aparenta ter as mesmas dimensões que o outro exemplar, medindo entre 10 cm a 15 cm.

A tampa existente no Museu Casa Colombo está inventariada com o número 96. Mede 12,1 cm de comprimento e é feita em latão. A gravura retrata um casal, uma mulher do lado esquerdo e um homem à sua direita. Este apresenta uma auréola na cabeça, indicando algum nível de divindade da personagem. A inscrição que se encontra abaixo vem a comprovar a santidade da figura, sendo que lê *Ik vertrouw op u heer*, traduzido do holandês significa: "Confio em si meu Senhor".

Caixas de tabaco abordo navios da VOC poderiam fazer tanto parte da carga, ou ser um objeto pessoal de um dos tripulantes. Podem ser encontrados paralelos nos naufrágios *Kennemerland*, 1664 (Price, Muckleroy, 1974: 264), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 87-88), *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 294), *Amsterdam*, 1749 (Marsden, 1972: 92).

5.3.34 Torneira

Nos achados do *Slot Ter Hooge* foi possível distinguir os vestígios de duas torneiras. Ambas encontram-se representadas nas imagens do artigo da *National Geographic* e do documentário do BBC, porém apenas um dos vestígios integra a coleção do Museu Casa Colombo. A torneira que apenas se encontra representada no registo

bibliográfico é uma torneira inteira, composta pelo tubo e pela chave. A chave é em forma de galo.

O vestígio de torneira do Museu Casa Colombo é apenas a chave de uma torneira, e está inventariado sob o número 83. É feita em liga de cobre e mede 5,3 cm de comprimento, e 2,1 cm de largura. A base é ligeiramente cilíndrica, e tem um furo redondo, que iria encaixar no tubo da torneira. A parte de cima corresponde ao fecho, tem uma forma circular e não apresenta decoração.

As torneiras são vestígios comuns abordo navios *outbound* da VOC, sendo por norma associadas a barris de provisões ou fazendo parte da carga. Podem ser achados paralelos de torneiras e de chaves nos naufrágios *Batavia*, 1629 (Green, 1989: 163), *Lastdrager*, 1653 (Green, 1977: 417),*Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977: 184), *Meresteyn*, 1702 (Mardsen, 1976: 209), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978: 96), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005: 206) e *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975: 289).

6 Discussão

O naufrágio do *Slot Ter Hooge* levanta uma série de problemáticas não só em relação ao contexto arqueológico em si, como a toda a conjuntura que o envolve, desde temas de acessibilidade e musealização a questões éticas e de proteção e valorização do património.

A cultura material do Naufrágio

O estudo da cultura material deste naufrágio é algo problemático. A recolha do século XVIII de certa maneira anula o caráter de "capsula do tempo" que é típico de contextos de naufrágios. Ainda que existam registos históricos produzidos por John Lethbridge acerca dos materiais salvados, esta lista aparenta focar-se mais na carga preciosa e armamento, e não tanto nos objetos pessoais e equipamento do navio, com certeza também recolhidos (Sténuit, 1975).

Acrescenta-se que a campanha de 1974 não só careceu de método arqueológico como também o relatório científico nunca foi publicado, e os vestígios conhecidos são apenas vagamente descritos em texto e seletivamente representados em fotografia e vídeo. Nota-se a falta de números concretos em relação aos objetos recolhidos, como exemplo as moedas, e a falta de descrições acerca da dispersão e quantidade de materiais no fundo marinho, estudo alegadamente realizado pela equipa.

Desta maneira não só a recolha do século XVIII como a campanha de 1975, apresentam um incontornável valor histórico, porém seria falacioso tomá-las em consideração para a contagem e estudo arqueológico dos materiais propriamente ditos. Para este efeito, devem ser considerados apenas os vestígios que foram alvo de um estudo com metodologia arqueológica, nomeadamente a coleção do Museu Casa Colombo.

É importante salientar, que os 154 objetos da coleção, representam uma fração muito pequena do que era a cultura material do naufrágio, devido não só às recolhas anteriormente mencionadas, como também devido à hipótese de ainda se encontrarem vestígios no fundo da Baía do Guilherme e à possibilidade de uma parte dos vestígios já ter desaparecido por processos naturais ou terem sido dispersos pela costa da ilha.

Ainda assim, considera-se que a coleção comporta vários dos vestígios típicos de um naufrágio *outbound* da VOC, podendo, ainda que de uma maneira muito simples, ser considerada representativa.

Deve-se destacar a coleção de cachimbos em caulino, as moedas e lingotes em prata, os fragmentos de jarros Bellarmine e os tijolos amarelos, todos típicos de navios *outbound* em específico, devido à sua provável função de carga, a principal dimensão que distingue os *outbound* dos *homebound*.

Os restantes vestígios são mais transversais de todas as etapas de navegação, tais como os vestígios ligados ao quotidiano abordo. Estes vestígios vão desde os objetos para consumo a bordo (colheres, garfos e canecas em estanho, chaves de torneiras em liga de cobre), os instrumentos de navegação (divisores náuticos) e objetos que de acordo com os paralelos em outros navios, aparentam ser itens pessoais (botões, caixas de tabaco e fivelas). A coleção ainda apresenta elementos representativos do armamento do navio, como as balas, os picadores de ouvido, o canhão em bronze e as respetivas retrocargas, elementos também eles transversais nos vestígios de naufrágios da VOC.

Muitos dos elementos típicos dos navios *outbound* que não se encontram na coleção do museu, encontram-se referidos ou representados nos registos bibliográficos. Estes ajudam a completar, ainda que hipoteticamente, a composição dos vestígios do naufrágio, e entender melhor se este se enquadra no panorama de naufrágios *outbound* da VOC.

O para além de objetos pequenos e pontuais no registo arqueológico de outros naufrágios *outbound*, nota-se a falta no naufrágio *Slot Ter Hooge*, de um tipo de vestígio transversal nos naufrágios *outbound* da VOC, os lingotes em chumbo, ou outros metais semipreciosos. Exemplares foram achados nos naufrágios *Campen*, 1627 (Larn, 1985ª), *Batavia*, 1629 (Green, 1989), *Lastdrager*, 1653 (Sténuit, 1974), *Vergulde Draeck*, 1656 (Green, 1977), *Kennemerland*, 1664 (Forster, Higgs, 1973; Price, Muckleroy, 1974; Dobbs, Price, 1991), *Zuytdorp*, 1712 (Stanbury, 1979, 1985, 1991, 2002), *Zeewijk*, 1727 (Ingleman-Sundberg, 1978), *Adelaar*, 1728 (Martin, 2005), *Vliegent Hart*, 1735 (Hilfred, 2001), *Hollandia*, 1743 (Cowan, Marsden, 1975), porém aparentam ser inexistentes neste caso de estudo. Existe sempre a possibilidade que estes tenham sido recolhidos no século XVIII, talvez referidos com menos destaque nas traduções dos relatórios, ou que estejam ainda no fundo marinho. Por fim existe a possibilidade de, atipicamente, estes nem terem feito parte da carga do navio de início, sendo talvez substituídos pela grande carga de lingotes de prata.

A coleção do Museu Casa Colombo é composta principalmente por objetos metálicos, que compõem um total de 81% dos artefactos, variando entre prata (compõe quase metade dos metais, rondando os 47%) e as restantes em ligas de cobre como

chumbo, estanho, latão ou bronze. O único outro material que se encontra na coleção é a cerâmica. Esta varia entre caulino, o grés e a cerâmica de construção.

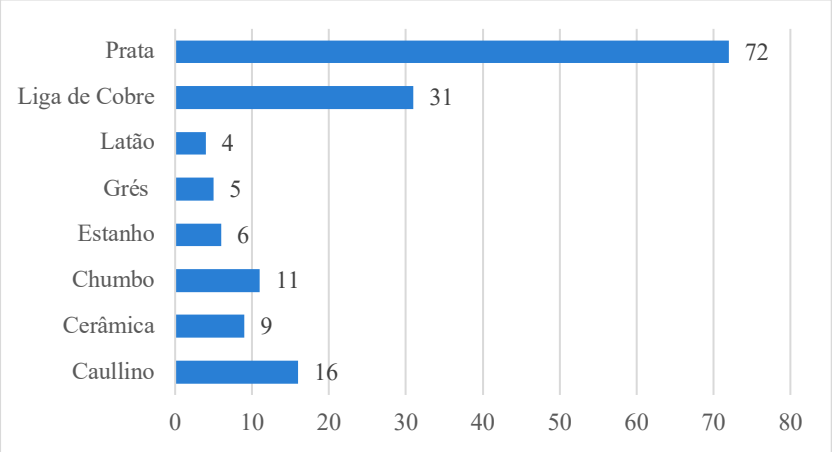


Tabela 7 Tipos de material dos vestígios do Museu Casa Colombo

Existem ao todo 30 categorias identificadas de vestígios no Museu Casa Colombo. O conjunto de moedas é o que compõe a maioria da coleção, com um total de 66 exemplares. Existe uma certa dificuldade em identificar a precisa função dos objetos abordo, podendo tanto ter o seu papel lógico no quotidiano abordo, como fazer parte da carga ou dos objetos para consumo nas colónias VOC asiáticas.

Pode-se dizer que as categorias de materiais não são coerentes entre si, e que a pequena quantidade de materiais existentes no museu pode não ser suficiente para compor uma coleção "completa". Uma perspetiva a discordar pois, mesmo sendo poucos os exemplares, as categorias de materiais representam os aspetos fundamentais da carga e quotidiano de um navio *outbound* da VOC. Existem objetos possivelmente representativos da carga, do armamento, do consumo abordo, objetos pessoais e instrumentos de navegação, algumas das principais dimensões da realidade abordo do navio.

Categoria	**Quantidade**
Acessório Mobiliário	1
Alfinete	7
Anzol	1
Bala	8
Base Castiçal	1
Botão	3
Cachimbo	16
Caneca	2

Chave de Torneira	1
Colher	5
Concreção	1
Divisor	2
Elemento Não Identificado	2
Fivela	3
Garfo	1
Guarda-mato	2
Jarro	4

Lingote	7
Maçaneta	1
Moeda	66
Pé de Caldeirão	1
Peça de Artilharia	1
Peso de Chumbo	2
Picador de Ouvido	1

Prato	1
Prego	1
Retrocarga	3
Tampa de Caixa de Tabaco	1
Telha	3
Tijolo	6

Tabela 8 Resumo Quantitativo dos materiais no Museu Casa Colombo

Slot Ter Hooge, um caso único, escondido

Já se afirmou e provou a importância do contexto e vestígios arqueológicos do *Slot Ter Hooge*. O naufrágio apresenta um enquadramento excecional, com documentos históricos que descrevem o acontecimento e a pioneira operação de resgate da carga. Acrescenta-se o ótimo estado de conservação dos artefactos que foram deixados no Museu Casa Colombo, e a maneira como estes se integram na perfeição no panorama de vestígios dos navios *outbound* da VOC.

O sítio foi descoberto há mais de 45 anos, e ainda assim são poucas as publicações acerca do naufrágio, existindo em português apenas uma obra caracterizada como um romance histórico (Inocentes, 2018) e algumas entradas de blogs amadores na internet. De uma maneira geral, o contexto carece de qualquer tipo de estudo, relatório ou se quer aproximação arqueológica quer ao local do naufrágio, quer aos vestígios.

A razão para a qual o único naufrágio VOC confirmado em águas portuguesas, com uma coleção excecional, não tem um destaque maior na divulgação nacional e internacional, é uma problemática que deve ser discutida.

O Governo Regional da Madeira tem feito iniciativas de proteção e promoção do património cultural subaquático. Na página da DGPC, Portal do Arqueólogo, só se encontra uma referência a naufrágios descobertos no arquipélago da Madeira, a do *Slot Ter Hooge*. A esta informação contrapõe-se o plano de promoção e proteção do património cultural subaquático do Governo Regional da Madeira. Este delimita áreas de interesse científico (arqueológico) ou artístico em meio marinho, e são expressas intenções de proteger com legislação adicional aos sítios arqueológicos que são alvos de pilhagens e destruição por práticas de aquicultura, extrações e outras explorações do fundo marinho. O Governo pretende também nos próximos anos desenvolver uma Carta

Arqueológica Subaquática para a Região Autónoma da Madeira, e conseguir uma monotorização regularizada das zonas de interesse.[16]

Foram selecionados ao todo 22 sítios de interesse científico tanto em mar territorial como em zona económica exclusiva. A maioria destes casos são naufrágios ou fundeadouros, com mais de 100 anos, quase todos compreendidos entre os séculos XIX e XX. O *Slot Ter Hooge* é dos naufrágios mais antigos da lista, e aparenta ser o único que foi alvo de escavações. Os restantes têm uma função mais turística de mergulho recreativo que de investigação arqueológica.

Dada esta informação é claro que os órgãos governamentais da Madeira valorizam o seu património cultural subaquático, e sublinha-se ainda mais a questão do porquê de um estudo arqueológico do *Slot Ter Hooge* ainda não ter sido realizado.

Ponderam-se várias razoes, a primeira sendo a acessibilidade da coleção. Foram necessários vários contactos com diversos departamentos da Direção Regional da Cultura, nem sempre bem-sucedidos. Acrescenta-se o impedimento que é para qualquer investigador a deslocação até à ilha do Porto Santo. Entende-se a importância para o estudo arqueológico poder analisar os vestígios fisicamente, porém denota-se uma clara falta de divulgação do conteúdo do museu em plataformas digitais ou catálogos. Esta razão pode também ter contribuído a falta de interesse de investigadores perante a coleção. Não sabendo ao certo o conteúdo do museu, torna-se difícil avaliar se vale mesmo a pena a deslocação e consequentemente a dedicação ao estudo.

Por fim contempla-se a falta de interesse por parte do corpo académico, não conseguindo reconhecer a importância destes vestígios devido às razões acima descritas, e também devido à infeliz circunstância da descoberta deste naufrágio em 1974. A intervenção sem metodologia arqueológica, falta de publicação de relatório científico ou acesso à recolha completa são todas razões que levam investigadores a descreditar não só a coleção existente no Museu Casa Colombo, como também mais campanhas no sítio arqueológico. O estigma associado a sítios arqueológicos pilhados é uma realidade no meio académico que, na opinião da autora, deveria ser revista.

[16] Disponível em: https://marmadeira.com/patrimonio-cultural-subaquatico/ (Consultado a 15/11/2021)

A importância de estudar contextos pilhados

Argumenta-se que uma das características que faz contextos de naufrágio e outros contextos submersos especiais é o seu aspeto de "cápsula do tempo", um momento isolado que representa uma data específica, um contexto fechado e sem grandes contaminações. Entende-se a frustração sentida quando este contexto tão especial é violado propositadamente numa procura de lucro financeiro. A prática de caça ao tesouro é sem dúvida condenável, principalmente quando realizada sem consideração pelo método arqueológico ou registo dos sítios e materiais. A implementação de medidas de proteção do património em meios aquáticos depende de cada país, existindo nações que ainda permitem a caça do tesouro, sob o pretexto de rendimentos para o governo e proteção legal através das leis de salvamento.

Esta tendência advém de uma tradição que vem desde os primórdios da prática do mergulho, a qual foi impulsionada após a invenção e aperfeiçoamento do SCUBA na década de 1940. As décadas de 1950 e 1960 e foram marcadas por uma corrida sem lei aos sítios arqueológicos subaquáticos, como naufrágios e povoações. Apenas na década de 1970 começaram-se a ver iniciativas de nações independentes para a proteção legal do Património cultural subaquático (O'Keef, 1978), porém apenas entraram mais em prática nos últimos vinte anos do século XX.

Este período de virar do século foi importante para a legislação que confere um certo nível de proteção para contextos submersos. A Convenção Europeia para a Proteção do Património Arqueológico [revista] (1992) e a Convenção da UNESCO sobre a Proteção do Património Cultural Subaquático (Paris, 2001) servem como exemplo de iniciativas que foram adotadas por vários países litorais. Estes acordos promovem boas práticas arqueológicas e servem como guia, porém depende de cada nação adotar ou não estas medidas e certificar-se que se implementam.

Hoje em dia existem várias iniciativas que se podem tomar para contrariar as ações e consequências da prática da caça ao tesouro. O mesmo não se pode dizer acerca do "mal" feito na segunda metade do século XX. São inúmeros os sítios arqueológicos violados com estas práticas, e incontáveis os artefatos perdidos em leilões, porém, a informação perdida não deveria desvalorizar a informação existente.

Os naufrágios da VOC foram um dos principais alvos para os caçadores de tesouros, principalmente os navios *outbound*, tendo em conta que estes comportavam mais bens considerados obviamente preciosos para compradores de leilões, como moedas de prata e ouro. Isto reflete-se na relação de navios VOC encontrados, sendo que mais de

metade dos navios encontrados são da fase de circuito *outbound*, e 18 destes foram achados nas décadas de 1960 e 1970. Esta informação leva a contemplar a hipótese que estes tenham sido escolhidos e procurados propositadamente com o intuito de serem saqueados e os seus conteúdos valiosos vendidos.

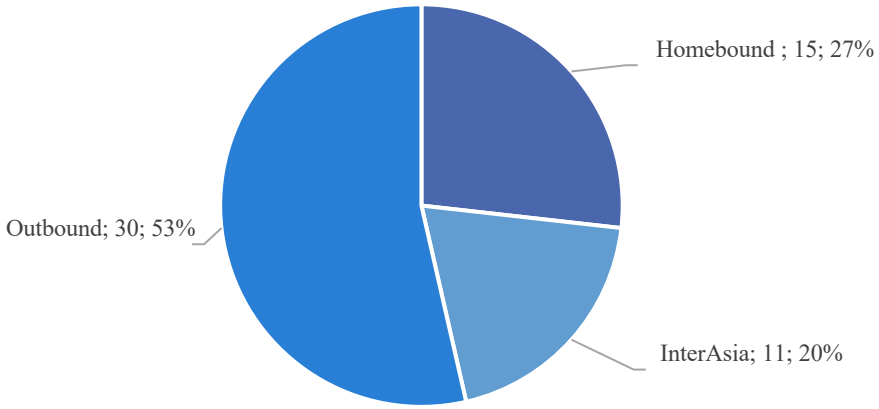


Gráfico 9 Relação dos naufrágios achados de acordo com a sua fase no circuito

Felizmente existem alguns exemplos de sucesso na recuperação de informação de navios pilhados da VOC.

Wittle Leeuw, 1613: foi intervencionado por Robert Sténuit em 1976, sem qualquer relatório científico e os artefatos vendidos em leilão. Alguns artefatos em pior estado de conservação foram doados ao Rijksmuseum, em Amsterdão, onde foram estudados com metodologia arqueológica por J.B. Kist (Kist, 1977).

Meresteyn, 1702: foi achado em 1971 e imediatamente saqueado por vários grupos de mergulho, sem registo ou relatórios. A pequena coleção que chegou a leilão foi alvo de um estudo arqueológico realizado por Peter Mardsen (Mardsen, 1976).

Risdam, 1727: foi achado em 1984 e pilhado. No ano seguinte, o Museu de Negara, Malásia, realizou um levantamento arqueológico do local e os artefactos recolhidos foram musealizados (Green, 1986).

't Vliegend Hart, 1735: foi achado em 1981 e saqueado por um grupo de caça ao tesouro, nos dois anos seguintes o Rijksmuseum conduziu as intervenções, e conseguiram assegurar a integridade arqueológica do local, com a produção de um relatório e musealização de uma parte dos artefatos (Pol, 1993).

Hollandia, 1743: intervencionado em 1971 por Rex Cowan, sem relatório de escavação. Em 1980 o Rijksmuseum adquiriu cerca de 80% da coleção, onde foi alvo de um estudo mais aprofundado, com uma publicação oficial, o *Hollandia Compendium* (Gawronski, *et al.,* 1992).

Exemplos como estes deveriam ser mais divulgados, pois representam a importância que os vestígios que nos chegam de contextos pilhados podem representar. Ainda que coleções incompletas são peças vitais para a reconstrução do que foi a Companhia Holandesa das Índias Orientais.

7 Conclusão

A VOC foi uma das companhias comerciais mais bem-sucedidas da história, batendo recordes durante os seus quase dois séculos de atividade. Em 1602 nasceu a primeira companhia de modelo capitalista com mercado de ações próprio, e em menos de um século expandiu a sua influência dos Países Baixos para a Ásia, chegando a praticamente todos os mares e principais pontos comerciais desde a África do Sul até ao Japão. Lá foram criadas colónias e novas redes comerciais com burocracias e uma organização extremamente sofisticada, condições que garantiram o sucesso da empresa por um período de tempo tão grande.

Foi este tamanho colossal juntamente com alterações no gosto europeu e envolvimento da frota da empresa em conflitos armados que levou à sua queda em 1796. Ainda assim um percurso notável, apenas equiparável em complexidade e duração com a Companhia Inglesa das Índias (EIC), que acabaria por tomar posse dos entrepostos, colónias e rotas da VOC.

Nestas rotas inclui-se a da Rota de *Brouwer*, com a qual a viagem para o Oriente foi diminuída para menos de um ano, numa média de 243 dias. Foram realizadas ao todo 4700 viagens para a Ásia, com a reduzida probabilidade de 3% de hipótese de perda do navio. Nestes foram achados e confirmados 58 naufrágios desde a década de 1950.

Destes 58, podem-se destacar 15 naufrágios *outbound* com estudos arqueológicos notáveis. Ao analisar os naufrágios *Campen*, 1627, *Batavia*, 1629, Burgzand Noord 3 (BZN 3) – *de Rob*, 1640, *Lastdrager*, 1653, *Vergulde Draeck*, 1656, *Kennemerland*, 1664, *Meresteyn*, 1702, *de Liefde*, 1711, *Zuytdorp*, 1712, *Zeewijk*, 1727, *Adelaar*, 1728, *Vliegent Hart*, 1735, *Rooswijk*, 1740, *Hollandia*, 1743 e *Amsterdam*, 1749, foi possível entender a complexidade do registo arqueológico de um naufrágio *outbound* da VOC. Vestígios possivelmente relacionados com a estrutura, armamento, carga, objetos pessoais, instrumentos de navegação, equipamento do navio e provisões expressam algumas das dimensões que nos auxiliam a entender o quotidiano a bordo de um navio VOC.

Com as características transversais e únicas de cada naufrágio definidas foi possível integrar os vestígios do caso de estudo desta dissertação, o *Slot Ter Hooge*, com maior facilidade. Ao deparar com os vestígios, rapidamente se nota que os artefactos disponíveis do *Slot Ter Hooge* permitem uma integração perfeita no enquadramento dos naufrágios *outbound* da VOC.

O Slot Ter Hooge naufragou a 1724, salvado no século XVIII, e foi descoberto e pilhado em 1974, e desde então que os cento e cinquenta e quatro vestígios disponíveis no Museu Casa Colombo nunca foram estudados com metodologia arqueológica. Uma oportunidade durante muito tempo perdida, pois, como referido anteriormente, a coleção não só acompanha como complementa várias dimensões da navegação da VOC.

A coleção de sete lingotes de prata é excecional, existindo apenas mais um caso com este tipo de artefatos. As sessenta e seis moedas mostram a dinâmica económica da VOC, e de certa maneira refletem a história dos Países Baixos. Os restantes vestígios, ainda que em pouca quantidade, representam os principais palcos a bordo de um navio do século XVIII da VOC. Praticamente todos eles apresentam paralelos com outros naufrágios, tendo assim a hipótese de mais facilmente categorizar os mesmos, um passo importante em qualquer estudo de materiais arqueológicos.

Por fim explora-se a conjuntura da coleção, e o porquê de esta não ter sido ainda estudada, agora que tão claramente se nota a sua relevância para o tema. Foram discutidas questões de acessibilidade e de divulgação, porém nota-se que a questão principal é a falta de interesse, devido ao estigma associado a contextos pilhados.

A infeliz circunstância da recolha em 1974 levou a que houvesse um descarte dos materiais do Museu Casa Colombo, sendo que estes carecem de um contexto arqueológico definido, devido à falta de relatório científico da escavação. Não se pode negar que informação não tenha sido perdida com esta situação, porém, a abordagem correta deveria ser a de qualquer informação é melhor que nenhuma. É esta uma das premissas que esta dissertação vem a defender e provar.

Os dados e conhecimento que os vestígios nos podem dar são de grande importância, mas ainda assim optou-se por ir ainda mais além. Numa tentativa de reconstruir a recolha de 1974, foram unidos os artefatos do Museu Casa Colombo com os objetos reconhecidos em fontes bibliográficas. Uma abordagem pouco convencional, mas que se provou eficaz em ordem de poder entender ainda melhor o que seriam os vestígios de um navio *outbound* VOC da primeira metade do século XVIII.

Podemos agora afirmar com toda a confiança, que a coleção presente no Museu Casa Colombo é um tesouro escondido, um caso arqueológico único em contexto nacional, e absolutamente relevante para o palco internacional.

8 Bibliografia

A hymn board from the golden ship. (2014). Skógasafn Museum. https://www.skogasafn.is/skogar-museum/artifacts/a-hymn-board-from-the-golden-ship/

American Numismatic Rarities, LLC. (2004*) The Classics Sale: The Thomas H. Sebring Collection*, 283. Auction held on 5–6 January 2004. Orlando, 2004.

American Numismatic Society | Parva ne pereant. (n.d.). MANTIS - American Numismatic Society. http://numismatics.org

Astrea - PastScape Historic England. (2015). Heritage Gateway. https://www.heritagegateway.org.uk/Gateway/Results_Single.aspx?uid=1062429&resourceID=19191

Balk, L., Van Dijk, F., Kortlang, D., Gaastra, F., Niemeijer, H., & Koenders, P. (2007). *The archives of the Dutch East India Company (VOC) and the local institutions in Batavia (Jakarta)*. Brill.

Bax, A., & Martin, C. J. (1974). A Dutch East Indiaman lost on the Out Skerries, Shetland, in 1711. *International Journal of Nautical Archaeology*, *3*(1), 81-90.

Blandy, F. (2009) *South African Shipwreck Diver waits more than a decade for treasure*, TheTelegraphUK, https://www.telegraph.co.uk/expat/expatnews/6238854/South-African-shipwreck-diver-waits-more-than-a-decade-for-treasure.html

Bound, M. (1997) "Nassau." In *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, edited by James P. Delgado, 288. London: British Museum Press, 1997.

Bragg, M. (2016). *BBC Radio 4 - In Our Time, The Dutch East India Company*. BBC. https://www.bbc.co.uk/programmes/b071vl2l

Bruijn, J. R., Gaastra, F. S., & Schoffer, I. (1979). Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries, 3 volumes. *The Hague: Nijhoff*, *1987*.

Christie's Amsterdam B.V (1983). *Important Gold, Silver, Jewellery and Artifacts Recovered from the Wrecks of Dutch, Spanish and English 17th, 18th and 19th Century Ships: Hollandia, Utrecht, Slot ter Hooge, Nuestra Senora de Esperanza, Standing Cannon Wreck, H.M.S. Athenienne: Dutch and Foreign Coins*, 28, 33– 36, and 39. Auction held on 16 March 1983. Amsterdam, 1983.

CloudTour - Rooswijk Web Tour. (n.d.). CloudTour. https://www.cloudtour.tv/rooswijk/

Coura, K. (2015) *Piratas de antiguidades agem no litoral brasileiro*. Veja. https://veja.abril.com.br/brasil/piratas-de-antiguidades-agem-no-litoral-brasileiro/

Cowan, R. (1975). The Dutch East Indiaman Hollandia wrecked on the Isles of Scilly in 1743. *International Journal of Nautical Archaeology*, *4*(2), 267-300.

Cowan, R. (1982). Finds from the Hollandia The Pleinschaal from the Hollandia. *International Journal of Nautical Archaeology*, *11*(4), 287-291.

Curtsinger, A, Sténuit, R. (1975). The Treasure of Porto Santo. *National geographic*, *148*(2), 260-275.

De Hoop, R. (2019) Excavation of the Rooswijk (1740), *Submerged Heritage* - Yearbook of the International Centre for Underwater Archaeology in Zadar, nr 9, Zadar, 2019.de Booij, M. The life of the Rooswijk.

De Rooswijk, een virtuele tentoonstelling. (n.d.). Huygens. http://rooswijk.huygens.knaw.nl/

Delgado, J. P. (1997) *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, edited by, 19–20. London: British Museum Press, 1997.

Delgado, J. P., ed. (1997) "Slot ter Hooge" *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, 389. London: British Museum Press, 1997.

Demerre, I, Pieters, M. (2010) An investigation of the wreck of an eighteenth-century ship: The 'Buiten Ratel' case study. MACHU final report. ed. Manders, M., Oosting, R., & Brouwers, W. *Amersfoort: Managing Cultural Heritage Underwater. Accessed*, *1*(02), 2016

Den Braven, A., Broekman, S., Huisman, M., Kemme, W., Mostert, M., & Van't Veer, R. (2003). De Buytensorgh: Onderzoek, restauratie, presentatie van een 18e eeuws VOC schip. *Amsterdams Archeologisch Centrum, University of Amsterdam, Amsterdam*.

Dobbs, C. T. C., & Price, R. A. (1991). The Kennemerland site. An Interim Report. The sixth and seventh seasons, 1984 & 1987, and the identification of five golf clubs. *International Journal of Nautical Archaeology*, *20*(2), 111-122.

Engelsman, S. B. (1981). The navigation ruler from the Hollandia (1743). *Nautical Archaeology London*, *11*(4), 291-292.

Europeia, C. (1992). *Convenção Europeia para a Proteção do Patrimônio arqueológico*.

Flecker, M. (2005) "Unreported shipwrecks in Indonesia", *Nautical Archaeological Society Newsletter*, 2005.4, pp. 6-7

Forster, W. A., & Higgs, K. B. (1973). The Kennemerland, 1971 An interim report. *International Journal of Nautical Archaeology*, *2*(2), 291-300.

Gaastra, F. S. (2007) "Th Organization of the VOC", in. *The archives of the Dutch East India Company (VOC) and the local institutions in Batavia (Jakarta)*. Balk, L., Van Dijk, F., Kortlang, D., Gaastra, F., Niemeijer, H., & Koenders, P. (2007) Brill.

Gawronski, J. (1989) H.G. "Functional Classifications of Artifacts of VOC–Ships: The Archaeological and Historic Practice." In Underwater Archaeological Proceeding from the Society for Historical Archaeology Conference

Gawronski, J. (1990) H.G. "The Amsterdam Project." IJNA 19.1 (1990): 53–61.

Gawronski, J. (1997) H.G. "Amsterdam." In Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology, edited by James P. Delgado, 26–28. London: British Museum Press, 1997.

Gawronski, J. (2017). *The wreck of the Amsterdam (1749): Archaeology of European economy in the eighteenth century.*

Gawronski, J. H.G., Kist, J. Bas, Stokvis–Van Boetzelaer. O.(1992) *Hollandia Compendium: A Contribution to the History, Archeology, Classification and Lexicography of a 150 ft. Dutch East Indiaman (1740–1750).* Amsterdam, 1992.

Gelderblom, O., De Jong, A., & Jonker, J. (2013). The formative years of the modern corporation: The Dutch East India Company VOC, 1602–1623. *The journal of economic history*, 1050-1076.

Green, J, N., Devendra, S., and Parthesius, R. , eds. (1998) *Sri Lanka Department of Archaeology Report on the Joint Sri Lanka–Australian– Netherlands Galle Harbour Project: Archaeology, History, Conservation and Training. Australian National Centre of Excellence for Maritime Archaeology. Special Publication, No. 4*. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australian Museum, 1998.

Green, J. N. (1997b) "Zeewijk." In Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology, edited by James P. Delgado, 472–75. London: British Museum Press, 1997.

Green, J. N. (1973). The wreck of the Dutch East Indiaman the Vergulde Draeck, 1656. *International Journal of Nautical Archaeology*, 2(2), 267-289.

Green, J. N. (1986). The survey of the VOC fluit Risdam (1727), Malaysia. *International Journal of Nautical Archaeology*, *15*(2), 93-104.

Green, J. N. (1989). *The loss of the Verenigde Oostindische Compagnie retourschip Batavia, Western Australia 1629: an excavation report and catalogue of artefacts* (Vol. 489). BAR.

Green, J. N. (1997a) "Vergulde Draeck." In Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology, edited by James P. Delgado, 456–57. London: British Museum Press, 1997

Green, J. N. (1998) "VOC–Shipwrecks of the World." In The ANCODS Colloquium: Papers Presented at the Australian–Netherlands Colloquium on Maritime Archaeology and Maritime History, edited by Jeremy Green, Myra Stanbury, and Femme Gaastra, 53–59. Australian National Centre of Excellence for Maritime Archaeology. Special Publication, No. 3. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australian Museum, 1998.

Green, J. N., & Zuiderbaan, L. (1977). *The loss of the Verenigde Oostindische Compagnie jacht Vergulde Draeck, Western Australia 1656: an historical background and excavation report with an appendix on similar loss of the fluit Lastdrager*. Part I and II. British Archaeological Reports.

Green, J., & Souter, C. (2005). *Sri Lanka 2005—the search for HMAS Vampire (1942) and the VOC ship Dolfijn (1663)*.

Harris, L., and T. Durden. (1997) "Meresteyn." In *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, edited by James P. Delgado, 274–75. London: British Museum Press, 1997.

Higgins, D. A. (1995). Clay tobacco pipes: a valuable commodity. The International Journal of Nautical Archaeology, 24(1), 47-52.

Hildred, A., ed. (2001) *VOC Anniversary Shipwreck Project: Report on the Excavation of the Dutch East Indiaman Vliegent Hart (July–August 2000)*. Unknown, 2001.

http://resources.huygens.knaw.nl/das

Ingelman–Sundberg, C. (1976). The V.O.C. Ship Zeewijk 1727: Report on the 1976 Survey of the Site. Report, No. 5. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australia Museum, 1976.

Ingelman–Sundberg, C. (1977). *The V.O.C. Ship Zeewijk Lost in 1727: A Preliminary Report on the 1977 Survey of the Site. Report, No. 6*. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australia Museum, 1977.

Ingelman–Sundberg, C. (1978) The Dutch East Indiaman Zeewijk Wrecked in 1727: A Report on the 1978 Expedition to the Site. Report, No. 10. Perth: Department of Maritime Archaeology, Western Australian Museum, 1978.

Ingelman–Sundberg, C. (n.d). The Zeewijk Story. Report, No. 181. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australia Museum, no date.

Inocentes, G. (2018) *Slot Ter Hooge: Naufrágio na Baía do Guilherme*, O "Resgate" de uma História". Lisboa, Madocromia

Kist, J. Bas. (1977) "De Witte Leeuw." Bulletin van het Rijksmuseum 25.4 (1977): 163–164.

Klose, J. (2003). *The Peter Sachs Wreck Believed to be the Bennebroek (1713): A Catalogue of Ceramics Salvaged from a Wreck of the Keiskamma River, South Africa*. University of Capetown.

Krajewski, N (2011) *The Dutch and the VOC (Dutch East India Company) in the Persian Gulf: material and cultural transfer.* The School of Oriental Studies, University of London, December 2011

Kroef, J. M. V. D. (1948). The decline and fall of the Dutch East India Company. *The historian,* 10(2), 118-134.

L'Hour, M. (1997) "Mauritius." In *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, edited by James P. Delgado, 267–68. London: British Museum Press, 1997.

Larn, R. (1985a), "The Wreck of the Dutch East Indiaman Campen on the Needles Rocks, Isle of Wight, 1627, Part 1." IJNA 14.2 (1985): 1– 31.

Larn, R. (1985b), "The Wreck of the Dutch East Indiaman Campen on the Needles Rocks, Isle of Wight, 1627, Part 2." IJNA 14.2 (1985): 97– 118.

Lucassen, J. (2004). A multinational and its labor force: the Dutch East India Company, 1595–1795. *International Labor and Working-Class History,* 66, 12-39.

Macmichael, J. H. (1893). The Bellarmine or Greybeard. Journal of the British Archaeological Association: First Series, 49(4), 257-267.

Maleisië - VOC Scheepswrakken in Maleisie. (2012). Maleisië.Be. http://www.maleisie.be/voc_scheepswrakken.html#a

Manders, M. R. (2017). *Preserving a layered history of the Western Wadden Sea: managing an underwater cultural heritage resource*.

Marconetto, B., Picca, P., De Rosa, H., & Murray, C. (2007). El naufragio del Hoorn-1615-Materiales de un sitio intermareal (Santa Cruz-Argentina). *VI Jornadas de*

Arqueología de la Patagonia. Arqueología de Fuego-Patagonia. Levantando piedras, desenterrando huesos… y develando arcanos, 343-349.

Marsden, P. (1972). "The Wreck of the Dutch East–Indiaman Amsterdam near Hastings, 1749: An Interim Report." IJNA 1 (1972): 73–96.

Marsden, P. (1976). The Meresteyn, wrecked in 1702, near cape town, South Africa. *International Journal of Nautical Archaeology*, *5*(3), 201-219.

Marsden, P. (1978). A reconstruction of the treasure of the Amsterdam and the Hollandia, and their significance. *International Journal of Nautical Archaeology*, *7*(2), 133-148.

Martin, C. (2005) J.M. "The Adelaar: a Dutch East–Indiaman Wrecked in 1728 off Barra, Outer Hebrides, Scotland." *IJNA* 34.2 (2005): 179–210.

McCarthy, M. (1997). "Zuytdorp." In Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology, edited by James P. Delgado, 475–76. London: British Museum Press, 1997.

McCarthy, M. (1998) "Investigations at the Zuytdorp Sites 1971–1994." In The *ANCODS Colloquium: Papers Presented at the Australian–Netherlands Colloquium on Maritime Archaeology and Maritime History, edited by Jeremy Green, Myra Stanbury, and Femme Gaastra, 41–52. Australian National Centre of Excellence for Maritime Archaeology. Special Publication, No. 3*. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australian Museum, 1998.

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. (2020a, June 24). *The story of Rooswijk's silver*. Weblog | Cultural Heritage Agency. https://english.cultureelerfgoed.nl/latest/weblog/2020/the-story-of-rooswijks-silver

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. (2020b, September 21). *Weaponry and Ordnance*. Weblog | Cultural Heritage Agency. https://english.cultureelerfgoed.nl/latest/weblog/2020/weaponry-and-ordnance

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. (2020c, November 23). *Illuminating the Rooswijk*. Weblog | Cultural Heritage Agency. https://english.cultureelerfgoed.nl/latest/weblog/2020/illuminating-the-rooswijk

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. (2020d, November 24). *Glass artefacts on Rooswijk*. Weblog | Cultural Heritage Agency.

https://english.cultureelerfgoed.nl/latest/weblog/2020/glass-objects-on-rooswijk

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. (2021, January 12). *Pottery on the Rooswijk*. Weblog | Cultural Heritage Agency. https://english.cultureelerfgoed.nl/latest/weblog/2021/pottery-on-the-rooswijk

Missiaen, T., Demerre, I., & Verrijken, V. (2012). Integrated assessment of the buried wreck site of the Dutch East Indiaman't Vliegent Hart. *Relicta-Archeologie, Monumenten-en Landschapsonderzoek in Vlaanderen*, *9*, 191-120.

Mörzer Bruyns, W. F.J., and A.J. van der Horst. (2006) "Navigational equipment from 'Vliegend Hart (1735)." IJNA 35.2 (2006): 319–25.

Muckelroy, K. (1976). The integration of historical and archaeological data concerning an historic wreck site: the 'Kennemerland'. *World Archaeology*, *7*(3), 280-290.

Muckelroy, K. (1980), ed. *Archeology Under Water: An Atlas of the World's Submerged Sites*. New York: McGraw–Hill, 1980.

Nijman, J. (1994). The VOC and the expansion of the world-system 1602–1799. *Political geography*, *13*(3), 211-227.

Numismatic Books. (n.d.). Galata. https://www.galata.co.uk/numismatic-books

Ostkamp, S. (2014). The Dutch 17th-century porcelain trade from an archaeological perspective. *van Campen & Eliëns*, 53-85.

Parthesius, R. (2003). The Avondster project: an integrated maritime heritage research project around the historic port city Galle in Sri Lanka. *WIT Transactions on The Built Environment*, *65*.

Parthesius, R. (2006). Encounters of the third kind—Dutch shipping in Asia and the search for the South Land. *Dutch Connections*, 400, 58-71.

Parthesius, R. (2010). *Dutch ships in tropical waters: The development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595-1660.* Amsterdam University Press.

Parthesius, R., ed. (2007) *Avondster Project: Artefact Catalogue of the VOC Ship Avondster*. Amsterdam: Centre for International Heritage Activities, 2007.

Phaneuf, E. (2004). *Angra C, une épave hollandaise en contexte açoréen du XVIIe siècle*.

Piat, D. (2013). *Pirates & Privateers in Mauritius*. Pp. 117-118 Editions Didier Millet.

Pol, A. (1993). *De schat van het Vliegend Hert: Compagniesgeld en smokkelgeld uit een VOC–schip. Leiden: Rijksmuseum Het Koninklijk Penningkabinet*, 1993.

Portal Mar da Madeira. (2021, June 10). *Património Cultural Subaquático*. Mar Madeira. https://marmadeira.com/patrimonio-cultural-subaquatico/

Price, R., & Muckelroy, K. (1974). The second season of work on the Kennemerland site, 1973 An interim report. *International Journal of Nautical Archaeology*, *3*(2), 257-268.

Price, R., & Muckelroy, K. (1977). The Kennemerland site The third and fourth seasons 1974 and 1976, An interim report. International Journal of Nautical Archaeology, 6(3), 187-218.

Price, R., & Muckelroy, K. (1979). The Kennemerland site: The fifth season, 1978. An interim report. *International Journal of Nautical Archaeology*, *8*(4), 311-320.

Price, R., Muckelroy, K., & Willies, L. (1980). The Kennemerland site: a report on the lead ingots. *International Journal of Nautical Archaeology*, *9*(1), 7-25.

Reichert, R., Scheijde, A., Wytykowski, P., Zajder, R. (2018) Final Report of the Flag no. 160 Two Expeditions – Sierra Leone 2014. *The Vanishing Dutchman Expedition*.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed [#rooswijk1740]. (2017, June 19). *The Rooswijk part 1: The Rooswijk* [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=OqtKCYHvVus

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed [#rooswijk1740]. (2018, July 11). *The Rooswijk part 2: The story of the Rooswijk 1740* [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=JA5g8vwkpbI

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed [#Rooswijk1740]. (2020b, September 28). *The Rooswijk part 3: The Legacy of the Rooswijk* [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=HCNz-ALMLx4

Sigmond, J. P. (2006). *BEJS Werz,'Een bedroefd, en beclaaglijck ongeval'. De wrakken van de VOC-schepen Oosterland en Waddinxveen (1697) in de Tafelbaai*.

Simpson, D. (1980). The Treasure in the Vergulde Draeck: A Sample of VOC Bullion Exports in the 17th Century. *The Great Circle*, *2*(1), 13-17.

Solana, A. C. (2020). La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784)/The Dutch East India Company (VOC) and the Spanish Projects in the Philippines via the Cape of Good Hope... *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*.

Stanbury, M. (1979) ANCODS Catalogue: Report on the Dutch Shipwreck Collections. Special Publication, No. 3. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australian Museum, 1982.

Stanbury, M. (1982) ANCODS Catalogue: Report on the Dutch Shipwreck Collections. Special Publication, No. 4. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australian Museum, 1982.

Stanbury, M. (1983) ANCODS Catalogue: Report on the Dutch Shipwreck Collections. Special Publication, No. 5. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australian Museum, 1983.

Stanbury, M. (1985). ANCODS Catalogue: Report on the Dutch Shipwreck Collections. Special Publication, No. 6. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australian Museum, 1985.

Stanbury, M. (1991) ANCODS Catalogue: Report and Catalogue of Artefacts. Special Publication, No. 7. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australian Museum, 1991

Stanbury, M. (2002) ANCODS 2002: Report on the Dutch Shipwreck Collections. Special Publication, No. 8. Fremantle: Department of Maritime Archaeology, Western Australian Museum, 2002.

Sténuit, R. (1974). Early relics of the VOC trade from Shetland. The wreck of the flute Lastdrager lost off Yell, 1653. *International Journal of Nautical Archaeology*, *3*(2), 213-256.

Sténuit, R. (1977) "The Loss of the Fluit Lastdrager." In *The Loss of the Verenigde Oostindische Compagnie Jacht Vergulde Draeck*, Western Australia 1656: A Historical Background and Excavation Report with an Appendix on Similar Loss of the Fluit Lastdrager, edited by Jeremy N. Green, 403–69. BAR Supplementary Series, 36(ii). Oxford: British Archaeological Reports, 1977.

Sutcliffe, R. (1975) *The Treasure of Poto Santo*, (Digital) BBC

Unesco (2001) *Convenção da UNESCO sobre a Proteção do Património Cultural Subaquático*, Paris.

Van Duivenvoorde, W. (2008). The Batavia shipwreck: an archaeological study of an Early seventeenth-century Dutch east Indiaman. *Unpublished Ph. D. thesis, Texas A&M University, Ann Arbor*.

Van Duivenvoorde, W. (2015). *Dutch East India Company shipbuilding: the archaeological study of Batavia and other seventeenth-century VOC ships*. Texas A&M University Press.

Van Duivenvoorde, W., Kaiser, B., Megens, L., & Van Bronswijk, W. (2015). Pigments from the Zuiddorp (Zuytdorp) ship sculpture: red, white and blue?. *Post-Medieval Archaeology*, *49*(2), 269-290

Vos, A. D. (2015). *Onderwaterarcheologie op de Rede van Texel. Waardestellende onderzoeken in de westelijke Waddenzee (Burgzand)*. Rijksdienst voor het Cultureel.

Ward, K. (2008). VOC Shipping Networks. In *Networks of Empire: Forced Migration in the Dutch East India Company* (Studies in Comparative World History). Cambridge: Cambridge University Press. doi:10.1017/CBO9780511551628.009

Werz, B. E. (1993). Maritime archaeological project Table Bay: aspects of the first field season. *Goodwin Series*, 33-39.

Werz, B. E. (2006) "The Vlissingen: A Dutch East India Company ship that perished along the Namibian shore in 1747", *Namibia and The Netherlands: 350 Years of Relations*, Chapter 2, Huub Hendrix, 2006.

Werz, B. E. (2019). Searching for Haarlem (1647 CE): a ship that made history. *Indian Academy of Sciences*.

Wessex Archaeology (2006) DE LIEFDE, OUT SKERRIES, SHETLAND ISLES UNDESIGNATED SITE ASSESSMENT, 2006

9 Anexos

9.1 Listas

9.1.1 Lista de Figuras

Figura 1 Mapa do Circuito Intra-Asiático (seg. Parthesious, 2010: 57) 19
Figura 2 Mapa das Rotas VOC no Século XVIII (seg. Ward, 2008) 22
Figura 3 Mapa das Sedes das Câmaras VOC e Respetivos Portos 27
Figura 4 Mapa da Rota Outbound (seg. Bruijn, 1987: 65) 29
Figura 5 Ilustração de um Mergulhador a operar o engenho de Lethbridge (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 267) 78
Figura 6 Desenho da gravura da Caneca com a localização do naufrágio e uma representação de um mergulhador (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 267) 80
Figura 7 Baía do Guilherme e o semirrígido da equipa (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 263) 82
Figura 8 Mergulhadores a escavar o Slot Ter Hooge com o auxílio de um Jato Hidráulico (esq.) e um balão de elevação (dir.) (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 264 e 265) 83
Figura 9 Arca com os lingotes de prata do Slot Ter Hooge (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 260) 85
Figura 10 Artefatos recolhidos do sítio arqueológico (seg. Curtsinger, Sténuit, 1975: 274) 86

9.1.2 Lista de Gráficos

Gráfico 1 Navios Construídos por cada Camara VOC nos séculos XVII e XVIII 24
Gráfico 2 Navios Outbound VOC Perdidos por Naufrágio ou Captura 30
Gráfico 3 Distribuição dos naufrágios Outbound por Região 30
Gráfico 4 Distribuição dos 390 vestígios pelas respetivas fontes 87
Gráfico 5 Diâmetro Moedas do Museu Casa Colombo 103
Gráfico 6 Tipologias das moedas do Museu Casa Colombo, e respetivas quantidades 103
Gráfico 7 Distribuição Cronológica das Moedas do Museu Casa Colombo 104
Gráfico 8 Distribuição Cronológica dos 10 tipos de Moedas do Museu Casa Colombo 104
Gráfico 9 Relação dos naufrágios achados de acordo com a sua fase no circuito 118

9.1.3 Lista de Tabelas

Tabela 1 Cachimbos em Caulino no Museu Casa Colombo 93
Tabela 2 Colheres em Estanho no Museu Casa Colombo 96
Tabela 3 Descrição dos tijolos do Museu Casa Colombo 97
Tabela 4 Lingotes em Prata no Museu Casa Colombo 102
Tabela 5 Reinados, Locais e Quantidades dos 10 tipos de cunhagens de Moedas do Museu Casa Colombo 105
Tabela 6 Descrição dos 10 tipos de Moedas do Museu Casa Colombo 105
Tabela 7 Tipos de material dos vestígios do Museu Casa Colombo 114
Tabela 8 Resumo Quantitativo dos materiais no Museu Casa Colombo 115

9.2 Inventário das Peças do Slot Ter Hooge no Museu Casa Colombo

Legenda: Nr = Número de Inventário ; D. = Diâmetro ; C. = Comprimento ; L. = Largura ; E. = Espessura

Nr	Categoria	Material	D.	C.	L.	E.	Data	Descrição
1	Moeda	Prata	4,1					
2	Moeda	Prata	4,2				1675	
3	Moeda	Prata	4,3				1671	
4	Moeda	Prata	4,1				1636	
5	Moeda	Prata	4,2				1703	
6	Moeda	Prata	4,3				1618	
7	Moeda	Prata	4,4				1670	
8	Moeda	Prata	4,4				1667	
9	Moeda	Prata	4,1				1668	
10	Moeda	Prata	4,4				1666	
11	Moeda	Prata	4,4				1668	
12	Moeda	Prata	3,8				1673	
13	Moeda	Prata	4,3				1637	
14	Moeda	Prata	3,6					
15	Moeda	Prata	4,1				1650	
16	Moeda	Prata	4,3				1650	
17	Moeda	Prata	4,5				1664	
18	Moeda	Prata	4,3				1648	
19	Moeda	Prata	4,3				1639	
20	Moeda	Prata	4,4				1655	
21	Moeda	Prata	3,5				1634	
22	Moeda	Prata	4,1				16--	
23	Moeda	Prata	4,5				1633	
24	Moeda	Prata	4,4				1633	
25	Moeda	Prata	4,2				1633	
26	Moeda	Prata	4,3				1676	

27	Moeda	Prata	4,3	1711	
28	Moeda	Prata	4,2	1670	
29	Moeda	Prata	4,2	1667	
30	Moeda	Prata	4,5	?	
31	Moeda	Prata	4,5	1662	
32	Moeda	Prata	4,3	1674	
33	Moeda	Prata	4,5	1668	
34	Moeda	Prata	3,9		Corroída
35	Moeda	Prata	4,3	1669	
36	Moeda	Prata	4,3		Corroída
37	Moeda	Prata	4,2	1689	
38	Moeda	Prata	4,1		Corroída
39	Moeda	Prata	3,5		Corroída
40	Moeda	Prata	3,4		Corroída
41	Moeda	Prata	2,5		Corroída
42	Moeda	Prata	1,9	1724	ZEELANDIA
43	Moeda	Prata	1,9	1724	ZEELANDIA
44	Moeda	Prata	1,9	1724	ZEELANDIA
45	Moeda	Prata	1,9	1724	ZEELANDIA
46	Moeda	Prata	1,9	1724	ZEELANDIA
47	Moeda	Prata	1,9	1724	ZEELANDIA
48	Moeda	Prata	4,1		Cruz Cristo
49	Moeda	Prata	2,8		Cruz Cristo
50	Moeda	Prata	3,8		Cruz Cristo
51	Moeda	Prata	2,8		Cruz Cristo
52	Moeda	Prata	3,6		Cruz Cristo
53	Moeda	Prata	2,9		Cruz Cristo
54	Moeda	Prata	3,4		Cruz Cristo
55	Moeda	Prata	3		Cruz Cristo

56	Moeda	Prata	3,1			Cruz Cristo
57	Moeda	Prata	4,2		1651	
58	Moeda	Prata	4,2			Corroída
59	Moeda	Prata	4,4		1684	
60	Moeda	Prata	4,5		1664	Corroída
61	Moeda	Prata	4			
62	Moeda	Prata	4,3		1659	
63	Moeda	Prata	4,1			Corroída
64	Moeda	Prata	4,5		1665	
65	Moeda	Liga de Cobre	2,3			Corroída
66	Moeda	Prata	4,4		1619	Inserida numa concreção
67	Cachimbo	Caulino		15,5		Completo - Marca leão a nadar e coroa
68	Cachimbo	Caulino		2,8		Haste - Decoração roullete
69	Cachimbo	Caulino	2	4,6		Taça - Marca leão a nadar e coroa
70	Cachimbo	Caulino	0,7	12		Haste
71	Cachimbo	Caulino	0,7	12		Haste
72	Cachimbo	Caulino	0,5	12,1		Haste - Decoração roullete
73	Cachimbo	Caulino	0,6	11		Haste - Decoração roullete
74	Cachimbo	Caulino	0,7	10,4		Haste - Decoração roullete
75	Cachimbo	Caulino	0,7	9,5		Haste - Decoração roullete
76	Cachimbo	Caulino	0,7	8,3		Haste - Decoração roullete
77	Cachimbo	Caulino	0,6	7,9		Haste
78	Cachimbo	Caulino	0,5	7,8		Haste
79	Cachimbo	Caulino	0,6	6,3		Haste
80	Cachimbo	Caulino	0,7	5,5		Haste
81	Cachimbo	Caulino	0,5	3,6		Haste
82	Cachimbo	Caulino	0,5	2,3		
83	Chave de Torneira	Liga de Cobre	2,1	5,3		
84	Guarda-mato	Liga de Cobre	7,6		0,3	

85	Guarda-mato	Liga de Cobre	6,9			0,9	
86	Divisor	Liga de Cobre	7,1			0,1	
87	Divisor	Liga de Cobre	5,3			0,2	
88	Picador de Ouvido	Liga de Cobre	29			0,3	
89	Lingote	Prata		13,5	4,1	3,6	1 contraste flor/1 punção Z VOC M
90	Lingote	Prata		13,5	4,3	3,5	1 contraste flor/1 punção Z VOC M
91	Lingote	Prata		14,5	4,3	3,6	1 contraste flor/1 punção Z VOC M/ número 1
92	Lingote	Prata		14	4,3	3,6	1 contraste flor/1 punção Z VOC M
93	Lingote	Prata		13,8	4,3	3,7	1 contraste flor/1 punção Z VOC M
94	Lingote	Prata		14	4,3	3,7	1 contraste flor/1 punção Z VOC M
95	Lingote	Prata		13,4	4,3	3,3	1 contraste flor/1 punção Z VOC M
96	Tampa caixa tabaco	Latão		12,1	6,8		Legenda: Ik vertrouw op u heer
97	Base Castiçal	Latão	12,7				
98	Maçaneta	Latão	2,1	2,7			
99	Acessório Mobiliário	Liga de Cobre		14,5		0,2	
100	Peso de chumbo	Chumbo	3,2			1,7	Punção V
101	Peso de chumbo	Chumbo	4			2,2	5 punções
102	Bala	Chumbo	1,5				
103	Bala	Chumbo	1,5				
104	Bala	Chumbo	1,5				
105	Bala	Chumbo	1,5				
106	Bala	Chumbo	1,5				
107	Bala	Chumbo	1,5				
108	Bala	Chumbo	1,5				
109	Bala	Chumbo	1,5				
110	Botão	Liga de Cobre	2,6			0,2	
111	Botão	Liga de Cobre	1,9			0,1	
112	Botão	Liga de Cobre	1,6			0,3	
113	Anzol	Liga de Cobre		3,7		0,1	

114	Alfinete	Liga de Cobre	3,1		0,1	Direito
115	Alfinete	Liga de Cobre	2,5			Direito
116	Alfinete	Liga de Cobre	2,6			Direito
117	Alfinete	Liga de Cobre	2,8			Torto
118	Alfinete	Liga de Cobre	2,4			Torto
119	Alfinete	Liga de Cobre	2,7			Torto
120	Alfinete	Liga de Cobre	2,9			Torto
121	Fivela	Liga de Cobre	5,4	3,4		3 Partes com Articulação
122	Fivela	Liga de Cobre	4,2	3,2		Inteira
123	Fivela	Liga de Cobre	4,3	3		2 fragmentos
124	Prego	Liga de Cobre	3			
125	Garfo	Liga de Cobre	6	2,3		
126	Colher	Estanho	17,5			2 fragmentos
127	Colher	Estanho	8			
128	Colher	Estanho	18,5			Punção com flor
129	Colher	Estanho	19,2			
130	Colher	Estanho	14			2 fragmentos
131	Caneca	Liga de Cobre			0,4	
132	Caneca	Liga de Cobre			0,4	
133	Pé de Caldeirão	Liga de Cobre	11,5			
134	ENI	Chumbo				
135	ENI	Estanho				
136	Prato	Latão				Fundo
137	Concreção	Grés				4 fragmentos
138	Jarro	Grés				Asa - Jarro Bellarmine
139	Jarro	Grés				Fundo - Jarro Bellarmine
140	Jarro	Grés				Bojo - Jarro Bellarmine
141	Jarro	Grés				Bojo Decorado - Jarro Bellarmine
142	Telha	Cerâmica			1,4	Pasta Vermelha

143	Telha	Cerâmica			1,4	Pasta Vermelha
144	Telha	Cerâmica			1,4	Pasta Vermelha
145	Tijolo	Cerâmica		7,9x 7	3,5	Pasta Amarela
146	Tijolo	Cerâmica		9x7	3,5	Pasta Amarela
147	Tijolo	Cerâmica		15,7 x7	3,5	Pasta Amarela
148	Tijolo	Cerâmica		12,8 x6,3	2,9	Pasta Amarela - Muito Rolado
149	Tijolo	Cerâmica		15,7 x7	3,4	Pasta Amarela
150	Tijolo	Cerâmica		13,4 x10, 6	4,5	Pasta Vermelha
151	Peça de Artilharia	Liga de Cobre		152		
152	Retrocarga	Liga de Cobre	10	21,5		
153	Retrocarga	Liga de Cobre	10	21,5		
154	Retrocarga	Liga de Cobre	10	21,5		

9.3 Proposta de Reconstrução da Coleção do *Slot Ter Hooge*

Categoria	Material	NatGeo (Texto)	NatGeo (Foto)	BBC	Casa Colombo
Acessório Mobiliário	Liga de Cobre				99
Acessório Mobiliário	Liga de Cobre				
Acessório Mobiliário - Placa de Mosquete	Liga de Cobre				
Acessório Mobiliário - Placa de Mosquete	Liga de Cobre				
Alfinete	Liga de Cobre				114
Alfinete	Liga de Cobre				115
Alfinete	Liga de Cobre				116
Alfinete	Liga de Cobre				117
Alfinete	Liga de Cobre				118
Alfinete	Liga de Cobre				119
Alfinete	Liga de Cobre				120
Almofariz	Liga de Cobre				
Almofariz - Pilão	Liga de Cobre				
Anzol	Liga de Cobre				113
Aros de Barril	Ferro				
Bala Enramada	?				
Bala Redonda	Chumbo				102
Bala Redonda	Chumbo				103
Bala Redonda	Chumbo				104
Bala Redonda	Chumbo				105
Bala Redonda	Chumbo				106
Bala Redonda	Chumbo				107
Bala Redonda	Chumbo				108
Bala Redonda	Chumbo				109
Base Castiçal	Latão				97
Botão	Liga de Cobre				110
Botão	Liga de Cobre				111
Botão	Liga de Cobre				112
Botão de Punho	Ouro				
Cabo de Faca	Diverso				
Cabo de Faca	Diverso				
Cabo de Faca	Diverso				
Cachimbo	Caulino				67
Cachimbo	Caulino				68
Cachimbo	Caulino				69
Cachimbo	Caulino				70

Cachimbo	Caulino				71
Cachimbo	Caulino				72
Cachimbo	Caulino				73
Cachimbo	Caulino				74
Cachimbo	Caulino				75
Cachimbo	Caulino				76
Cachimbo	Caulino				77
Cachimbo	Caulino				78
Cachimbo	Caulino				79
Cachimbo	Caulino				80
Cachimbo	Caulino				81
Cachimbo	Caulino				82
Cachimbo	Caulino				
Cachimbo	Caulino				
Cachimbo	Caulino				
Cachimbo	Caulino				
Cachimbo	Caulino				
Cachimbo	Caulino				
Cachimbo	Caulino				
Cachimbo	Caulino				
Cachimbo	Caulino				
Caneca	Estanho				131
Caneca	Estanho				132
Canhão	Ferro				
Canhão	Ferro				
Canhão	Ferro				
Canhão	Bronze				151
Canhão - Retrocarga	Bronze				152
Canhão - Retrocarga	Bronze				153
Canhão - Retrocarga	Bronze				154
Colher	Estanho				128
Colher	Estanho				
Colher	Estanho				126
Colher	Estanho				127
Colher	Estanho				129
Colher	Estanho				130
Colher	Estanho				
Colher	Estanho				

Colher	Estanho				
Colher	Estanho				
Colher	Estanho				
Colher	Estanho				
Colher	Estanho				
Colher	Estanho				
Colher	Estanho				
Copo de medida	Liga de Cobre				
Copo de medida	Liga de Cobre				
Copo de medida	Liga de Cobre				
Copo de medida	Liga de Cobre				
Copo de medida	Liga de Cobre				
Copo de medida	Liga de Cobre				
Copo de medida	Liga de Cobre				
Copos de medida - Caixa	Liga de Cobre				
Divisor	Liga de Cobre				
Divisor	Liga de Cobre				86
Divisor	Liga de Cobre				87
Elemento Não Identificado	chumbo				134
Elemento Não Identificado	Estanho				135
Elemento Não Identificado	Latão				136
Elementos de Construção - Telha	Cerâmica				142
Elementos de Construção - Telha	Cerâmica				143
Elementos de Construção - Telha	Cerâmica				144
Elementos de Construção - Tijolo	Cerâmica				
Elementos de Construção - Tijolo	Cerâmica				
Elementos de Construção - Tijolo	Cerâmica				
Elementos de Construção - Tijolo	Cerâmica				145
Elementos de Construção - Tijolo	Cerâmica				146
Elementos de Construção - Tijolo	Cerâmica				147
Elementos de Construção - Tijolo	Cerâmica				148
Elementos de Construção - Tijolo	Cerâmica				149
Elementos de Construção - Tijolo	Cerâmica				150
Fivela	Liga de Cobre				
Fivela	Liga de Cobre				
Fivela	Liga de Cobre				
Fivela	Liga de Cobre				
Fivela	Liga de Cobre				

Fivela	Liga de Cobre				
Fivela	Liga de Cobre				
Fivela	Liga de Cobre				
Fivela	Liga de Cobre				
Fivela	Liga de Cobre				
Fivela	Liga de Cobre				121
Fivela	Liga de Cobre				121
Fivela	Liga de Cobre				122
Fivela	Liga de Cobre				123
Garfo	Estanho				
Garfo	Estanho				125
Garrafa vinho	Vidro				
Guarda-mato	Liga de Cobre				84
Guarda-mato	Liga de Cobre				85
Jarro	Bellarmine				138
Jarro	Bellarmine				140
Jarro	Bellarmine				141
Jarro	Bellarmine				139
Jarro - Concreção					137
Lingotes	Prata	(144)			89-95
Maçaneta	Liga de Cobre				98
Machos de leme	Diverso				
Moedas	Prata				001-066
Pé de Caldeirão	Liga de Cobre				133
Peso Chumbo	Chumbo				100
Peso Chumbo	Chumbo				101
Picador do Ouvido	Liga de Cobre				88
Porca	Liga de Cobre				
Prato	Porcelana				
Prato	Estanho				
Prego	Liga de Cobre				124
Punhal de espada	Liga de Cobre				
Punhal de espada	Liga de Cobre				
Taça	Estanho				
Tampa Caixa Tabaco	Liga de Cobre				96
Tampa Caixa Tabaco	Liga de Cobre				
Torneira	Liga de Cobre				
Torneira - Chave	Liga de Cobre				83

9.4 Descrição das Moedas do *Slot Ter Hooge* no Museu Casa Colombo

Número de Inventário	Material	Diâmetro (cm)	Data	Cronologia		Origem	Monarca	Tipo
1	Prata	4,1		1703	1705	Países Baixos Espanhois	Filipe V	Ducado
2	Prata	4,2	1675	1666	1683	Liège	Maximilian Henry of Bavaria	Ducado
3	Prata	4,2	1671	1666	1683	Liège	Maximilian Henry of Bavaria	Ducado
4	Prata	4,1	1636	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
5	Prata	4,2	1703	1703	1705	Países Baixos Espanhois	Filipe V	Ducado
6	Prata	4,3	1618	1618	1621	Países Baixos Espanhois	Arquiduque Albert VII da Austria	Ducado
7	Prata	4,4	1620	1618	1621	Países Baixos Espanhois	Arquiduque Albert VII da Austria	Ducado
8	Prata	4,4	1667	1666	1680	Países Baixos Espanhois	Carlos II	Ducado
9	Prata	4,1	1668	1666	1680	Países Baixos Espanhois	Carlos II	Ducado
10	Prata	4,4	1666	1666	1680	Países Baixos Espanhois	Carlos II	Ducado
11	Prata	4,4	1668	1666	1680	Países Baixos Espanhois	Carlos II	Ducado
12	Prata	3,8	1673	1666	1680	Países Baixos Espanhois	Carlos II	Ducado
13	Prata	4,3	1637	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
14	Prata	3,6		1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
15	Prata	4,1	1650	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
16	Prata	4,3	1650	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
17	Prata	4,5	1664	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
18	Prata	4,3	1648	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
19	Prata	4,3	1639	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
20	Prata	4,4	1655	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
21	Prata	3,5	1634	1622	1636	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
22	Prata	4,1	16--	1622	1636	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
23	Prata	4,5	1633	1622	1636	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
24	Prata	4,4	1633	1622	1636	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado

25	Prata	4,2	1633	1622	1636	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
26	Prata	4,3	1676	1659	1792	República Unida dos Países Baixos	Cavaleiro	Ducado
27	Prata	4,3	1711	1659	1792	República Unida dos Países Baixos	Cavaleiro	Ducado
28	Prata	4,2	1670	1659	1792	República Unida dos Países Baixos	Cavaleiro	Ducado
29	Prata	4,2	1667	1659	1792	República Unida dos Países Baixos	Cavaleiro	Ducado
30	Prata	4,5		1659	1792	República Unida dos Países Baixos	Cavaleiro	Ducado
31	Prata	4,5	1662	1659	1792	República Unida dos Países Baixos	Cavaleiro	Ducado
32	Prata	4,3	1674	1659	1792	República Unida dos Países Baixos	Cavaleiro	Ducado
33	Prata	4,5	1668	1659	1792	República Unida dos Países Baixos	Cavaleiro	Ducado
34	Prata	3,9						
35	Prata	4,3	1669					
36	Prata	4,3						
37	Prata	4,2	1689			Países Baixos Espanhois		Ducado
38	Prata	4,1				Países Baixos Espanhois		Ducado
39	Prata	3,5				Países Baixos Espanhois		Ducado
40	Prata	3,4				Países Baixos Espanhois		Ducado
41	Prata	2,5				República Unida dos Países Baixos		Duit
42	Prata	1,9	1724	1681	1780	República Unida dos Países Baixos	Câmara da Zelândia	2 Stuviers
43	Prata	1,9	1724	1681	1780	República Unida dos Países Baixos	Câmara da Zelândia	2 Stuviers
44	Prata	1,9	1724	1681	1780	República Unida dos Países Baixos	Câmara da Zelândia	2 Stuviers
45	Prata	1,9	1724	1681	1780	República Unida dos Países Baixos	Câmara da Zelândia	2 Stuviers
46	Prata	1,9	1724	1681	1780	República Unida dos Países Baixos	Câmara da Zelândia	2 Stuviers
47	Prata	1,9	1724	1681	1780	República Unida dos Países Baixos	Câmara da Zelândia	2 Stuviers
48	Prata	4,1		1667	1700	México		Cob 8 Reals
49	Prata	2,8		1667	1700	México		Cob 8 Reals

50	Prata	3,8		1667	1700	México		Cob 8 Reals
51	Prata	2,8		1667	1700	México		Cob 8 Reals
52	Prata	3,6		1667	1700	México		Cob 8 Reals
53	Prata	2,9		1667	1700	México		Cob 8 Reals
54	Prata	3,4		1667	1700	México		Cob 8 Reals
55	Prata	3		1667	1700	México		Cob 8 Reals
56	Prata	3,1		1667	1700	México		Cob 8 Reals
57	Prata	4,2	1651	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
58	Prata	4,2		1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
59	Prata	4,4	1684	1684	1689	Países Baixos Espanhois	Carlos II	Ducado
60	Prata	4,5	1664	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
61	Prata	4		1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
62	Prata	4,3	1659	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
63	Prata	4,1		1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
64	Prata	4,5	1665	1636	1666	Países Baixos Espanhois	Filipe IV	Ducado
65	Liga de Cobre	2,3						
66	Prata	4,4	1619	1618	1621	Países Baixos Espanhois	Arquiduque Albert VII da Austria	Ducado

9.5 Naufrágios VOC Descobertos (2021)

Nome	Naufraga		Construído	Século	Tipo	Comprimento	Tonelagem	Complemento	De	Para	Rumo	Proprietário	Estaleiro	Meste/Capitão	Loc1	Loc2	Loc3	Encontrado	Situação	Processo	Proteção	Nível de Estud	Referencias	
	Ano	Dia																					Número DAS	MaSS
Middelburg	1606	18_agosto	1605	XVII	Galeão	n.d	600	124	Texel	Johore	InterAsia	Amsterdam VOC	Amsterdam	Mau, Simon Lambrechtsz.	Asia	Malaysia	Bambek Shoal	1993	In Situ	Salvaged	Not Protected	1	0099.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/middelburg-1606
Nassau	1606	22_agosto	1602	XVII	Galeão	n.d	320	85	Texel	Johore	InterAsia	Amsterdam VOC	Amsterdam	Mathijsz., Abraham	Asia	Malaysia	Bambek Shoal	1993	Removido	Parcialmente Escavado	Not Protected	2	0100.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/nassau
Mauritius	1608	19_março	1602	XVII	Galeão	n.d	700	n.d.	Bantam	Patani	Homebound	Amsterdam VOC	Amsterdam	n.d.	Africa	Gabon	Cape Lopez	1985	In Situ	Escavado	Desconhecido	4	5077.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/mauritius
Witte Leeuw	1613	13_junho	1601	XVII	Iate	n.d	540	n.d.	Bantam		Homebound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Bloem, Roelof Simonsz. De	Europa	Reino Unido	James Bay, St. Helena	1977	Removido	Salvaged	Desconhecido	3	5100.3	https://mass.cultureelerfgoed.nl/witte-leeuw
Banda	1615	6_março	1606	XVII	Galeão	138ft	700	100	Bantam	Patria	InterAsia	Amsterdam VOC	Amsterdam	Cornelis Claesz	Asia	Mauritius	Flic em Flac	1979	in Situ	Escavado	Protegido por Lei	2	5105.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/banda
Geünieerde Provinciën	1615	6_março	n.d.	XVII	Galeão	n.d	700	160	Bantam		Homebound	Amsterdam VOC	Amsterdam	n	Africa	Mauritius	Flic em Flac	1980	In Situ	Escavado	Protegido por Lei	1	5108.3	https://mass.cultureelerfgoed.nl/geunieerde-provincien
Hoorn	1615	19_dezemb	n.d.	XVII	Iate	n.d	110	22	Texel	Batavia	Outbound	Hoorn VOC	Hoorn	Schouten, Jan Kornelisz	América do Sul	Argentina	Puerto Deseado	2003	in Situ	Prospetado	Physically Protected	2	0197.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/hoorn
Schoonhoven	1626	22_janeiro	1619	XVII	Iate	n.d	400	198	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Hartman, Kornelis	Europa	Portugal	Melides	2018	In Situ	Parcialmente Escavado	Protegido por Lei	1	0324.3	https://mass.cultureelerfgoed.nl/schoonhoven
Campen	1627	23_outubro	1620	XVII	Iate	n.d	300	160	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	n.d.	Europa	Reino Unido	Needles of Wight	1979	In Situ	Parcialmente Escavado	Protegido por Lei	3	0351.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/kampen
Vligende Draak	1627	23_outubro	1626	XVII	Galeão	n.d	320	200	Texel	Pulicat	Outbound	Enkhuizen VOC	Enkhuizen	n.d.	Europa	Reino Unido	Needles of Wight	1979	in Situ	Prospetado	Not Protected	1	0350.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/vliegende-draak
Haan, Den	1628	20_maio	1620	XVII	Iate	105ft	150	n.d.	Texel	Jacarta	InterAsia	Amsterdam VOC	Amsterdam	n.d.	Asia	Indonesia	Bay of Jakarta	2005	in Situ	Escavado	Desconhecido	1	0268.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/haan-den
Batavia	1629	4_junho	1627	XVII	Galeão	186	650	316	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Jakobsz., Adriaan	Oceania	Australia	Abrolhos Islands	1963	Removido	Escavado	Monumento Nacional	4	0372.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/batavia
Wieringen	1636	2_junho	1627	XVII	Iate	n.d	120	75	Texel	Pulicat	InterAsia	Amsterdam VOC	Amsterdam	n.d.	Asia	Malaysia	Tanjung Kling, Malacca	n.d.	In Situ	Parcialmente Escavado	Não Protegido	1	0355.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/wieringen
Burgzand Noord 3 (BZN 3)	1640	5_janeiro	1635	XVII	Galeão	147ft	n.d.	n.d.	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	n.d.	Europa	Países Baixos	Wadden Sea	1985	In Situ	Parcialmente Escavado	Monumento Nacional	3	0534.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/burgzand-noord-3-bzn-3
Nieue Haarlem	1647	25_março	1636	XVII	Galeão	n.d	500	120	Batavia	Texel	Homebound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Pietersz., Pieter	Africa	África do Sul	Tafelbaai	n.d.	In Situ	Prospetado	Protegido por Lei	1	5346.4	https://mass.cultureelerfgoed.nl/haarlem-nieuw-haarlem
Lastdrager	1653	2_março	1648	XVII	Fluyt	140ft	640	206	Texel	Goeree	Outbound	amsterdam VOC	Amsterdam	Johannes Camphuijs	Europa	Reino Unido	Yell, Shetlands	1970	In Situ	Parcialmente Escavado	Protegido por Lei	3	0760.3	https://mass.cultureelerfgoed.nl/lastdrager
Vergulde Draeck	1656	28_abril	1653	XVII	Iate	137ft	260	193	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Albertsz., Pieter	Oceania	Australia	Ledge point, Western Australia	1963	In Situ	Parcialmente Escavado	Protegido por Lei	4	0833.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/vergulde-draeck
Avondster	1659	2_julho	1653	XVII	Iate	130ft	360	70	Batavia		InterAsia	Zeeland VOC	England	Os, Sander Gerritsz. Van	Asia	Sri Lanka	Galle	1990'	in Situ	Parcialmente Escavado	Desconhecido	4	5448.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/avondster
Hercules	1661	21_maio	1655	XVII	Iate	140 ft	540	241	Texel	Batavia	InterAsia	Amsterdam VOC	Amsterdam	n.d.	Asia	Sri Lanka	Galle	1952	In Situ	Prospetado	Não Protegido	3	0843.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/hercules
Dolfjin	1663	15_maio	1654	XVII	Iate	n.d	520	214	Texel	Batavia	InterAsia	Amsterdam VOC	Amsterdam	n.d.	Asia	Sri Lanka	Galle	2005	in Situ	Escavado	Desconhecido	3	0837.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/dolfijn-1654
Kennemerland	1664	20_dezemb	1661	XVII	Galeão	155 ft	950	150	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	n.d.	n.d.	Europa	Reino Unido	Stoura Stack, Out Skerries, Shetland Islands	1971	In Situ	Escavado	Protegido por Lei	4	1027.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/kennemerland
Zeepard	1665	novembro	1656	XVII	Iate	n.d	400	150	Wielingen	Batavia	Outbound	Zeeland VOC	Zeeland	n.d.	Europa	Irlanda	Inver Point, Broadhaven Bay	1969	In Situ	Salvado	Protegido por Lei	2	1042.3	https://mass.cultureelerfgoed.nl/zeepaard
Wapen van Amsterdam	1667	19_setembr	1653	XVIII	Galeão	147ft	920	140	Batavia	Amsterdam	Homebound	amsterdam VOC	Amsterdam	Brinkmans, Reinier	Europa	Islândia	Southern Iceland	1960'	In Situ	Prospetado	Fisicamente Protegido	1	5547.5	https://mass.cultureelerfgoed.nl/wapen-van-amsterdam
Prinses Maria	1690	n.d.	1682	XVII	Galeão	160ft	1140	400	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Zeeland	n.d.	Europa	Reino Unido	Scilly Isles	1973	In Situ	Salvado	Protegido por Lei	2	1513.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/prinses-maria
Oosterland	1697	24_maio	1685	XVII	Galeão	160ft	1123	300	Ceylon		Homebound	Amsterdam VOC	Zeeland	n.d.	Africa	África do Sul	Milnerton bay	1988	In Situ	Escavado	Protegido por Lei	4	5975.4	https://mass.cultureelerfgoed.nl/oosterland
Waddinxveen	1697	24_maio	1691	XVIII	Galeão	145ft	751	142	Batavia		Homebound	Enkhuizen VOC	Rotterdam	Willigen, Thomas van	Africa	África do Sul	Table Bay	1990'	In Situ	Escavado	Protegido por Lei	1	5973.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/waddinxveen
Huis 't Krayensteyn	1698	27_maio	1697	XVIII	Pinas	160ft	1154	275	Wielingen	Batavia	Outbound	Zeeland VOC	Zeeland	Vijver, Jan van de	Africa	África do Sul	Sandy Cove, Oudekraal, Camps Bay	1960'	In Situ	Salvado	Protegido por Lei	2	1771.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/huis-t-krayensteyn
Voetboog, De	1700	29_maio	1687	XVIII	Fluyt	130ft	595	109	Batavia	Netherlands	Homebound	Amsterdam VOC	Hoorn	Ruiter, Adriaan de	América do Sul	Brasil	Recife	2008	In Situ	Detetado	Não Protegido	1	6034.3	https://mass.cultureelerfgoed.nl/voetboog-de
Merestein	1702	3_abril	1693	XVIII	Pinas	145ft	826	200	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Subbing, Jan	Africa	África do Sul	Jutten Island, Saldanha Bay	1971	Removido	Salvado	Protegido por Lei	3	1869.4	https://mass.cultureelerfgoed.nl/merestein
Leifde	1711	Nov/Dez	1698	XVIII	Fregat	150ft	1109	300	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Barent Muijkens	Europa	Reino Unido	Mio Ness, Outer Skerries, Shetland Islands	1964	in Situ	Escavado	Protegido por Lei	3	2151.5	https://mass.cultureelerfgoed.nl/liefde-de-1698
Zuytdorp	1712	n.d.	1701	XVIII	Galeão	178ft	1150	286	Wielingen	Batavia	Outbound	Zeeland VOC	Middleburg	Wijsvliet, Marinus	Oceania	Australia	Zuytdorp Cliffs, Shark Bay	1964	In Situ	Escavado	Protegido por Lei	4	2147.3	https://mass.cultureelerfgoed.nl/zuytdorp
Bennebroek	1713	n.d.	1708	XVIII	Galeão	145ft	800	225-250	Ceylon	Texel	Homebound	Amsterdam VOC	Amsterdam	n.d.	Africa	África do Sul	Struisbaai, Cape Agulhas	1985	In Situ	Salvado	Protegido por Lei	4	6243.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/bennebroek
Slot Ter Hooge	1724	19_novemb	1723	XVIII	Galeão	145ft	850	254	Rammekens		Outbound	Zeeland VOC	Zeeland	Boghoute, Steven	Europa	Portugal	Porto Santo, Madeira	1975	Removido	Escavado	Não Protegido	2	2600.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/slot-ter-hoge
Akerendam	1725	08_março	1724	XVIII	Galeão	145ft	850	200	Texel		Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Nicolas de Roy	Europa	Noruega	Runde	1975	in Situ	Parcialmente Escavado	Protegido por Lei	2	2609.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/akerendam
Aagtekerke	1726	n.d.	1724	XVIII	Galeão	n.d	850	200	Rammekens	Batavia	Outbound	Zeeland VOC	Zeeland	Witboom, Jan	Oceania	Australia	Abrolhos Islands	n.d.	In Situ	Detetado	Não Protegido	1	2622.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/aagtekerke-1724
Ravestein	1726	8_maio	1719	XVIII	Galeão	145ft	800	200	Rammekens		Outbound	Zeeland VOC	Zeeland	Klink, Anthonie	Asia	Maldivas	Gangehi Maavaru, Ari Atoll	1997	In Situ	Parcialmente Escavado	Desconhecido	1	2623.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/ravesteyn
Risdam	1727	1_janeiro	1713	XVIII	Fluyt	130ft	520	189	Siam	Batavia	InterAsia	Amsterdam VOC	Hoorn	Dam, Kornelis	Asia	Malaysia	Mersing, Johor	1984	In Situ	Escavado	Desconhecido	2	2357.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/risdam
Zeewijk	1727	9_junho	1725	XVIII	Galeão	145ft	850	208	Rammekens	Batavia	Outbound	Zeeland VOC	Middleburg	Jan Steins	Oceania	Australia	Houtman Abrolhos	1968	in Situ	Escavado	Protegido por Lei	4	2680.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/zeewijk
Adelaar	1728	24_março	1721	XVIII	Galeão	145ft	810	220	Rammekens	Batavia	Outbound	Zeeland VOC	Middleburg	Willem de Keizer	Europa	Reino Unido	Barra, Outer Hebrides	1972	In Situ	Parcialmente Escavado	Protegido por Lei	3	2729.3	https://mass.cultureelerfgoed.nl/adelaar
Vliegent Hart	1735	3_fevereiro	1730	XVIII	Galeão	145ft	850	256	Rammekens	Batavia	Outbound	Zeeland VOC	Middleburg	Horst, Kornelis van der	Europa	Bélgica	Vlakte van de Raan	1981	In Situ	Salvado	Não Protegido	4	2978.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/vliegent-hert
Rooswijk	1740	9_janeiro	1737	XVIII	Galeão	145ft	850	250/265	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Ronzieres, Daniel	Europa	Reino Unido	Goodwin Sands	2000	Removido	Escavado	Monumento Nacional	4	3173.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/rooswijk
Vis, de	1740	6_março	1732	XVIII	Fluyt	130ft	650	150-175	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Enkhuizen	Sikkes, Jan	Africa	África do Sul	Greenpoint	1970'	In Situ	Salvado	Protegido por Lei	2	3174.4	https://mass.cultureelerfgoed.nl/vis-de
Hollandia	1743	13_julho	1742	XVIII	Galeão	150ft	1150	276	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Kelder, Jan	Europa	Reino Unido	Gunners Rock, Scilly Isles	1971	in Situ	Parcialmente Escavado	Protegido por Lei	4	3275.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/hollandia-1742
Buiten Ratel Wrak	1745	n.d.	1725	XVIII	Galeão	n.d	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	Europa	Bélgica	Buiten Ratel zandbank	1996	in Situ	Parcialmente Escavado	Protegido por Lei	4	n.d.	https://mass.cultureelerfgoed.nl/buiten-ratel-wrak
Diemermeer	1747	n.d.	1736	XVIII	Galeão	145ft	850	180	Ceylon		Homebound	Zeeland VOC	Amsterdam	Christoffel Boort	Africa	Serra Leoa	Banana Islands	2014	In Situ	Parcialmente Escavado	Não Protegido	3	7257.4	https://mass.cultureelerfgoed.nl/diemermeer-1747
Reigersdaal	1747	25_outubro	1738	XVIII	Galeão	n.d	850	297	Texel		Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Band, Johannes	Africa	África do Sul	Saldanha bay	1979	In Situ	Salvado	Não Protegido	2	3399.3	https://mass.cultureelerfgoed.nl/reijgersdaal
Vlissingen	1747	n.d.	1732	XVIII	n.d	n.d	650	214	Rammekens	Batavia	Outbound	Zeeland VOC	Zeeland	Kakelaar, Adriaan	Africa	Namibia	Meob Bay	n.d.	in Situ	Prospetado	Não Protegido	1	3389.5	https://mass.cultureelerfgoed.nl/vlissingen-1720
Nieuwerkerk	1748	n.d.	1735	XVIII	Galeão	145ft	1135	296	Batavia	Banda	InterAsia	Zeeland VOC	Zeeland	Akkermans, Jan	Asia	Indonesia	Karang Koka, Sulawesi	n.d.	In Situ	Salvado	Não Protegido	1	3337.4	https://mass.cultureelerfgoed.nl/nieuwerkerk
Amsterdam	1749	26_janeiro	1748	XVIII	Galeão	150ft	1150	335	Texel	Batavia	Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Willem Klump	Europa	Reino Unido	Bulverhythe, Hastings	1969	in Situ	Parcialmente Escavado	Monumento Nacional	4	3437.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/amsterdam-1748
Geldermalsen	1752	10_janeiro	1747	XVIII	Galeão	150ft	1150	n.d.	China		InterAsia	Zeeland VOC	Zeeland	n.d.	Asia	Indonesia	Geldria's Drought reef	1985	Removido	Escavado	Musealizado	4	7371.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/geldermalsen
Bredenhof	1753	6_junho	1746	XVIII	Galeão	136ft	850	267	Rammekens	Ceylon	Outbound	Zeeland VOC	Hoorn	Nielson, Jan	Africa	Mozambique	Lacerda Shoals	1986	in Situ	Escavado	Desconhecido	2	3582.3	https://mass.cultureelerfgoed.nl/bredenhof-moz
Buitenzorg	1760	n.d.	1750	XVIII	Galeão	140ft	880	n.d.	Batavia	Texel	Homebound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Coenraad Dirk Wolk	Europa	Países Baixos	Javaruggen	1958	In Situ	Parcialmente Escavado	Protegido por Lei	2	7553.2	https://mass.cultureelerfgoed.nl/buytensorg
Leimuiden	1770	27_janeiro	1755	XVIII	Galeão	150ft	1150	347	Texel	Ceylon	Outbound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Jan van Kinsbergen	Africa	Cabo Verde	Boa Vista	1993	Descohecido	Escavado	Desconhecido	2	4069.4	https://mass.cultureelerfgoed.nl/leimuiden
Nieuwe Rhoon	1776	1_março	1764	XVIII	n.d	n.d	1150	n.d.	Ceylon	Cape	Homebound	Amsterdam VOC	Zeeland	Koelders, Jakob	Africa	África do Sul	Table Bay, Cape Town	n.d.	In Situ	Escavado	Fisicamente Protegido	2	7955.5	https://mass.cultureelerfgoed.nl/nieuw-rhoon
Middelburg	1781	21_julho	1775	XVIII	Galeão	n.d	1150	n.d.	China	Cape	Homebound	Zeeland VOC	Middleburg	Justus van Gennep	Africa	África do Sul	Saldanha bay	1888	In Situ	Parcialmente Escavado	Protegido por Lei	2	8073.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/middelburg-1774
Brederode	1785	4_maio	1780	XVIII	Galeão	150ft	1150	n.d.	China		Homebound	Amsterdam VOC	Amsterdam	Gottlieb Mulder	Africa	África do Sul	Cape Agulhas	1998	in Situ	Parcialmente Escavado	Protegido por Lei	1	8136.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/brederode-1770
Zeelelie	1796	n.d.	1789	XVIII	Galeão	150ft	1150	100	China		Homebound	Zeeland VOC	Zeeland	Adriaansz., Kornelis	Europa	Reino Unido	Isles of Scilly	1986	In Situ	Escavado	times	1	8394.1	https://mass.cultureelerfgoed.nl/zeelelie
Angra c	n.d	n.d.	n.d.	XVII	n.d	n.d	n.d	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	Europa	Portugal	Angra do Heroísmo, Azores	1998	Removido	Escavado	Protegido por Lei	4	n.d.	n.d.

Outbound - *Homebound* - *Interasia* - Desconhecido - n.d = sem dados

9.6 Ilustrações Fotográficas dos artefactos do Museu Casa Colombo



Número de Inventário: 1
Ano: ? (1703-1705)
Origem: Países Baixos Espanhóis
Monarca: Filipe V
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 41mm
Inscrição - A: PHILIPPUS V D G HISPANIARUM ET INDIARUM REX
Inscrição - B: BURGUND DUX BRABAN Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 2
Ano: 1675 (1666-1683)
Origem: Liège
Monarca: Maximilian Henry of Bavaria
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: MAX HEN D G A C P E EP ET PRINC LEOD
Inscrição - B: SVPREMVS BVLLONIEN SIS DVX
Composição: Prata 0,945



Número de Inventário: 3
Ano: 1671 (1666-1683)
Origem: Liège
Monarca: Maximilian Henry of Bavaria
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: MAX HEN D G A C P E EP ET PRINC LEOD
Inscrição - B: SVPREMVS BVLLONIEN SIS DVX
Composição: Prata 0,945



Número de Inventário: 4
Ano: 1636 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 5
Ano: 1703 (1703-1705)
Origem: Países Baixos Espanhóis
Monarca: Filipe V
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: PHILIPPUS V D G HISPANIARUM ET INDIARUM REX
Inscrição - B: BURGUND DUX BRABAN Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 6
Ano: 1618 (1618-1621)
Origem: Países Baixos Espanhóis
Monarca: Arquiduque Albert VII da Austria
Tipo de Moeda:1/2 Ducado
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: ALBERTVS ET ELISABET DEI GRATIA
Inscrição - B: ARCHID AVST DVCES BVRG BRAB Zc
Composição: Prata



Número de Inventário: 7
Ano: 1620 (1618-1621)
Origem: Países Baixos Espanhóis
Monarca: Arquiduque Albert VII da Austria
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: ALBERTVS ET ELISABET DEI GRATIA
Inscrição - B: ARCHID AVST DVCES BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 8
Ano: 1667 (1666-1680)
Origem: Países Baixos Espanhóis
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 44mm
Inscrição - A: CAROL·II·D·G·HIPS·ET·INDIAR·REX
Inscrição - B: ARCHID·AVST·DV X·BVRG·BRAB·Z.ᶜ
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 9
Ano: 1668 (1666-1680)
Origem: Países Baixos Espanhóis
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 44mm
Inscrição - A: CAROL·II·D·G·HIPS·ET·INDIAR·REX
Inscrição - B: ARCHID·AVST·DV X·BVRG·BRAB·Z.ᶜ
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 10
Ano: 1666 (1666-1680)
Origem: Países Baixos Espanhóis
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 41mm
Inscrição - A: CAROL·II·D·G·HIPS·ET·INDIAR·REX
Inscrição - B: ARCHID·AVST·DV X·BVRG·BRAB·Z.ᶜ
Composição: Prata 0,944



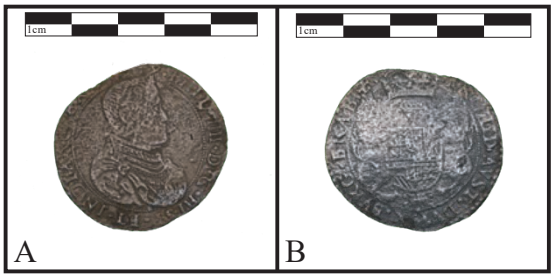
Número de Inventário: 11
Ano: 1668 (1666-1680)
Origem: Países Baixos Espanhóis
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 44mm
Inscrição - A: CAROL·II·D·G·HIPS·ET·INDIAR·REX
Inscrição - B: ARCHID·AVST·DV X·BVRG·BRAB·Z.ᶜ
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 12
Ano: 1673 (1666-1680)
Origem: Países Baixos Espanhóis
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 38mm
Inscrição - A: CAROL·II·D·G·HIPS·ET·INDIAR·REX
Inscrição - B: ARCHID·AVST·DV X·BVRG·BRAB·Z.ᶜ
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 13
Ano: 1637 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 14
Ano: ? (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 36mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 15
Ano: 1650 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 41mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 16
Ano: 1650 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 17
Ano: 1664 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 45mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 18
Ano: 1648 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 45mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 19
Ano: 1639 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 20
Ano: 1655 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 44mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 21
Ano: 1655 (1622-1636)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 35mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX 16 34
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG. CO. FL[AN]. Z.
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 22
Ano: 16?? (1622-1636)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 41mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX 16 34
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG. CO. FL[AN]. Z.
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 23
Ano: 1633 (1622-1636)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 45mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX 16 34
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG. CO. FL[AN]. Z.
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 24
Ano: 1633 (1622-1636)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 44mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX 16 34
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG. CO. FL[AN]. Z.
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 25
Ano: 1633 (1622-1636)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX 16 34
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG. CO. FL[AN]. Z.
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 26
Ano: 1676 (1659-1792)
Origem: República Unida dos Países Baixos
Monarca: Cavaleiro
Tipo de Moeda: Ducado/ Silver Rider
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: MO NO ARG PRO CON - CAM RE SSIS A
Inscrição - B: CONCORDIA - RES PARVÆ CRESCVNT
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 27
Ano: 1711(1659-1792)
Origem: República Unida dos Países Baixos
Monarca: Cavaleiro
Tipo de Moeda: Ducado/ Silver Rider
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: MO NO ARG PRO CON - FOE BELG TRAI
Inscrição - B: CONCORDIA - RES PARVÆ CRESCVNT
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 28
Ano: 1670 (1659-1792)
Origem: República Unida dos Países Baixos
Monarca: Cavaleiro
Tipo de Moeda: Ducado/ Silver Rider
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: MO.NO.ARG.PRO.CON FOE.BELG.D.-GEL.C.Z.
Inscrição - B: CONCORDIA - RES PARVÆ CRESCVNT
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 29
Ano: 1667 (1659-1792)
Origem: República Unida dos Países Baixos
Monarca: Cavaleiro
Tipo de Moeda: Ducado/ Silver Rider
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: MO.NO.ARG.PRO.CON FOE.BELG.D.-GEL.C.Z.
Inscrição - B: CONCORDIA - RES PARVÆ CRESCVNT
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 30
Ano: ? (1659-1792)
Origem: República Unida dos Países Baixos
Monarca: Cavaleiro
Tipo de Moeda: Ducado/ Silver Rider
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: MO.NO.ARG.PRO.CON FOE.BELG - WESTF
Inscrição - B: CONCORDIA - RES PARVÆ CRESCVNT
Composição: Prata 0,944



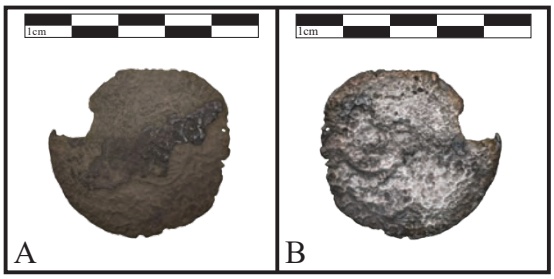
Número de Inventário: 31
Ano: 1662 (1659-1792)
Origem: República Unida dos Países Baixos
Monarca: Cavaleiro
Tipo de Moeda: Ducado / Silver Rider
Tamanho (Diâmetro): 45mm
Inscrição - A: MO.NO.ARG.PRO.CON FOE.BELG - COM ZEL
Inscrição - B: CONCORDIA - RES PARVÆ CRESCVNT
Composição: Prata 0,944



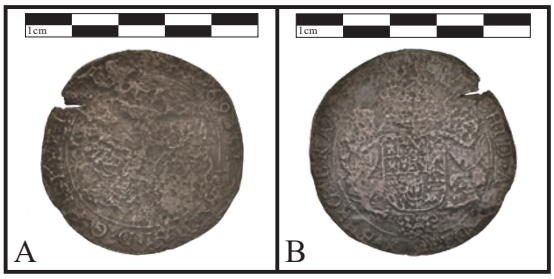
Número de Inventário: 32
Ano: 1674 (1659-1792)
Origem: República Unida dos Países Baixos
Monarca: Cavaleiro
Tipo de Moeda: Ducado / Silver Rider
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: MO.NO.ARG.PRO.CON FOE.BELG - WESTF
Inscrição - B: CONCORDIA - RES PARVÆ CRESCVNT
Composição: Prata 0,944



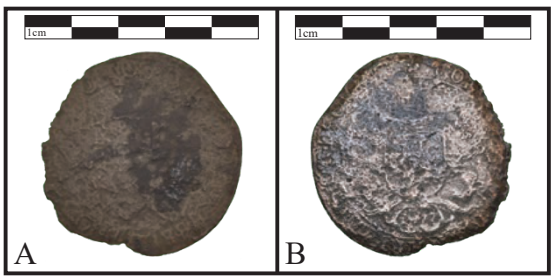
Número de Inventário: 33
Ano: 1668 (1659-1792)
Origem: República Unida dos Países Baixos
Monarca: Cavaleiro
Tipo de Moeda: Ducado / Silver Rider
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: MO.NO.ARG.PRO.CON FOE.BELG - WESTF
Inscrição - B: CONCORDIA - RES PARVÆ CRESCVNT
Composição: Prata 0,944



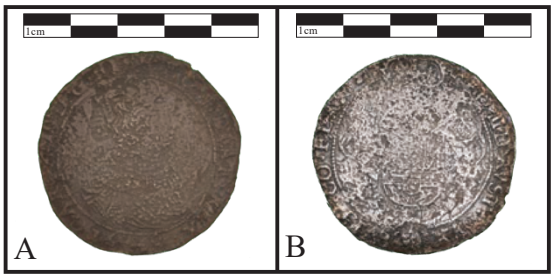
Número de Inventário: 34
Ano: ?
Origem: ?
Monarca: ?
Tipo de Moeda: ?
Tamanho (Diâmetro): 39mm
Inscrição - A:
Inscrição - B:
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 35
Ano: 1669
Origem: ?
Monarca: ?
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 36
Ano: ?
Origem: ?
Monarca: ?
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Prata 0,944



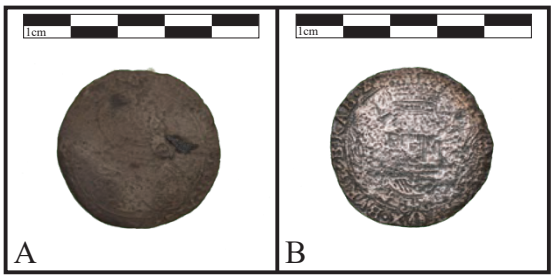
Número de Inventário: 37
Ano: 1689
Origem: ?
Monarca: ?
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 38
Ano: ?
Origem: ?
Monarca: ?
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 41mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Prata 0,944



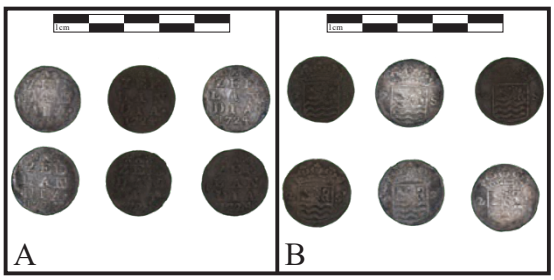
Número de Inventário: 39
Ano: ?
Origem: ?
Monarca: ?
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 35mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 40
Ano: ? (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 34mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Prata 0,944



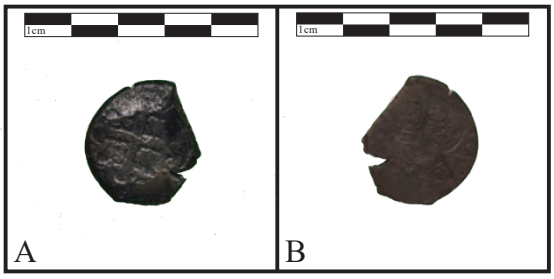
Número de Inventário: 41
Ano: ?
Origem: República Unida dos Países Baixos
Monarca: ?
Tipo de Moeda: Duit
Tamanho (Diâmetro): 34mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Cobre



Número de Inventário: 42-47
Ano: 1724
Origem: República Unida dos Países Baixos
Monarca: ?
Tipo de Moeda: 2 Stuivers
Tamanho (Diâmetro): 34mm
Inscrição - A: ZEE LAN DIA· 1724
Inscrição - B: 2 S
Composição: Prata 0,583



Número de Inventário: 48
Ano: ? (1667-1700)
Origem: Mexico
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Cob 8 Reals
Tamanho (Diâmetro): 41mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: ?Prata



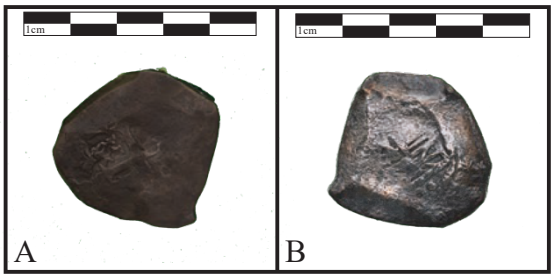
Número de Inventário: 49
Ano: ? (1667-1700)
Origem: Mexico
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Cob 8 Reals
Tamanho (Diâmetro): 28mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Prata



Número de Inventário: 50
Ano: ? (1667-1700)
Origem: Mexico
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Cob 8 Reals
Tamanho (Diâmetro): 38mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Prata



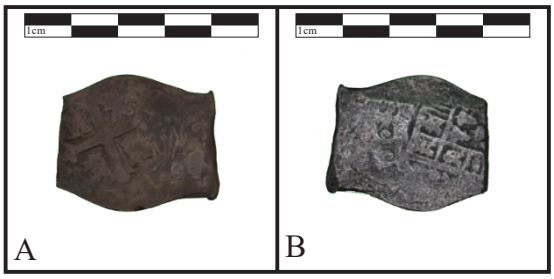
Número de Inventário: 51
Ano: ? (1667-1700)
Origem: Mexico
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Cob 8 Reals
Tamanho (Diâmetro): 28mm
Inscrição - A:
Inscrição - B:
Composição: Prata



Número de Inventário: 52
Ano: ? (1667-1700)
Origem: Mexico
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Cob 8 Reals
Tamanho (Diâmetro): 36mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Prata



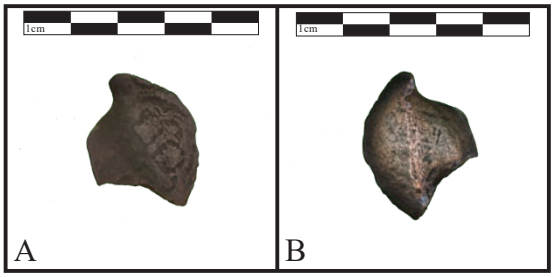
Número de Inventário: 53
Ano: ? (1667-1700)
Origem: Mexico
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Cob 8 Reals
Tamanho (Diâmetro): 29mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Prata



Número de Inventário: 54
Ano: ? (1667-1700)
Origem: Mexico
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Cob 8 Reals
Tamanho (Diâmetro): 34mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: ?Prata



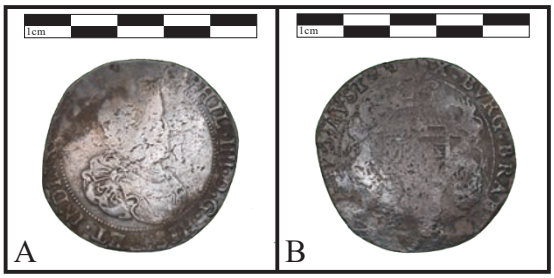
Número de Inventário: 55
Ano: ? (1667-1700)
Origem: Mexico
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Cob 8 Reals
Tamanho (Diâmetro): 30mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: ?Prata



Número de Inventário: 56
Ano: ? (1667-1700)
Origem: Mexico
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Cob 8 Reals
Tamanho (Diâmetro): 31mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: ?Prata



Número de Inventário: 57
Ano: 1650 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 58
Ano: 1650 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 42mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 59
Ano: 1684 (1684-1689)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Carlos II
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 44mm
Inscrição - A: CAROL II D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG CO FLAN Z c
Composição: Prata 0,944



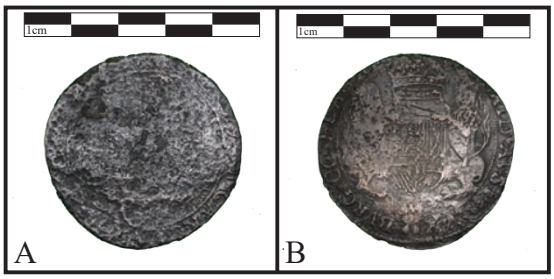
Número de Inventário: 60
Ano: 1664 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 45mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 61
Ano: 1664 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 40mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 62
Ano: 1659 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 63
Ano: ?(?)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: ?
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 41mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 64
Ano: 1665 (1636-1666)
Origem: Países Baixos Espanóis
Monarca: Filipe IV de Espanha
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 45mm
Inscrição - A: PHIL IIII D G HISP ET INDIAR REX
Inscrição - B: ARCHID AVST DVX BVRG BRAB Zc
Composição: Prata 0,944



Número de Inventário: 65
Ano: ?(?)
Origem: ?
Monarca: ?
Tipo de Moeda: ?
Tamanho (Diâmetro): 23mm
Inscrição - A: ?
Inscrição - B: ?
Composição: liga de Cobre



Número de Inventário: 66
Ano: 1619 (1618-1621)
Origem: Países Baixos Espanhóis
Monarca: Arquiduque Albert VII da Austria
Tipo de Moeda: Ducado
Tamanho (Diâmetro): 43mm
Inscrição - A: ALBERTVS ET ELISABET DEI GRATIA
Inscrição - B: ARCHID AVST DVCES BVRG BRAB Zc
Composição: Prata

Cachimbos em Caulino



Número de Inventário: 67



Número de Inventário: 68



Número de Inventário: 69



Número de Inventário: 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82

Chave de Torneira



Número de Inventário: 83

Guarda-mato



Número de Inventário: 84



Número de Inventário: 85

Compasso/Divisor



Número de Inventário: 86 e 87

Estilete



Número de Inventário: 88

Lingotes de Prata



Número de Inventário: 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95

Tampa de Caixa de Tabaco





Número de Inventário: 96

Objeto Não Identificado





Número de Inventário: 97

Pega



Número de Inventário: 98

Acessório Mobiliário



Número de Inventário: 99

Pesos em Chumbo



Número de Inventário: 100



Número de Inventário: 101

Projéteis

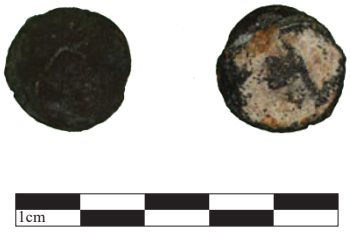


Número de Inventário: 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109

Botões



Número de Inventário: 110



Número de Inventário: 111



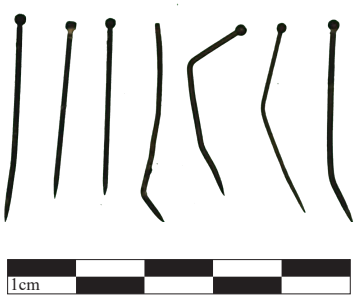
Número de Inventário: 112

Anzol



Número de Inventário: 113

Alfinetes



Número de Inventário: 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120

Fivelas



Número de Inventário: 121



Número de Inventário: 122



Número de Inventário: 123

Prego



Número de Inventário: 124

Garfo



Número de Inventário: 125

Colheres



Número de Inventário: 126



Número de Inventário: 127



Número de Inventário: 128



Número de Inventário: 129



Número de Inventário: 130

Bordo Jarra com Tampa



Número de Inventário: 131



Número de Inventário: 132

Objetos Não Identificados



Número de Inventário: 133



Número de Inventário: 134, 135

Prato em Estanho



Número de Inventário: 136

Concreção



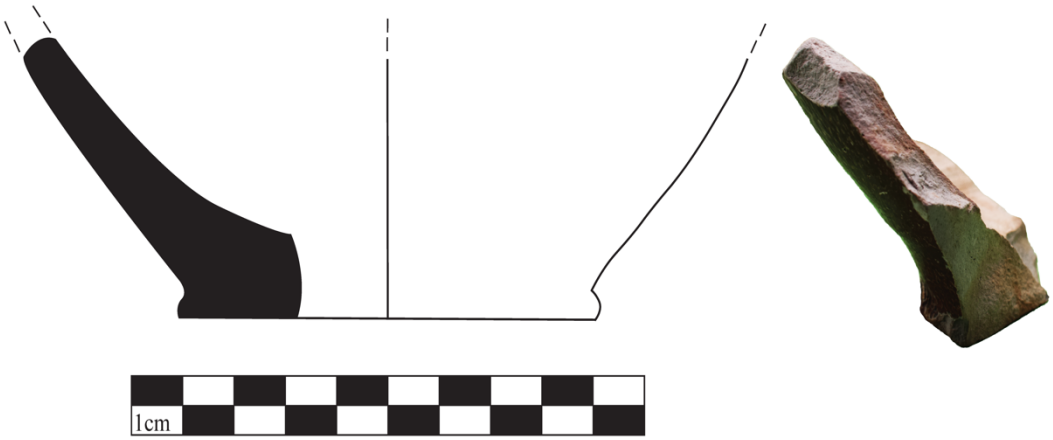
Número de Inventário: 137

Jarro *Bellarmine* **- Asa**



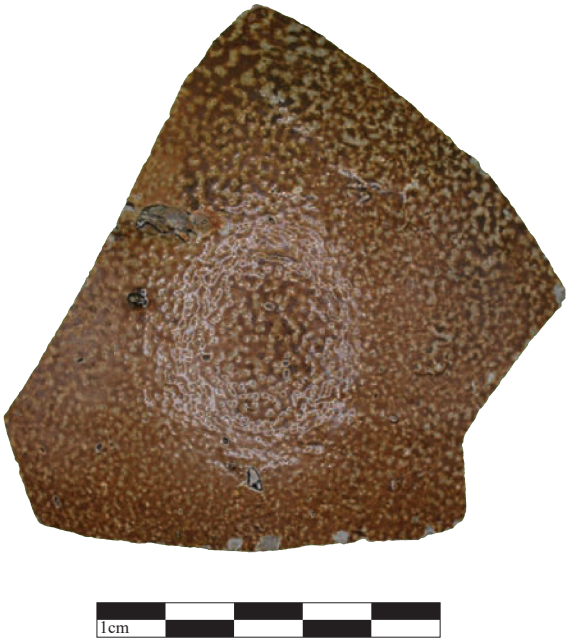
Número de Inventário: 138

Jarro *Bellarmine* **- Fundo**



Número de Inventário: 139

Jarro *Bellarmine* - Bojo



Número de Inventário: 140



Número de Inventário: 141

Telhas



Número de Inventário: 142, 143, 144

Tijolos Amarelos



Número de Inventário: 145, 146, 146, 147, 148, 149, 150

Canhão e Retrocarga





Número de Inventário: 151, 152

Retrocargas



Número de Inventário: 152, 153
