

ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS DE OEIRAS

Volume 32 • 2023



Editor científico: João Luís Cardoso

CÂMARA MUNICIPAL DE OEIRAS
2023

Estudos Arqueológicos de Oeiras é uma revista de periodicidade anual, publicada em continuidade desde 1991, que privilegia, exceptuando números temáticos de abrangência nacional e internacional, a publicação de estudos de arqueologia da Estremadura em geral e do concelho de Oeiras em particular, sem prejuízo daqueles que possam valorizar o conhecimento das antiguidades oeirenses, para além de contributos sobre a História da Arqueologia e de comunicações apresentadas a reuniões científicas organizadas pelo Centro de Estudos Arqueológicos do Concelho de Oeiras/Câmara Municipal de Oeiras.

Possui um Conselho Assessor do Editor Científico, assim constituído:

- Dr. Luís Raposo (Museu Nacional de Arqueologia, Lisboa)
- Professor Doutor Nuno Bicho (Universidade do Algarve)
- Professor Doutor Alfredo Mederos Martín (Universidade Autónoma de Madrid)
- Professor Doutor Martín Almagro Gorbea (Universidade Complutense de Madrid)
- Professora Doutora Raquel Vilaça (Universidade de Coimbra)
- Professor Doutor Jorge de Oliveira (Universidade de Évora)

ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS DE OEIRAS

Volume 32 • 2023 ISSN: 0872-6086

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7919687>

EDITOR CIENTÍFICO – João Luís Cardoso
DESENHO E FOTOGRAFIA – Autores ou fontes assinaladas
PRODUÇÃO – Gabinete de Comunicação / CMO
CORRESPONDÊNCIA – Centro de Estudos Arqueológicos do Concelho de Oeiras
Fábrica da Pólvora de Barcarena
Estrada das Fontainhas
2730-085 BARCARENA

Os artigos publicados são da exclusiva responsabilidade dos Autores.
É expressamente proibida a reprodução de quaisquer imagens sobre as quais existam direitos de autor sem o prévio consentimento dos signatários dos artigos respectivos.

Aceita-se permuta
On prie l'échange
Exchange wanted
Tauschverkehr erwünscht

ORIENTAÇÃO GRÁFICA E

REVISÃO DE PROVAS – João Luís Cardoso e Autores

PAGINAÇÃO – César Antunes

IMPRESSÃO E ACABAMENTO – Grificamares, Lda. - Amares - Tel. 253 992 735

DEPÓSITO LEGAL: 97312/96

REPRESENTAÇÕES MURAIS DA EMBARCAÇÕES ANTIGAS NA FÁBRICA DA PÓLVORA DE BARCARENA: SUA TIPOLOGIA, CRONOLOGIA E SIGNIFICADO *

MURAL REPRESENTATIONS OF ANCIENT VESSELS IN THE BARCARENA GUNPOWDER FACTORY: ITS TYPOLOGY, CHRONOLOGY AND MEANING

João Luís Cardoso¹, Adolfo Silveira Martins², António Teixeira³,
Rui Oliveira⁴ & Vítor Rafael Cordeiro de Sousa⁵

Abstract

This study makes known the representations of vessels identified in three sectors of the walls of the road that accompanies and delimits the former Fábrica da Pólvora de Barcarena and in a wall located inside it.

The location of these representations, almost entirely corresponding to fine line incisions, are associated with the production of gunpowder in the so-called “Fábrica de Cima”, rebuilt and expanded by Lieutenant-General Bartolomeu da Costa, which came into operation shortly after 1786, having continued in laboration in the 19th century.

It was admitted that the typology of the sailing vessels represented, the majority of commerce, although some of war were identified, with the representation of their artillery, can be explained by the presence in the place of sailors of the respective crews that would participate in the transport of the gunpowder to the coast of the Tagus river, located about 6 km away. Indeed, at least in the case of the most relevant representation, its characteristics denounce someone who knew the particularities of naval architecture at that time, to which, evidently, the powder workers would be completely alien.

On the other hand, the systematic association of these representations with apotropaic symbols, such as pentagrams, crosses and croziers, in addition to signatures or phrases still under study and interpretation, can be explained by the danger related to the handling, loading and transport of gunpowder, which was then ensured by large and heavy carts harnessed to oxen.

The results obtained make known a reality until now completely unknown, which is urgent to preserve, and whose investigation is important to continue.

Keywords: Barcarena Gunpowder Factory; XVIII/XIX centuries; mural representations of commerce and war vessels; symbology.

* A coordenação e redacção final deste trabalho é da responsabilidade do primeiro signatário. O segundo e o terceiro signatários descreveram as embarcações e colaboraram com o primeiro signatário na redacção do capítulo final. O quarto e o quinto signatários identificaram a larga maioria das representações agora estudadas, e acompanharam os restantes signatários no reconhecimento de terreno das mesmas. As fotografias de terreno são da autoria de Bernardo Ferreira, do Centro de Estudos Arqueológicos do Concelho de Oeiras (Câmara Municipal de Oeiras), tendo sido apoiado por Rui Oliveira. Todos os autores tiveram conhecimento prévio do original manuscrito.

¹ Universidade Aberta (Lisboa). Coordenador do Centro de Estudos Arqueológicos do Concelho de Oeiras (Câmara Municipal de Oeiras). ICAREHB (Universidade do Algarve). cardoso18@netvisao.pt

² Universidade Autónoma de Lisboa Departamento de História, Artes e Humanidades. aasilveira@autonoma.pt

³ Investigador independente. antonio-teixeira@sapo.pt

⁴ Investigador independente. ruy.oliveira@sapo.pt

⁵ Arqueólogo. vitorarqueologia@gmail.com

1 - INTRODUÇÃO

A história da Fábrica da Pólvora de Barcarena, cujos edifícios e terrenos adjacentes foram em boa hora adquiridos pela Câmara Municipal de Oeiras, em 1994, viabilizando assim a sua recuperação faseada e consequente valorização e usufruto público, encontra-se ainda em boa parte por desvendar. Não obstante, até o presente foi já desenvolvido um esforço muito significativo de investigação documental e de terreno, incluindo a recolha e publicação de espólios arqueológicos, proporcionados pelas escavações realizadas (QUINTELA et al., 1995; QUINTELA, CARDOSO & MASCARENHAS, 1999/2000, 2000, 2003; CARDOSO, 2021). Este esforço na investigação deste tão rico e importante património industrial conheceu desenvolvimentos mais recentes, com a extensão do campo de investigação à chamada “Fábrica de Cima”, onde se localizaram as antigas “Ferrarias del Rey”, depois transformadas em oficinas para o fabrico da pólvora, envolvendo a realização de escavações arqueológicas dirigidas pelo primeiro dos signatários do presente trabalho (CARDOSO, 2021).

Estes trabalhos, tiveram uma primeira consequência importante, em 1998, com a inauguração do Museu da Pólvora Negra, presentemente integrado na Rede Portuguesa de Museus, e produziram informação essencial ainda se mantém válida no respeitante ao fabrico da pólvora em Barcarena. Neste âmbito, diversas personalidades desempenharam, ao longo do tempo, contributos primordiais. Restringindo apenas aos nomes das principais personalidades que, entre o início do século XVII e o fim do século XVIII mais contribuíram para a laboração deste complexo tecnológico-militar, importa destacar, sucessivamente, as seguintes:

- 1 – Ao cremonês Leonardo Turriano, que foi o primeiro Engenheiro-Mor do Reino entre 1598 e 1621, deve-se o projecto de construção de uma fábrica da pólvora com quatro engenhos de galgas, que construiu em seu tempo, cerca de 1619, correspondendo ao edifício onde presentemente se encontra instalado o Museu da Pólvora Negra.
- 2 – Mais tarde, este mesmo edifício foi recuperado e alterado, por iniciativa de António Cremer, holandês e pagador das tropas holandesas ao serviço de Portugal, que em 1725 arrematou o concurso para a produção em regime de monopólio da pólvora no Reino. A inauguração da fábrica foi realizada em 8 de dezembro de 1729 na presença do Rei D. João V.
- 3 – O terceiro personagem que deve ser relevado é o Tenente-General Bartolomeu da Costa que introduziu assinaláveis melhorias tecnológicas no fabrico da pólvora nos engenhos instalados no edifício construído por Turriano mais de 150 anos antes, e sobretudo na concepção e construção do novo edifício da fábrica da pólvora situada a montante da construída por Leonardo Turriano e do mesmo lado da ribeira de Barcarena, que foi, de facto, desde o século XV o elemento determinante para a instalação de diversas unidades fabris ao longo do seu curso (trata-se da chamada “Fábrica de Cima”).

Deve-se a este oficial de artilharia, enquanto Capitão, cumprindo as ordens de Martinho de Mello e Castro, Ministro e Secretário de Estado da Marinha e Ultramar (RELATÓRIO, 1855, p. 24), que determinou, em 1775, a execução da planta de todo o complexo fabril (Fig. 1), a construção, logo no ano seguinte, de dois novos engenhos, adicionados aos dois já existentes no local, os quais correspondiam, como já se demonstrou, mercê dos trabalhos arqueológicos realizados (ver, por todos, CARDOSO, 2021) ao antigo edifício das “Ferrarias del Rey”, fundado em tempo de D. João II, ele próprio depois adaptado a oficinas da pólvora, com dois engenhos, como se observa na planta de 1775.

A nova fábrica da pólvora projectada por Bartolomeu da Costa, no âmbito da incumbência por si recebida em 1776, passou a possuir um aspecto regular e uniforme, pois apenas alguns detalhes arquitectónicos permitem identificar as grandes adaptações realizadas. De facto, o projecto de Bartolomeu da Costa foi inteira-

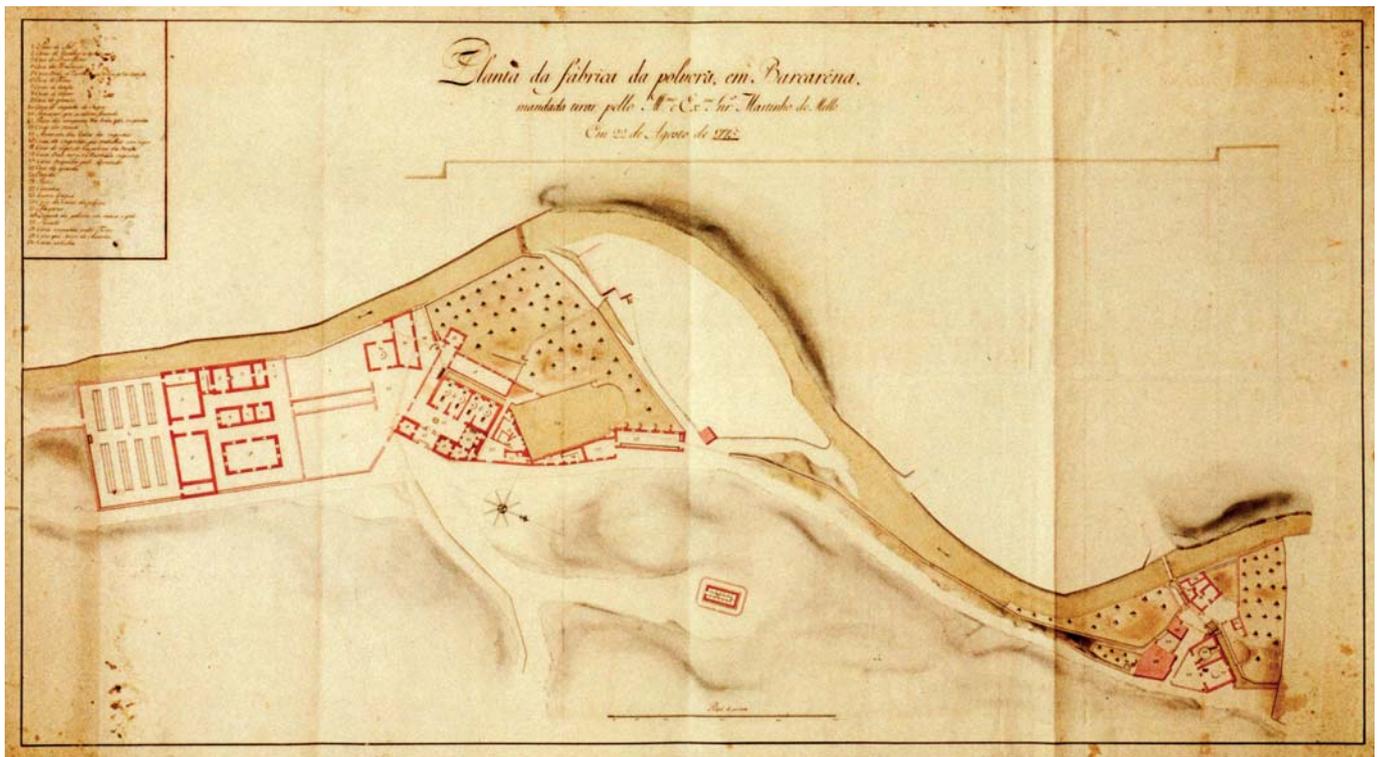


Fig. 1 – Planta da Fábrica da Pólvora de Barcarena mandada executar por Martinho de Mello e Castro em 1775 (Centro de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar, Ministério da Defesa Nacional).

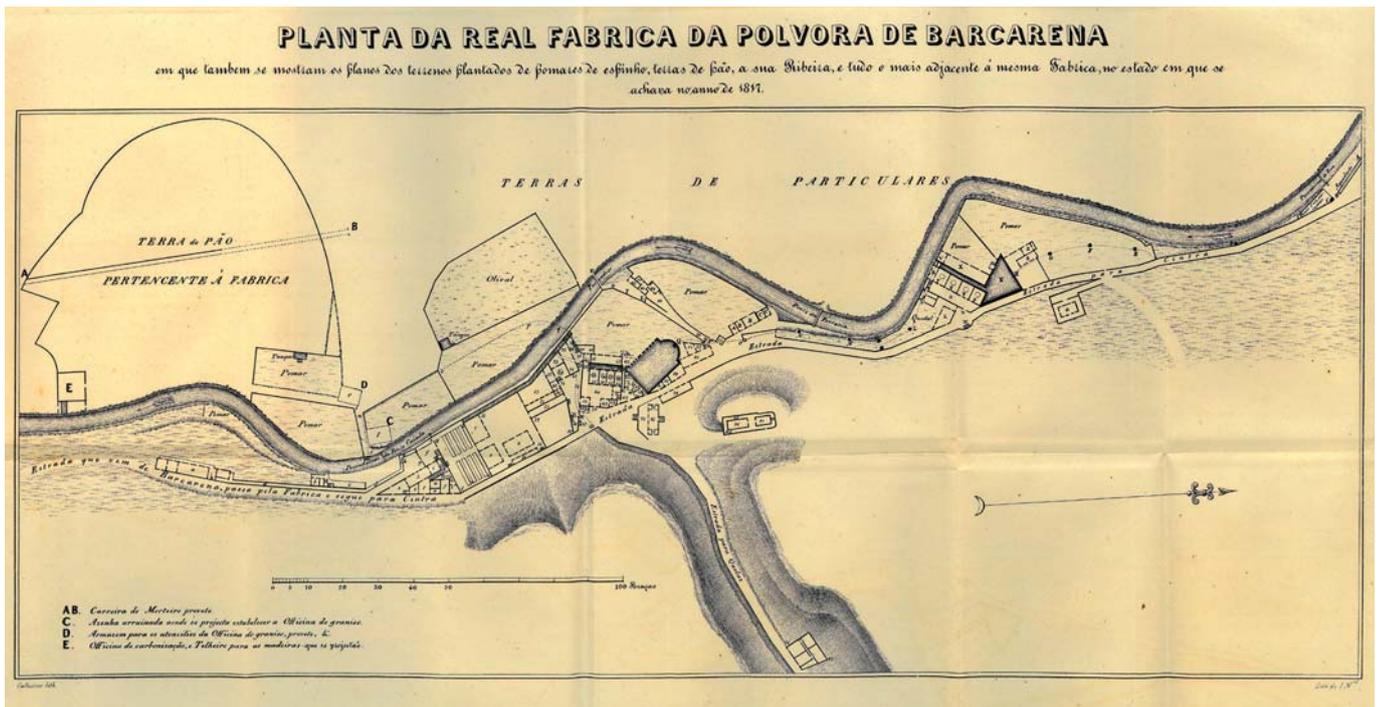


Fig. 2 – Planta da Fábrica da Pólvora de Barcarena executada em 1817 e publicada em 1855 (RELATÓRIO, 1855). Foto de J. L. Cardoso sobre o original do seu arquivo pessoal.

mente inspirado no projecto da fábrica de Turriano, depois melhorado por António Cremer, tratando-se de um edifício gémeo do anteriormente construído a jusante. Embora não se tenha ainda comprovado a exacta data da construção da nova fábrica, réplica fiel da “Fábrica de Baixo”, sabe-se que antes de 1802 já estaria seguramente em funcionamento (CARDOSO, 2021, p. 40), o que se quadra com o exercício do cargo de Administrador da Fábrica por Bartolomeu da Costa, desde 1793 até à sua morte, em 1801, depois de nela ter exercido o cargo de director técnico, desde pelo menos 1785. Foi, pois, no decurso deste período que dirigiu a execução do projecto, pelo que se pode atribuir o início da sua laboração ao último quartel do século XVIII.

A nova fábrica, cuja planta foi levantada em 1817, registando-se claramente as quatro oficinas que a integram (Fig. 2), prosseguiu a produção da pólvora ao longo do século XIX. Esta conclusão é essencial para ser possível explicar e enquadrar a existência das representações gráficas de embarcações a que respeita este trabalho, observadas em dependências directamente associadas à nova unidade fabril, designada por “Fábrica de Cima”, ou “casa dos engenhos de cima” como é designada na legenda da planta de 1817, em virtude de se localizar a montante da antiga Fábrica de Leonardo Turriano, e depois de António Cremer, onde se encontra hoje instalado o Museu da Pólvora Negra, ou “Fábrica de Baixo”.

2 – ANTECEDENTES

A 16 de fevereiro de 2021, na sequência de anteriores trocas de impressões com o primeiro signatário, foi recebida a informação da existência de abundantes *grafitti* situados de ambos os lados muros da estrada nacional que conduz de Barcarena para o Cacém, no espaço situado entre a Fábrica de Baixo e a Fábrica de Cima, por parte de Vítor Rafael Cordeiro de Sousa, que, em conjunto com Rui Oliveira, e de acordo com as suas disponibilidades, vinham investigando aquelas ocorrências.

Pretendiam então ter acesso ao interior da área vedada da Fábrica de Cima, no sentido de averiguarem o prolongamento daquelas representações. Com efeito, já em dezembro de 2020, tinha já sido ali identificada, pelo primeiro signatário, representação de um grande navio, na face do muro norte do grande tanque de água, marginando o caminho existente ao longo do mesmo. A dimensão desta representação e a exposição visual da mesma a todos os que circulam pelo referido caminho, tornava-a evidente; porém, nunca a afirmação de que “só se encontra aquilo que se procura” foi tão verdadeira. Dado o seu interesse iconográfico, foi esta representação publicada em estudo de síntese dos conhecimentos já adquiridos sobre a Fábrica da Pólvora de Barcarena (CARDOSO, 2021, Fig. 88), o qual se tem afigurado importante documento de apoio aos diversos projectos de reconversão e revitalização que presentemente se encontram em curso para diversos sectores do antigo espaço fabril.

Encontrando-se o primeiro signatário envolvido na equipa projectista ocupada do sector correspondente à antiga “Fábrica de Cima”, houve a oportunidade de, no decurso de uma visita de trabalho realizada na altura daquela identificação, sublinhar a importância da mesma no âmbito da pretendida recuperação do espaço, que passará necessariamente pela preservação dos vestígios de interesse histórico-arqueológico mais importantes ali existentes.

Além do efectivo interesse de preservação de esta e de todas as outras representações inventariadas e caracterizadas no presente trabalho, importa ter presente a precariedade e fragilidade deste tipo de registos, pois bastaria a simples decisão inopinada de proceder ao reboco das paredes, no âmbito da recuperação do antigo espaço fabril, para a destruição irreversível de estas raras quanto inesperadas e até agora desconhecidas ocorrências.

Alertada de novo a equipa projectista para esta situação, em sucessivas visitas realizadas ao local em 2021 e em 2022, tornava-se prioritário proceder ao reconhecimento sistemático e efectivo de todos grafismos existentes nos muros interiores e exteriores da Fábrica de Cima que paulatinamente vinham a ser identificados, graças à ausência de rebocos modernos, circunstância que permitiu a sua conservação.

Deste modo, o principal objectivo de este trabalho é o de dar a conhecer, pela primeira vez, os resultados dos levantamentos realizados em diversos locais das representações gráficas ali identificadas, seguramente relacionadas com o fabrico e o transporte da pólvora na Fábrica da Pólvora de Barcarena, em particular na “Fábrica de Cima”, constituindo contributo decisivo para o seu conhecimento e preservação. O trabalho prosseguirá na “Fábrica de Baixo”, pela mesma equipa, embora as condições de conservação ali sejam mais adversas.

Assim se evitará que, por desconhecimento, se perca um património histórico-arqueológico único e de elevado interesse documental, e que, até ao presente, se mantinha totalmente ignorado.

3 – AS REPRESENTAÇÕES DE EMBARCAÇÕES E SUA DISTRIBUIÇÃO

Foram identificados grafismos muito distintos, tanto em sectores do muro externo da Fábrica, entre a sua entrada principal e o portão da “Fábrica de Cima”, como, pontualmente, no muro nascente da estrada que de Barcarena segue para norte, em direcção do Cacém. Situação particular é a do muro situado no interior do recinto fabril, delimitando o tanque do caminho que corre do seu lado norte onde se tinha já identificado uma notável representação de navio, como acima se referiu.

Identificaram-se pentagramas, octagramas, cruces, cruzeiros, nomes, que permanecem por enquanto ilegíveis, números, outras figuras geométricas, traços verticais e oblíquos formando grelha, feitos por incisão nos rebocos dos muros, a que se somam algumas escassas pinturas a vermelho e outras cores.

Neste trabalho serão estudadas apenas as representações de embarcações identificadas, seguindo várias técnicas, com predomínio da incisão por ponta dura, mas também recorrendo à pintura, executada com diversos pigmentos, por serem as de mais evidente leitura e interpretação. Para tal, recorreu-se, por convite do primeiro signatário, à colaboração de dois especialistas de arqueologia e arquitectura náutica (A.S.M. e A.T.). Os trabalhos de campo conducentes à identificação destas representações específicas foram iniciados por dois dos signatários (R.O. e V.R.C.S.), no quadro da caracterização geral de todos os grafismos presentes, sendo prosseguidos pela restante equipa, antecedendo o seu registo fotográfico sistemático e respectiva localização individual, tarefa em que se obteve o contributo essencial de Bernardo Lam Ferreira, técnico superior e desenhador de Arqueologia do CEACO/CMO.

Os resultados obtidos deste reconhecimento prévio apresentam-se na Fig. 3, tomando como base cartográfica o trecho da planta da Fábrica da Pólvora de Barcarena executada em 1817, publicada apenas em 1855 (RELATÓRIO, 1855).

Verificou-se que as ocorrências identificadas se concentram em um grande painel (Fig. 6), situado na parede exterior do tanque da Fábrica de Cima, construído sob a direcção de Bartolomeu da Costa nos finais do século XVIII, com base nas informações acima referidas, o que estabelece à partida um limite de antiguidade máxima para as representações ali existentes e agora estudadas. Perto de este núcleo notável, constituído pelas representações de embarcações n.ºs 13 a 17, ocorrem ainda mais duas representações identificadas no muro voltado a norte do mesmo tanque, já dentro do recinto murado da Fábrica (embarcações n.ºs 18 e 19) (Fig. 7), das quais uma (a embarcação n.º 18), a mais notável de todas, tinha sido já anteriormente publicada,

conforme acima se referiu. Enfim, registaram-se ainda mais duas representações de embarcações isoladas, uma na parede da Fábrica a jusante das referidas (embarcação n.º 2) (Fig. 5) e, finalmente, uma outra, observada no muro da estrada do lado norte, oposto ao da Fábrica (embarcação n.º 1), conforme se encontra indicado na Fig. 4.

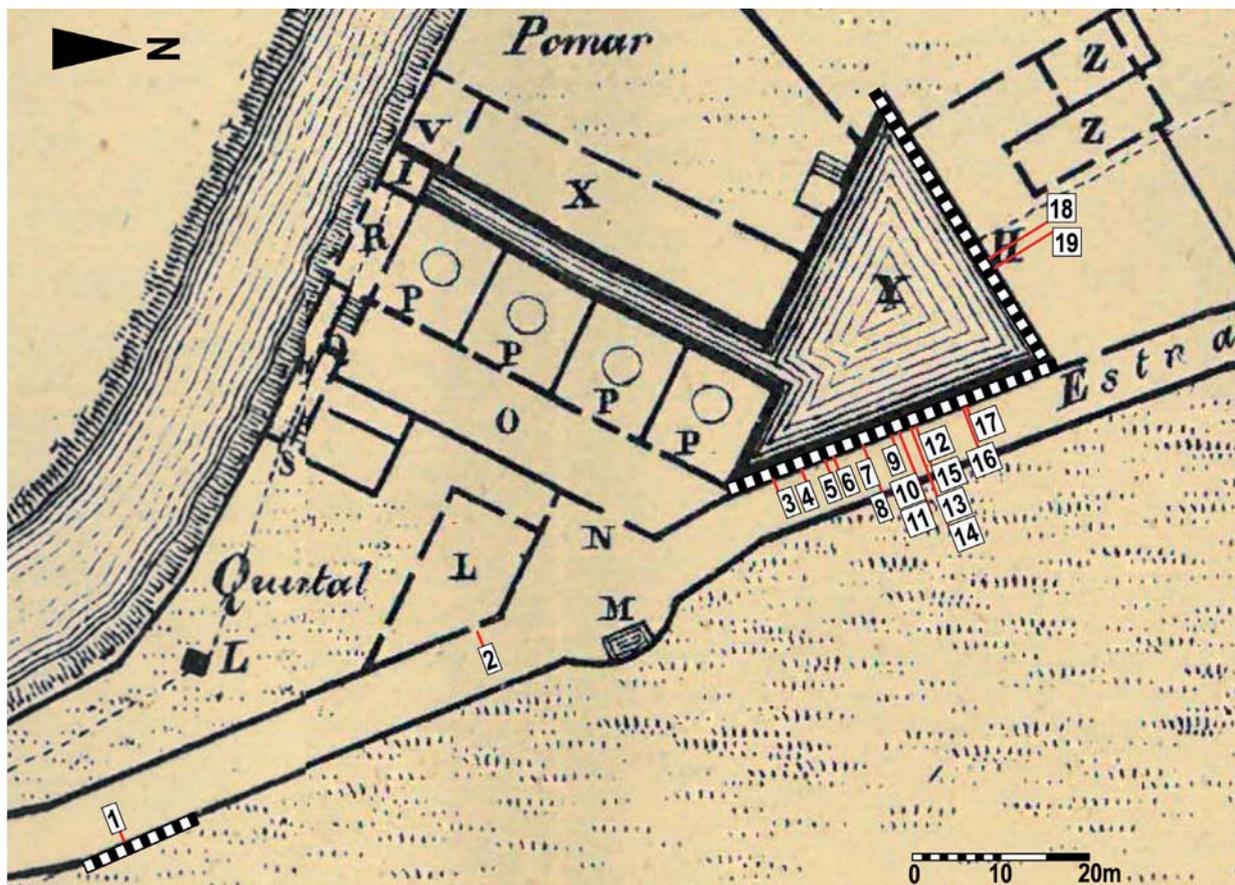


Fig. 3 – Localização dos quatro painéis com representações de embarcações e outras grafias, entre a entrada principal da Fábrica e o portão da “Fábrica de Cima”, com base cartográfica em extracto da planta de 1817. Tratamento gráfico de B. L. Ferreira, sob direcção de J. L. Cardoso.

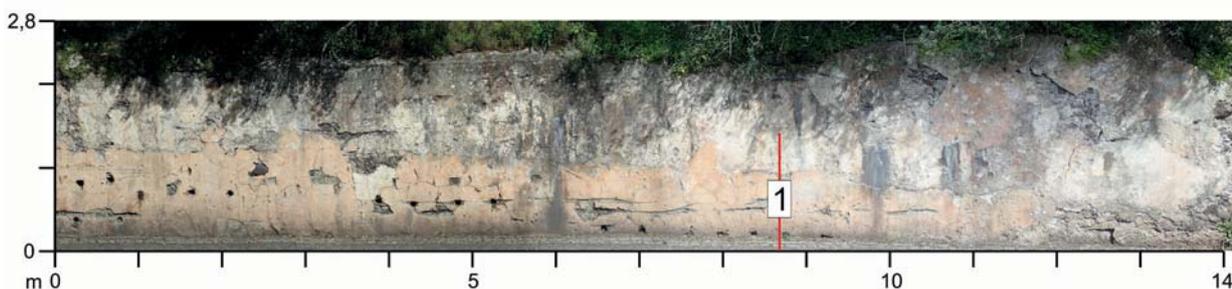


Fig. 4 – Localização da representação da única embarcação identificada no Painel 1. Foto e tratamento gráfico de B. L. Ferreira.

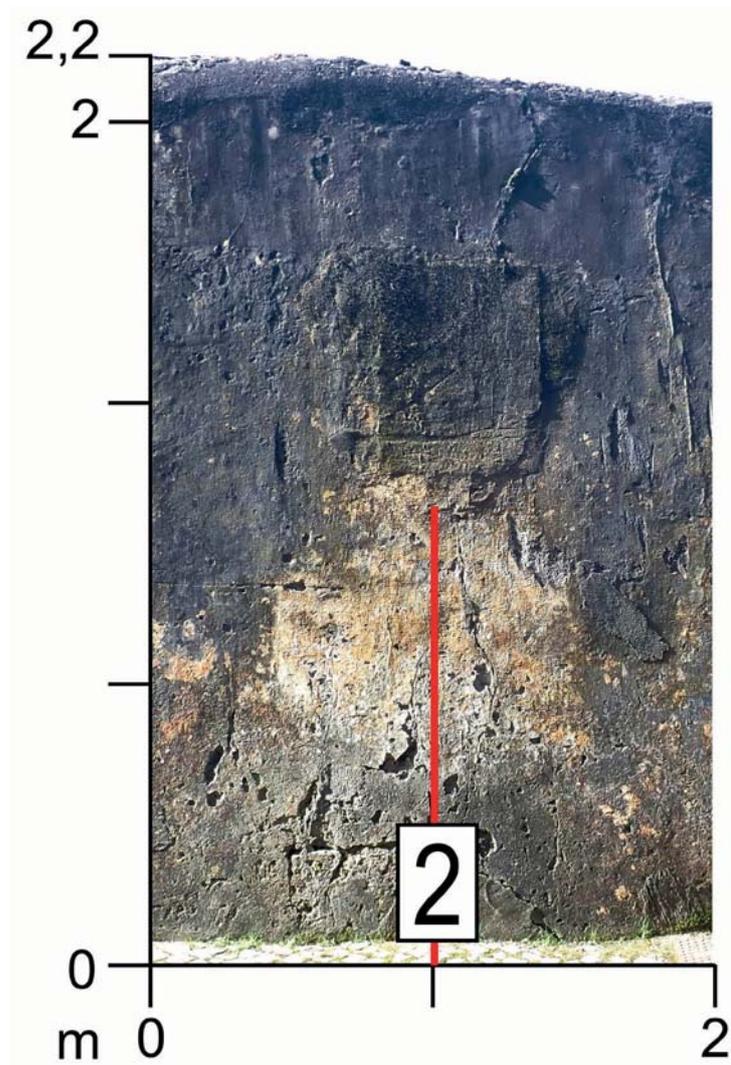


Fig. 5 – Localização da representação da única embarcação identificada no Paine 2.
Foto e tratamento gráfico de B. L. Ferreira.

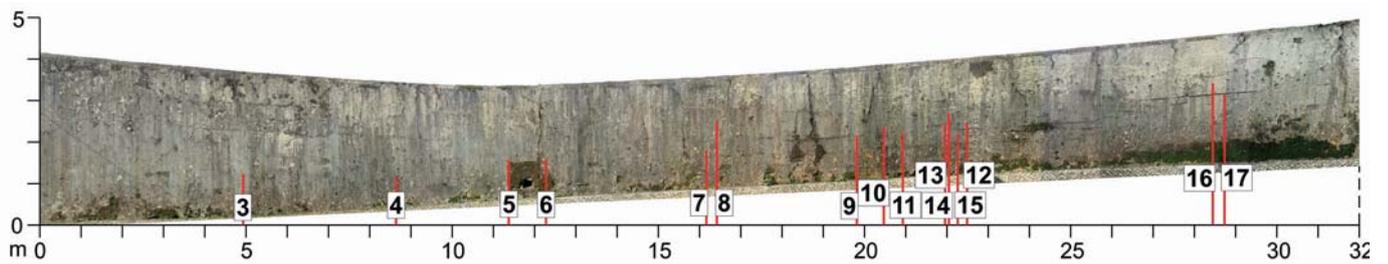


Fig. 6 – Localização das representações de embarcações identificadas no Paine 3.
Foto e tratamento gráfico de B. L. Ferreira.

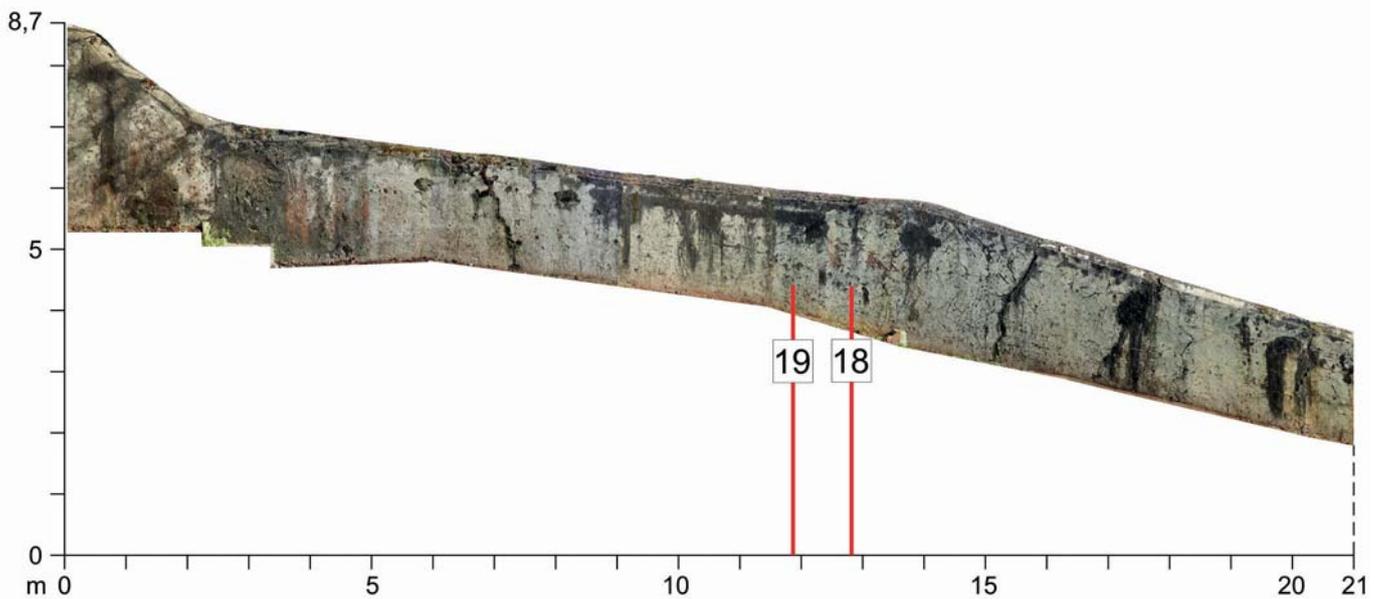


Fig. 7 - Localização das representações de embarcações identificadas no Painel 4, avultando grande navio de guerra.
Foto e tratamento gráfico de B. L. Ferreira.

4 – CARACTERIZAÇÃO DAS REPRESENTAÇÕES DE EMBARCAÇÕES

Neste capítulo serão descritas as representações de embarcações susceptíveis de identificação cabal, seguindo de sul para norte, ao longo do muro que delimita do lado nascente o complexo fabril, conforme indicado na Fig. 3.

Embarcação n.º 1 (Fig. 8 e Fig. 9)

Representação pouco definida pelo traço de um navio longo, com o que parece ser uma cabine ou castelo na coberta, posicionado para a proa. Possui aparentemente três mastros dos quais se nota o do traquete sobre a cabine e o grande a meio navio. O da mezena não é visível. O gurupés é longo e bem marcado pelo traço.

Embarcação n.º 2 (Fig. 10)

Embarcação de proa recurvada e de duas velas bastardas. Trata-se provavelmente um navio de cabotagem, aparentemente um caïque, apesar de não mostrar a forte inclinação da antena a ré. Os mastros não são visíveis, mas os traços das antenas são pronunciados e corretamente posicionados.

Embarcação n.º 3 (Fig. 11 e Fig. 12)

O traço incisivo e muito esbatido mostra o contorno da representação de um pequeno navio de cabotagem. Pode admitir-se que se trata de um veleiro de um só mastro e de duas velas latinas, com a mais larga e alta

para a proa. A representação dá mesmo a entender que a esteira desta vela se prolonga para além da proa do navio. O casco parece recortado com popa de painel e a proa mais afilada, característica de pequenos navios a vela.

Embarcação n.º 4 (Fig. 13 e Fig. 14)

Representação muito estilizada de uma embarcação. Desenho com características muito infantis à semelhança do modo como normalmente as crianças representam um barco. Um triângulo que induz na configuração de uma vela e um casco largo e arredondado, sem outro qualquer pormenor. A gravura parece ter sido posteriormente danificada parcialmente num dos topos com abertura de um orifício na parede do muro.

Embarcação n.º 5 (Fig. 15 e Fig. 16)

Contorno constituído por dois traços incisivos superficiais que sugerem a imagem do casco de um navio, com maior resolução para a proa e centro da estrutura, embora a popa se esbata sem definição. Parece também estar figurada a representação de um mastro inclinado para a proa e os respetivos cabos de estai. Pressupõe gravura muito estilizada de um navio a vela.

Embarcação n.º 6 (Fig. 17 e Fig. 18)

Sobrepõem-se duas imagens. Uma, executada por traços incisivos que sugerem a forma do casco de um barco de proa recurvada e proeminente. Parcialmente e para a ré, a figura está muito danificada perdendo-se a forma. Na direção da proa e oblíquos à estrutura, surgem dois traços paralelos cruzados espaçadamente por outros quatro, formando retângulos e executados por tinta avermelhada, provavelmente mais recentes que a gravura da embarcação.

Embarcação n.º 7 (Fig. 19)

Subentende-se a representação de um navio, todavia com alguma reserva, uma vez que os traços são pouco consistentes, não apenas na forma do casco que não se completa previsivelmente à popa, como também no velame, aparentemente constituído por traços sem definição, nomeadamente no posicionamento dos mastros, cabos e velas.

Embarcação n.º 8 (Fig. 20)

Navio definido sobretudo pela forma do casco, de popa lisa ou de painel. Ao longo da estrutura aparecem uns pequenos círculos que poderão eventualmente representar peças de artilharia. A mastreação e o velame estão desenhados com simplicidade e sem pormenor que possa levar a uma interpretação segura. Podem-se observar dois paus de bandeira, um à popa e outro na proa, provavelmente de um jaque.

Embarcação n.º 9 (Fig. 21)

Representação de um navio de dois mastros, possivelmente um brigue, com seis peças de artilharia no convés. As linhas do casco estão bem riscadas. Os mastros têm as respetivas enxárcias, todavia não se consegue identificar no traço, o desenho ilustrativo de vergas ou de velas.

Embarcação n.º 10 (Fig. 22)

Navio de alto bordo de duas baterias e artilharia de convés, possivelmente caronadas. Na primeira bateria observam-se cinco peças de fogo e na segunda seis. O navio tem três mastros, sendo visível a representação

de um gurupés, saindo da proa, pelo lado direito do desenho. No mastro grande e no do traquete aparecem representadas umas linhas curvas que se assemelham a velas redondas, embora mal orientadas na posição do mastro ou contrárias ao vento, enfunadas para a popa. Outra interpretação será a de que a proa se possa identificar na outra direção e nesse caso o que nos parece ser o mastro do gurupés possa ser o botaló. Na suposição de serem imagens de velas, encontramos no mastro grande um papafigos, uma gávea e um joanete. O mastro do traquete apresenta a vela do traquete, o velacho e o joanete de proa. Pelo conjunto dispersam-se alguns cabos, semelhantes a estais e brandais.

Embarcação n.º 11 (Fig. 23)

Navio de duas cobertas com o casco representado por um traço muito superficial. Aparenta ter popa lisa e duas velas latinas, todavia o risco sendo muito ténue poderá corresponder apenas a lineamentos circunstanciais e sem significado representativo.

Embarcação n.º 12 (Fig. 24)

Navio de casco bojudo, muito recurvado definido por duas linhas concêntricas. Três traços verticais simples representam os três mastros. O grande ao centro, o traquete para a proa e a mezena para a popa. Nestes dois últimos parecem estarem representadas as vergas, com um dos amantilhos.

Embarcação n.º 13 (Fig. 25)

Sobrepeõe-se parcialmente ao anterior, no que se pode apreender como a parte da proa de um navio. O casco é semelhante, mas mais afilado. Não possui representação de qualquer mastro podendo registar-se como uma pequena embarcação de apoio.

Embarcação n.º 14 (Fig. 26)

Sobranceiro ao anterior, mas numa perspectiva que ilude numa visão mais distante e de horizonte, observa-se uma outra embarcação neste conjunto, também de casco muito recurvado e do um só mastro desenhado por um só traço vertical que se fixa a meio navio.

Embarcação n.º 15 (Fig. 27)

Sob o conjunto anterior, duas linhas definem o desenho de um casco, um pouco diferente dos anteriores pelo corte da popa, que parece lisa. Um conjunto de traços pressupõe a representação de mastro e velame. Este conjunto está muito estilizado, de traço pouco cuidado e sem pormenor. Não permite caracterização mais cuidada pela sua simplicidade e rudeza. Todavia a execução do conjunto terá sido aparentemente elaborada na mesma ocasião.

Embarcação n.º 16 (Fig. 28)

Navio mercante ou pesqueiro. O casco do navio está bem definido pelo traço, cuja representação aparenta apenas possuir uma cobertura corrida sem qualquer outra estrutura visível. Na amurada aparece um cordame ondulante sobre o recorte da linha que define a cobertura que poderá representar um enfeite ou um componente, provavelmente de um cabo que corre de proa a popa, semelhante ou de alguns navios pesqueiros oceânicos.

Mostra três mastros. A meio navio, o de maior dimensão designado por grande. Os dois restantes, o traquete para avante e a mezena para ré. Sugere ainda possuir o mastro do gurupés implantado na proa, cruzado aparentemente com a verga da cevadeira. Os principais mastros, não possuem qualquer verga ou a representação de qualquer vela. Estão apenas inscritos os estais reais do grande, do traquete e da gata, assim como contra-estais dos três mastros reais. No traquete aparece um segundo estai que deverá ser o da bujarrona.

O facto de não existir qualquer representação de vergas ou de velas, sugere-nos uma representação simples sem grande pormenor e sem preocupação de inscrição precisa de um navio. Não existe um registo passível de definir um tipo de navio ou uma cronologia. Apenas uma memória.

Embarcação n.º 17 (Fig. 29)

O desenho a traço inciso pouco acentuado poderá representar um pequeno navio mercante ou um pesqueiro, uma vez que não mostra indícios de armamento. O casco é muito recurvado e de popa de painel. A existência de traços verticais que preenchem todo o casco a estibordo dá-nos a ilusão de volume, embora possa não ter sido essa a intenção do seu autor.

O navio tem um só mastro a meio-navio com uma vela quadrangular enfunada. Mostra ainda o que se pode admitir como a linha que configura o cabo do estai desse mastro. Poderá ter sido uma tentativa sem muita preocupação de representar uma embarcação costeira de pequeno porte. O traço é simples e determina apenas o contorno da estrutura e das principais componentes.

Embarcação n.º 18 (Fig. 30 e Fig. 31)

Representação a traço ocre acastanhado de um navio de linha com dez peças de artilharia por bordo. Pode designar-se como corveta ou fragata. Tem três mastros: o grande, do traquete e mezena. O gurupés apresenta um “pau de bujarrona”, e a respetiva vela. O mastaréu da cevadeira não é visível, por ter sido substituído pela respetiva verga da cevadeira. O mastro do traquete mostra um papa-figos e um mastaréu do joanete, com joanete de proa. O mastro grande, vela grande, mastaréu do grande com uma gávea e um joanete do grande nos respetivos joanetes. O navio tem igualmente uma bujarrona. O mastro da mezena com uma verga, enverga um bastardo que vem mais tarde a ser substituído por uma carangueja. Apresenta uma verga onde se enverga a gata e a sobregata e a gatinha. Parece possuir uma flâmula no mastro do traquete. É representado um pavilhão farpado que aparentemente poderá atribuir-se à Dinamarca. O navio encontra-se fundeado com um ferro à proa mostrando a boia de arinque. O desenho apresenta um traço com origem no mesmo escovem do anterior, descarregando para a popa, podendo representar a amarra de um segundo ferro. Esta imagem, distingue-se de todas as restantes porque o desenho tem a qualidade conferida por um autor com conhecimento muito preciso sobre o tipo de navio que executou, sem dúvida algum membro de uma tripulação de um navio militar.

Embarcação n.º 19 (Fig. 32 e Fig. 33)

A interpretação atribuível a este desenho será a da vista de popa de um navio idêntico ao anterior, inscrita com as respetivas “janelas” no chamado jardim, ou varandim de popa.



Fig. 8 – Embarcação n.º 1. Foto de B. L. Ferreira.

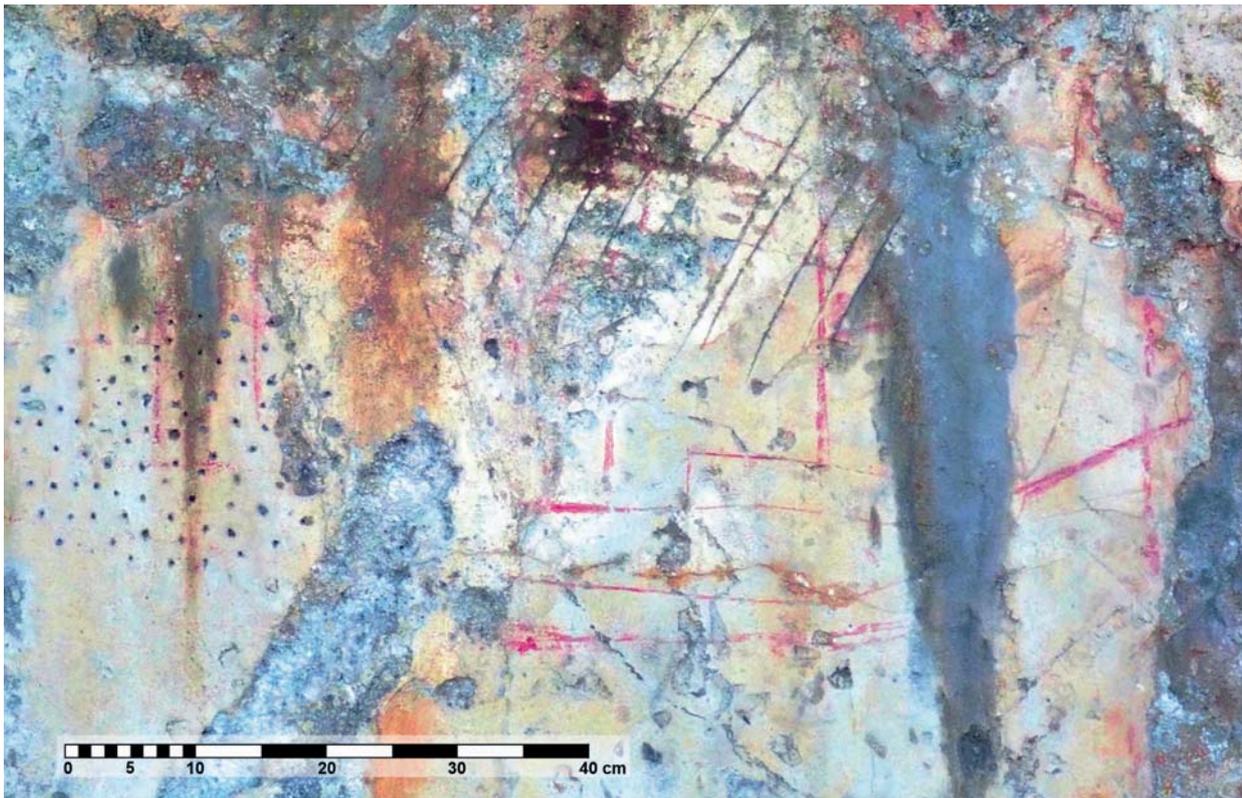


Fig. 9 – Embarcação n.º 1, com filtro. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 10 - Embarcação n.º 2. Foto de B. L. Ferreira.

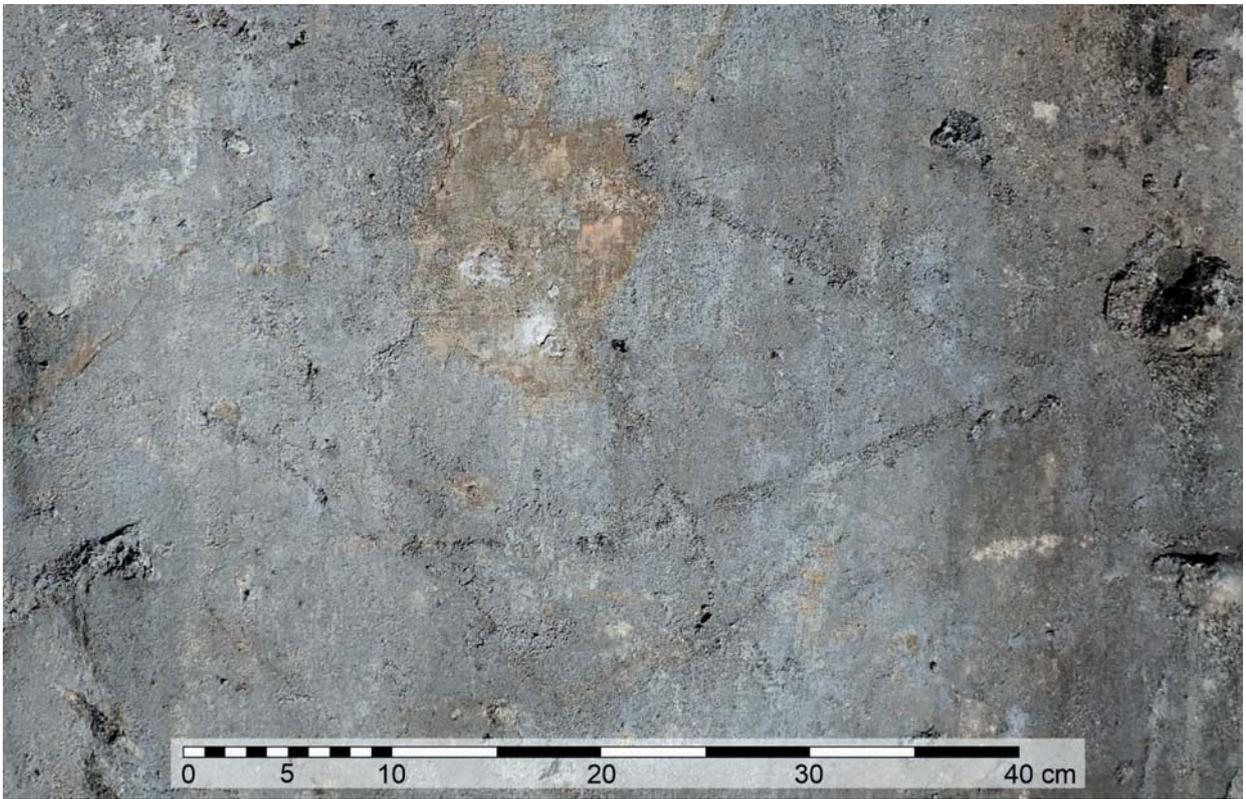


Fig. 11 - Embarcação n.º 3. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 12 - Embarcação n.º 3, com filtro. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 13 - Embarcação n.º 4. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 14 - Embarcação n.º 4, com filtro. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 15 - Embarcação n.º 5. Foto de B. L. Ferreira.

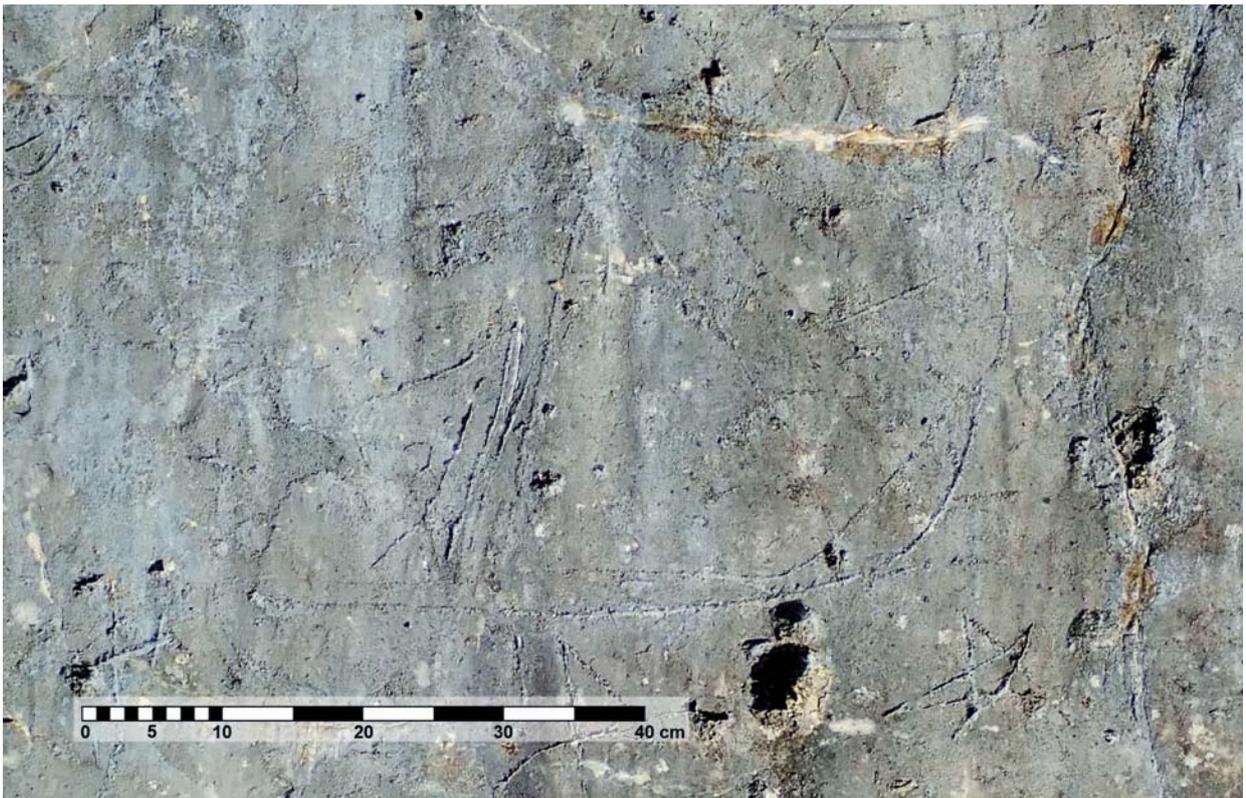


Fig. 16 - Embarcação n.º 5, com filtro. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 17 - Embarcação n.º 6. Foto de B. L. Ferreira.

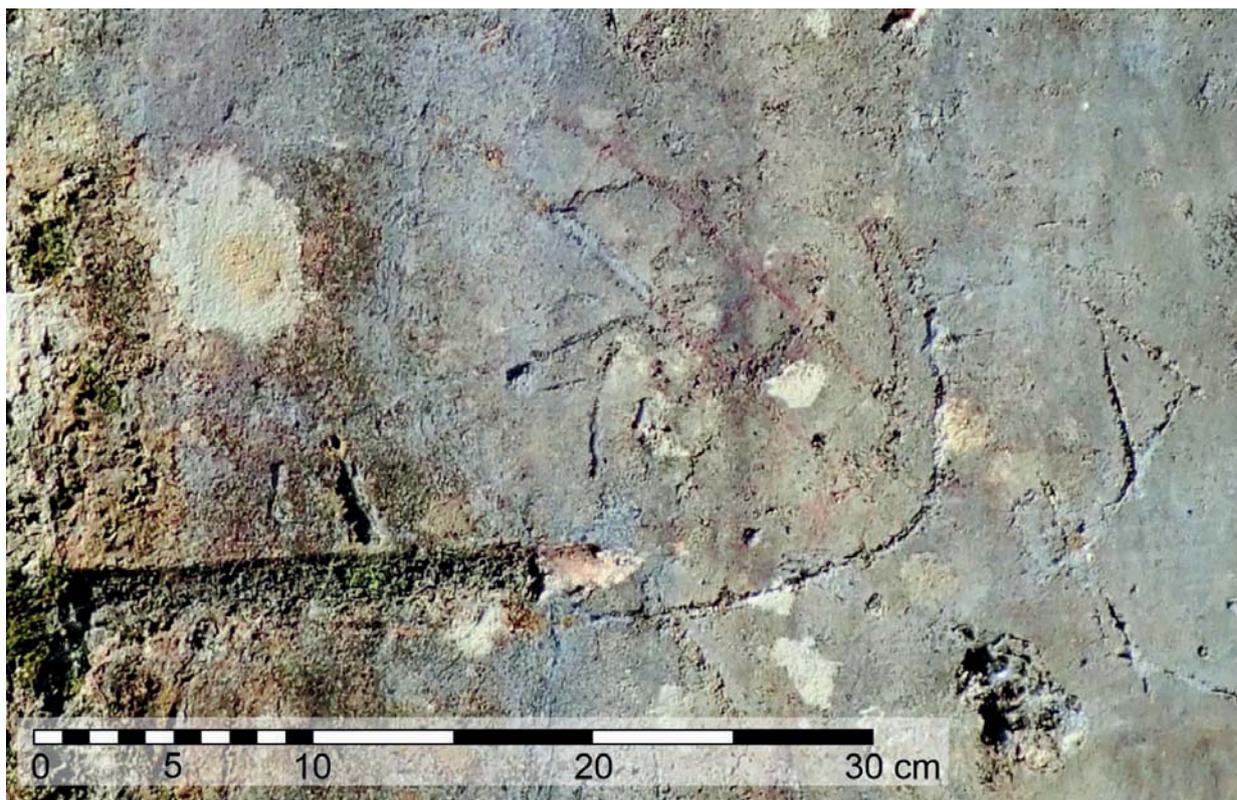


Fig. 18 - Embarcação n.º 6, com filtro. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 19 - Embarcação n.º 7. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 20 - Embarcação n.º 8. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 21 - Embarcação n.º 9. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 22 – Embarcação n.º 10. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 23 – Embarcação n.º 11. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 24 - Embarcação n.º 12. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 25 – Embarcação n.º 13. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 26 – Embarcação n.º 14. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 27 - Embarcação n.º 15. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 28 – Embarcação n.º 16. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 29 – Embarcação n.º 17. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 30 – Embarcação n.º 18. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 31 – Embarcação n.º 18, com filtro. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 32 – Embarcação n.º 19. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 33 – Embarcação n.º 19, com filtro. Foto de B. L. Ferreira.

5 – DISCUSSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

A chamada “Fábrica de Cima” corresponde a unidade fabril para a produção de pólvora reconstruída e ampliada no último quartel do século XVIII sob projecto e direcção do Tenente General Bartolomeu da Costa, no quadro da reactivação da unidade fabril já então ali existente mas à data abandonada, conferindo-lhe características arquitectónicas e funcionais semelhantes às da “Fábrica de Baixo” situada a jusante, na mesma margem da ribeira de Barcarena (Fig. 34). Data dessa época a construção de um tanque para a retenção e regularização dos caudais da água que accionava as azenhas dos engenhos para a produção da pólvora, de planta triangular (Fig. 35), alimentado pela água de um açude situado a montante, seguramente remodelado também por Bartolomeu da Costa (Fig. 36).

No conjunto das representações de navios, pode distinguir-se um grupo ao longo da parede exterior da Fábrica de Cima, com representações inscritas por traço inciso que se afiguram ocasionais. Ainda hoje, como que por contágio, no local onde se inscreve um grafito, pouco depois podem surgir muitos outros, normalmente semelhantes.

Às representações em apreço dificilmente se podem conferir cronologias seguras, porque em geral, não apresentam características de datação precisa. As figuras são executadas, em geral, por traços simples, apenas definindo o contorno da forma, sem preocupação de pormenor, embora todas elas sejam alusivas a navios de propulsão a vela.

Comparativamente à inscrição de grafitos com representações náuticas noutros locais, nomeadamente na Fonte da Crismina, em Cascais (MARTINS & RAMALHO, 2018), o traço é inciso produzido com recurso a objeto pontiagudo. O mesmo se poderá dizer em relação às representações de navios no Mosteiro da Batalha (MARTINS & RAMALHO, 2016) que, embora desenhadas por contorno gráfico e não a traço inciso, parecem ter sido também resultantes de situações ocasionais. Na sua maioria, não possuem a qualidade de um traço



Fig. 34 – Vista parcial da fachada principal da “Fábrica de Cima”, projectada e construída por Bartolomeu da Costa no último quartel do século XVIII. Foto de J. L. Cardoso.



Fig. 35 – Vista parcial do tanque de água da “Fábrica de Cima”, projectado e construído por Bartolomeu da Costa no último quartel do século XVIII. Foto de B. L. Ferreira.



Fig. 36 – Vista parcial do açude que alimentava o tanque da “Fábrica de Cima”, reconstruído segundo projecto de Bartolomeu da Costa no último quartel do século XVIII. Foto de B. L. Ferreira.

artístico, mas apenas de uma lembrança ou evocação sem qualquer intenção específica. Mais ainda, nas paredes interiores do Mosteiro houve como que um intuito de desenhar apressadamente, à revelia de um normal comportamento, tal como hoje ainda nos aparecem grafitos nas paredes de edifícios e muros citadinos, executadas anonimamente na obscuridade da noite.

Deste modo, importa discutir a relação funcional entre as representações de embarcações no muro exterior da instalação fabril, e os outros símbolos ali também observados, designadamente os símbolos apotropaicos, como pentagramas, cruzeiros e cruzeiros, entre outros. É tentador admitir que os seus executantes pretendessem associá-los às representações de embarcações, ficando assim estas sob a sua protecção; ou seja, pode ter existido a intenção de criar um elo de ligação entre estes dois conjuntos, e neste caso os seus autores

seriam mareantes que, circunstancialmente estavam no local, ou nele compareciam recorrentemente. É plausível, desde modo, associá-los também às assinaturas e aos textos cursivos cuja leitura não se afigura fácil, e aos nomes, alguns deles parecendo estrangeiros. De destacar a existência de uma data: 1776.

No caso em apreço, as representações apressadas e sem rigor observadas no muro externo da Fábrica, correspondem em geral a navios de transporte de bens e de mercadorias, de dimensões e características diversas, a que se juntam representações três navios de guerra, armados dos respectivos canhões (embarcações n.ºs 8, 9 e 10). Esta realidade faz admitir que parte das suas tripulações, fossem de origem civil ou militar, compareceriam no local, onde deixaram as suas marcas de presença. A razão destas permanências mais ou menos prolongadas neste local podem explicar-se pelo acondicionamento e ulterior transporte dos carregamentos da pólvora ali produzida para os respectivos navios, fundeados no Tejo ao junto a Caxias, cuja manipulação e carregamento envolvia assinaláveis perigos; assim se justificariam os referidos símbolos apotropaicos, claramente associados às representações das embarcações como acima se referiu. Com efeito, há registos que documentam tal transporte, pela estrada ainda hoje existente ao longo da margem esquerda da ribeira de Barcarena, até Caxias, onde a montante do forte de São Bruno ainda existe o resto da plataforma do cais de embarque, munida de um pontão recentemente destruído pela agitação marítima, onde a pólvora era embarcada em barcos a remos até aos navios fundeados no Tejo, a pouca distância. A história deste local é sumariada na notável publicação sobre as fortificações marítimas do concelho de Oeiras da autoria de Carlos Pereira Callixto (CALLIXTO, 1988, p. 26). Assim, foi outrora ali que se erguia o forte de Nossa Senhora do Vale, sacrificado aquando da construção da Estrada Marginal, que serviu, desde finais do século XVIII até 1835, simultaneamente, como depósito da pólvora produzida em Barcarena em trânsito para os armazéns de Beirolos ou de Braço de Prata e como fortificação munida de artilharia. Reconhecendo-se então o perigo que advinha daquele uso simultâneo, foi naquele ano definitivamente destinado apenas a depósito da pólvora de Barcarena, tendo-se construído em 1862, o pontão acima referido. Este pontão foi depois utilizado pelo Instituto de Socorros a Náufragos, com instalações ainda hoje existentes nas proximidades, separadas do litoral pela Estrada Marginal (Fig. 37).

Tem interesse referir, a este propósito, que uma das inovações introduzidas por Bartolomeu da Costa, logo que incumbido em 1776 pelo ministro e secretário de estado da Marinha e Ultramar Martinho de Mello e Castro da direcção técnica da Fábrica da Pólvora de Barcarena, foi a construção de “novos carros para conduzir a pólvora de Barcarena até Cachias, condução que até então se fazia nos carros dos lavradores da vizinhança que estavam sujeitos a este pesado serviço, com isenção de outros quaisquer embargos.” (RELATÓRIO, 1855, p. 24). Acrescenta o mesmo autor (nota 37), que tal incumbência foi determinada pelo Aviso de 8 de fevereiro de 1876 e de que “Estes carros existiam na Fabrica ainda em 1850, não servindo havia muitos anos, não só pelo mau estado da estrada, mas principalmente pelo seu grande peso” (RELATÓRIO, 1855, p. X).

Em épocas muito mais recentes, já no século XX, o transporte da pólvora continuava a ser efectuado em carroças puxadas por muares, conforme se regista em um interessante registo fotográfico, já publicado (CARDOSO, 2021, Fig. 25, em cima) (Fig. 38).

No interior do pátio, e na face setentrional do muro que delimita o tanque da “Fábrica de Cima” edificado no último quartel do século XVIII, avulta a representação de mais um navio de guerra (embarcação n.º 18) desenhada a vermelho e negro, a traço, de características completamente diferentes das anteriores representações. Esta, é compatível com o último quartel do século XVII, início do XVIII, uma vez que mostra o mastro da mezena envergando um bastardo, que por esta altura foi substituído por uma carangueja. No entanto, esta hipótese não é suportada pela época de construção do próprio muro que lhe serve de suporte, que será cerca de um século mais moderno. O desenho terá sido executado por alguém conhecedor da arquitectura naval da sua época, sendo possuidor de conhecimentos artísticos que neste caso redundaram em



Fig. 37 – Plataforma e pontão existentes em Caxias para o embarque da pólvora produzida na Fábrica da Pólvora de Barcarena, tendo o pontão sido há anos destruído pelo mar. Foto de M. C. André.



Fig. 38 – Carroças puxadas por muare, utilizadas no transporte da pólvora, até Caxias, fotografadas na estrada, junto da antiga abegoaria, a montante da entrada principal da Fábrica da Pólvora de Barcarena. Foto da década de 1960, arquivo da CMO, reproduzida por J. L. Cardoso.

benefício do realismo da representação executada. Os pormenores mais relevantes de esta representação encontram-se bem evidenciados, muito à maneira dos navios da igreja do Espírito Santo dos Navegantes, Sesimbra (SALGADO, FREIRE & FRAGA, 2017), ou de outros registos que terão sido executados por homens do mar, como ex-votos, sobre acontecimentos ocorridos e que deixaram memória ao terem ficado registados: para além de muitas outras ocorrências de grafitos náuticos que têm sido referenciadas em Portugal e em outros territórios ultramarinos, e que aguardam sistematização, são exemplos muito conhecidos os pequenos quadros que, com frequência, ocorrem em muitas capelas e igrejas do litoral português.

A importante representação deste navio de guerra, completamente diferente das demais, talvez não por acaso situada em espaço distinto das anteriores, mais recatado e protegido, corresponderá desta forma a uma finalidade distinta, podendo corporizar um ex-voto ou um simples testemunho de presença, registado em espaço profano, enquanto o seu autor, talvez um membro da tripulação, aguardava pelo carregamento da pólvora em carros de bois destinada ao respectivo vaso de guerra. O que é notável é o facto de esta representação ter chegado preservada e quase incólume até os nossos dias, por jamais em época ulterior àquela parede ter sido aplicado qualquer reboco.

O presente contributo integra pois, um conjunto diversificado de informações respeitantes a um património até agora completamente desconhecido no antigo complexo fabril de Barcarena e que, pela sua importância, tanto intrínseca, do foro cognitivo e artístico, como no respeitante ao conhecimento dos processos de distribuição e comercialização da pólvora produzida em Barcarena no último quartel do século XVIII e inícios do século XIX, importa continuar a ser estudado e publicado.

REFERÊNCIAS

- CARDOSO, João Luís (2021) – A Fábrica da Pólvora de Barcarena e as “Ferrarias del Rey”: um projecto de arqueologia industrial em construção. *Estudos Arqueológicos de Oeiras*. Oeiras. 28, p. 337-400.
- CALLIXTO, Carlos Pereira (1988) – Fortificações marítimas do concelho de Oeiras. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras.
- MARTINS, Adolfo & RAMALHO, Maria (2016) – Navios no Mosteiro da Batalha: contributo para o estudo dos graffiti históricos. *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa. 19, p. 301-311.
- MARTINS, Adolfo & RAMALHO, Maria. (2018) – Navios numa fonte? Contributo para o estudo dos grafitos históricos da Crismina. In *Fonte da Crismina: no caminho da duna*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- QUINTELA, Antonio C.; CARDOSO, João Luís & MASCARENHAS, José Manuel (2000) – *A Fábrica da Pólvora de Barcarena. Catálogo do Museu da Pólvora Negra*. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras.
- QUINTELA, Antonio C.; CARDOSO, João Luís & MASCARENHAS, José Manuel (2006) – The Barcarena gunpowder factory: its history and technological evolution between the Seventeenth and twentieth centuries. *Gunpowder, explosives and the state. A technological history* (Brenda J. Buchanan, ed.). Ashgate Publishing Limited, p. 123-141.
- QUINTELA, Antonio C.; CARDOSO, João Luís & MASCARENHAS, José Manuel (1998/1999) – Fábrica da Pólvora de Barcarena. História e evolução tecnológica entre os séculos XVI e XX. *Arqueologia & Indústria*. Lisboa. 2/3, p. 17-40.
- QUINTELA, Antonio C.; CARDOSO, João Luís; MASCARENHAS, José Manuel & ANDRÉ, Maria da Conceição (1995) – *A Fábrica da Pólvora de Barcarena e os seus sistemas hidráulicos*. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras.
- RELATÓRIO (1855) – *Relatório sobre a fabricação, e administração da pólvora por conta do Estado e o seu commercio*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- SALGADO, Augusto & FREIRE, Jorge & FRAGA, Tiago. (2017) – Notes on the Ship Graffiti in the Espirito Santos dos Navegantes Hospital, Sesimbra, Portugal. *International Journal of Nautical Archaeology*. 46. 10.1111/1095-9270.12261.