

16

APONTAMENTOS

de Arqueologia e Património

JUN 2022

ISSN: 2183-0924

NA

NÚCLEO
DE INVESTIGAÇÃO
ARQUEOLÓGICA

ERA
ARQUEOLOGIA

APONTAMENTOS

de Arqueologia e Património

16

JUNHO

2022

Título: **Apontamentos de Arqueologia e Património**
Propriedade: **Era-Arqueologia S.A.**
Editor: **ERA Arqueologia / Núcleo de Investigação**
Arqueológica – NIA
Local de Edição: **Lisboa**
Data de Edição: **Junho de 2022**
Volume: **16**
Capa: Placa de xisto decorada da Anta 1 de Vale da Moura
(Foto de António Carlos Valera)

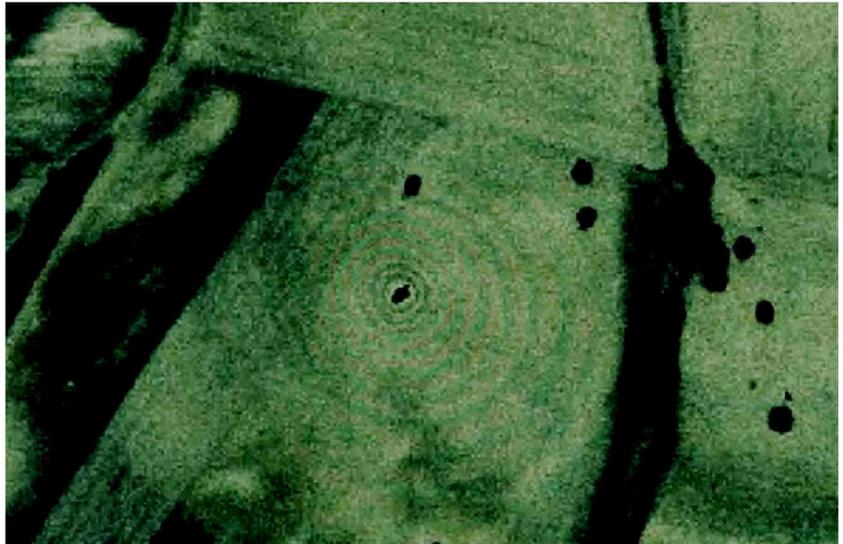
Director: **António Carlos Valera**

ISSN: 2183-0924

Contactos e envio de originais:
antoniovalera@era-arqueologia.pt

Revista digital.
Ficheiro preparado para impressão frente e verso.

O uso do acordo ortográfico está ao critério de cada autor.



ÍNDICE

EDITORIAL	07	Inês Mendes da Silva BOA VISTA 5 E AS COMPANHIAS PARA O COMÉRCIO DO BRASIL. 1490-1720.	41
Tiago do Perreiro, António Carlos Valera PLACAS DE XISTO E BÁCULO DA ANTA 1 DE VALE DE MOURA (ÉVORA). BREVE APONTAMENTO	09	Ana Rosa, Inês Simão A ANTIGA FÁBRICA NAPOLITANA, ALCÂNTARA. UMA PERSPECTIVA ARQUEOLÓGICA SOBRE A CASA DAS CALDEIRAS	49
António Carlos Valera, Tiago do Pereiro ROUCA 7 (CANO, SOUSEL): GEOFÍSICA DE UM NOVO RECINTO DE FOSSOS PRÉ-HISTÓRICO	15	Ana Catarina Basílio, André Texugo, Tiago do Pereiro ARQUEOLOGIA: CONTRIBUIÇÕES PARA A ADOÇÃO DO SENSOR LIDAR DE DISPOSITIVOS MÓVEIS NA PRÁTICA ARQUEOLÓGICA	57
António Carlos Valera, Ana Catarina Basílio, Alessio Gorga, Nelson Almeida, Juliana Ferraz O GRANDE COMPLEXO DE RECINTOS DE FOSSOS PRÉ-HISTÓRICO DO MONTE DA CONTENDA (ARRONCHES): ABORDAGEM A PARTIR DE DISTRIBUIÇÕES DE SUPERFÍCIE	21	Ana Costa Pereira, Tomás Pereira Botelho DESCONSTRUÇÃO DO PROCESSO DE ESCAVAÇÃO ARQUEOLÓGICA: TEMPO, AGÊNCIA E MEDIAÇÃO	69
Patrícia Diogo Monteiro, Artur Ribeiro, António Carlos Valera WOODLAND RESOURCES IN PERDIGÕES: ANTHRACOLOGICAL ANALYSIS OF CHALCOLITHIC AND EARLY BRONZE AGE CONTEXTS	33		



EDITORIAL

25 anos de ERA Arqueologia

A ERA Arqueologia faz este ano 25 anos. Ao longo deste quarto de século de existência o seu compromisso com a divulgação e publicação dos seus trabalhos e do conhecimento produzido traduziu-se numa intensa actividade editorial, na participação em inúmeras reuniões científicas nacionais e internacionais ou publicação regular de artigos em actas e revistas de especialidade. De entre todas estas realizações ganha particular relevo o esforço dedicado à actividade editorial, porque é diferenciador, representa a forma como a empresa pensa e vê a sua actividade e é demonstrativo desse mesmo compromisso.

De facto, tendo a ERA surgido em 1997, o primeiro número da revista em papel ERA Arqueologia, foi publicado em 2000. Até 2008 foram sucessivamente editados oito volumes, nos quais se publicaram trabalhos da empresa, artigos de investigação e teoria, se discutiram questões da organização da arqueologia e da profissão (Ensino, Divulgação, Ordem dos Arqueólogos, Cadernos de Encargos, etc.). Seguiu-se a revista online Apontamentos de Arqueologia e Património, que publica agora o seu 16º volume. A par, criaram-se as séries ERA Monográfica, já com seis volumes editados, e Perdigões Monográfica, com dois volumes publicados, às quais se soma a publicação das actas de um workshop.

Para utilizar uma expressão em voga: conhecer, debater, divulgar e comunicar fazem parte do “nosso ADN”

António Carlos Valera

BOA VISTA 5 E AS COMPANHIAS PARA O COMÉRCIO DO BRASIL. 1649 -1720.

Inês Mendes da Silva*

Resumo:

Na última década, na zona ribeirinha de Lisboa, têm sido inúmeros os achados arqueológicos que nos têm permitido compreender o desenvolvimento da antiga linha de costa da capital, assim como, cimentar os nossos conhecimentos sobre as rotas comerciais do período Moderno, nomeadamente, no que à zona da antiga Praia da Boa Vista respeita.

O Boa Vista 5, uma embarcação descoberta em 2020, é um destes exemplos e constitui-se como fonte histórica fundamental, não só para efeitos da história da construção naval, mas também para um maior conhecimento das relações intercontinentais na transição entre os séculos XVII e XVIII.

Identificada nas imediações da antiga Junta do Comércio Geral do Brasil, a sua descoberta remete-nos para uma fase da história de Portugal em que, gradativamente, a Carreira da Índia começa a ser substituída pelo estabelecimento de rotas comerciais regulares com o Brasil.

Abstract:

Boa Vista 5 and the companies for the Brazil trade. 1649-1720.

Recent archaeological finds at the old Boa Vista beach enabled a better understanding of the development of Lisbon's coastline (or shoreline) but also the trade routes from the modern age.

One of these finds, the vessel Boa Vista 5 from the XVII/XVIII centuries, presents a unique opportunity to study the history of shipbuilding but also the trade relations between different continents.

Identified near the former Junta do Comércio Geral do Brasil it represents a moment in Portugal's history in which the Career of India begins to be replaced by regular trade routes with Brazil.

1. Introdução

O início do séc. XVII foi, principalmente para os países ibéricos e outros mediterrânicos europeus, pautado por uma tendência para a recessão e, conseqüentemente, para a estagnação demográfica, contrariando a tendência de crescimento económico registada no decurso do séc. XVI. Em simultâneo, assiste-se ao desenvolvimento das potências do Norte da Europa (Inglaterra, Holanda e França), que se traduziu numa transferência geográfica dos centros económicos (MIRANDA, 2011), muito agudizada por dois grandes conflitos militares que marcaram o período entre a 1ª metade do séc. XVII e o 1º quartel do séc. XVIII, a saber: a Guerra dos 30 anos (1618-1648) e a Guerra da Sucessão de Espanha (1702-1714).

Portugal, por sua vez, esteve durante cerca de 60 anos integrado no seio do império luso-espanhol e, nessa posição, esteve refém das regras das monarquias compostas, i.e., em caso de conflito bélico, os obstáculos criados pelas políticas contrárias à transferência de fundos entre Estados, também tinham a sua expressão nas zonas coloniais, dado que obrigavam à utilização coordenada dos recursos portugueses e castelhanos (Casalilla, 2011). Ora esta situação, com o aumento da *supra* citada tensão internacional entre as diferentes potências, e com o crescente descontentamento gerado pelo domínio filipino, iria agravar-se de forma irreversível culminando com a Guerra da Restauração, que inicia com a proclamação da Independência em 1640 e perdura até 1668, altura em que é assinado o Tratado de Lisboa. Nesse âmbito, urge, como medida primordial, proteger os interesses portugueses no Brasil que se encontravam a ser tomados pelos Holandeses, por forma a garantir os capitais necessários para suportar o conflito com o país vizinho.

*ERA-Arqueologia S.A..

A conjuntura acima descrita resulta, para os envolvidos, em enfraquecimento económico e em acrescidas dificuldades em assegurar as praças ultramarinas conquistadas nos séculos anteriores, a Oriente e Ocidente, assim como as carreiras regulares que garantiriam, no caso de Portugal, e na óptica do Padre António Vieira, grande impulsionador na criação da Companhia Geral para o Estado do Brasil, “os cabedais necessários para sustentar a guerra interior com Castela, que não pode deixar de durar alguns anos”. Ora este garante só seria exequível, de acordo com o jesuíta, através da criação de Companhias que estivessem suportadas por capitais privados, considerando que os estatais se encontravam esgotados por via da conjuntura anteriormente mencionada. No seu sermão de 1644, exalta os benefícios deste género de instituições e refere que o único aspecto que refreia Portugal da sua criação, é a “*experiência de ser mal reputados na fé alguns de seus comerciantes*”, numa clara referência aos cristãos-novos (Ferreira, 1954).

No fundo, era fundamental ultrapassar as questões religiosas, para “contrapor a acção ofensiva das empresas estrangeiras (...) Surgiram, assim, Companhias contra Companhias na competição colonial” (Dias, 1976).

No entanto, ao contrário das restantes Companhias coloniais europeias, cujos objectivos passavam pela ocupação, povoamento e exploração de territórios ultramarinos (sob as respectivas ordens régias), a portuguesa iria destacar-se por dois aspectos fundamentais: por ser a primeira de cariz privado e pelos serviços (quase exclusivos) de escolta prestados às frotas mercantis (Freitas, 1951).

Na realidade, ultrapassadas que foram as questões de religião e fé junto da Inquisição (trabalho muito desenvolvido pelo próprio Pe. António Vieira), foi possível avançar com a criação, em 1649, daquela que é considerada como a primeira companhia privada europeia, considerando, não só a origem do seu capital mas, e mais fundamental, o facto de ser independente face aos poderes régios e religiosos. Na verdade, e contrariando a tendência das restantes companhias europeias, nomeadamente, a Holandesa, “*esta Junta, & o governo, será independente com inibição a todos os Tribunais, maiores & menores (...) porque como a Companhia se forma de cabedal e substancia própria dos que a hão de governar (...) sem entrar cousa alguma da fazenda de Vossa Majestade...*”¹.

É com base nestes pressupostos que é então estabelecida, na zona da Boavista e suas imediações, a Companhia com todas as suas casas, armazéns e afins. A esse propósito: “*6 – que por quanto desde o Caes da Madeira até à Boa vista, não há casas sufficientes para tão grande machina, como he a fabrica de trinta & seis nauios de guerra, fazendas, acucares, vinhos & mais cousas pertencentes a esta Companhia (...) E outrossi tomarão por aposentadoria todas as mais casas, & almazens, cubertos, & descobertos, de todo aquele districto, do Corpo Santo, ate Sam Paulo (...)*”⁷ – *Que por ser grande a fabrica de tão continuadas Armadas (...) que para ellas he necessária, & o marítimo desta cidade tão embaraçado, que não ha lugar aonde se accomodem, he Vossa Majestade seruido de lhe dar pera esse efeito os almazens, que seruem de infermaria aos forçados das gales,*

pera fabrica de pipas (...) e juntamente licença para poderem fabricar alguns junto do mar, no lugar que mais conveniente lhe parecer desde Sam Paulo, ate a boa vista, os quaes serão em forma que não prejudiquem a vizinhança.”²

A instituição da Companhia Geral do Comércio para o Brasil foi, assim, uma nova experiência, um contra-ataque de D. João IV à Companhia Holandesa das Índias Ocidentais entrincheirada em Pernambuco e Bahia (Dias, 1976).

Por volta de 1662, esta Companhia é extinta, sendo criada a Junta da Companhia Geral do Comércio, ou Junta do Comércio Geral do Brasil, que resultou da reconfiguração da anterior, mantendo os mesmos objectivos mas, juridicamente, tomando-se de natureza estatal. Neste sentido, o Despacho era realizado “*dentro do Paço, na casa que está deputada para isso*” (Capítulo VI do Regimento da Junta do Comércio Geral – 1673). Esta Junta dispunha de amplas instalações na cidade, que integravam estaleiros de construção e reparação naval. Este complexo estava estrategicamente localizado na frente ocidental da Ribeira, algures entre a Igreja de São Paulo e a velha praia de Santos, na frente sul da Rua Direita da Boavista e, a poente, teria limite num Baluarte³, em “salgados e chãos da Câmara de Lisboa, aforados à Junta em 1671 (Caetano, 2008).

2. Enquadramento

A área entre Santos e a actual Praça D. Luís I, até aos finais do século XIV era considerada um ermo, os arrabaldes da capital. Na segunda metade desta centúria, Fernão Lopes, relata o papel interventivo que este segmento entre a Praia da Boa Vista e Santos, desempenhava no tráfego marítimo (Ramos, 1994). Mas é sobretudo nos séculos XV e XVI que se intensifica nesta zona a instalação de grupos de marinheiros, pescadores e de outros mestres ligados à faina marítima na produção de poleame, enxárcias, ferragens e de outros aprestos associados à actividade náutica, imaginário que ainda persiste na toponímia de algumas ruas, como é o caso da Rua dos Mestros ou da Rua das Gaivotas (Macedo *et al.*, 2017). É também nesta zona de actividade marítima e mercantil que o Provedor da Casa da Índia instala a sua casa senhorial, o Palácio Almada Carvalhais, no Largo do Conde Barão nº 13/14, cuja construção original data da 1ª metade do século XVI (Nunes, 2020).

É sobretudo, a partir de 1515, data da promulgação da provisão régia de D. Manuel (Provisão que reserva a Praia da Boavista para espalmar e reparar navios), que estas áreas ribeirinhas são efectivamente reservadas a actividades de estaleiro, nomeadamente, entre a praia do Cata-que-farás e Santos. O espaço reservado às construções régias, apenas foi definido a partir de 1546, mas já era amplamente utilizado na construção e reparação de todo o tipo de embarcações.

A estruturação da zona continuou posteriormente, sendo conhecida em finais do século XVII como “Ribeira da Junta do Comércio”, uma área de construção e reparação naval onde se instalaram as companhias monopolistas do comércio com o Brasil, durante os séculos XVII e XVIII (Sarrazola *et al.*, 2014), nomeadamente, a Companhia Geral para o Estado do Brasil, mais tarde, Junta para o Comércio do Brasil.

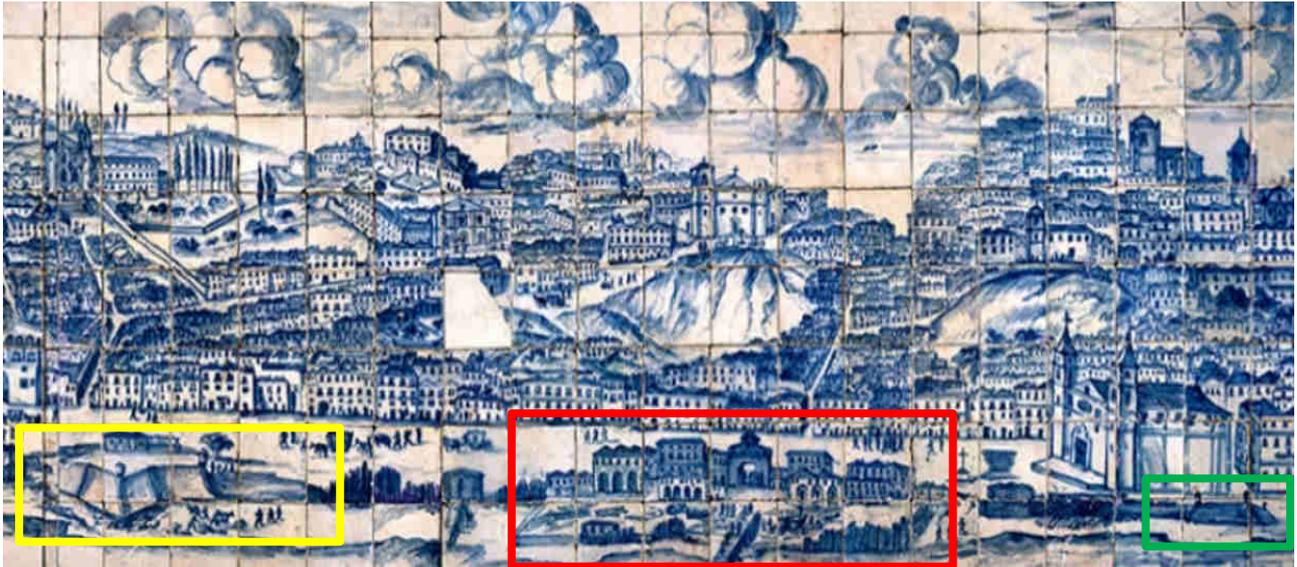


Figura 1 - Pormenor do painel Grande Panorama de Lisboa (MNAZ1): vista da Praia da Boavista, entre o Baluarte da Porta do Pó (amarelo, a Oeste) e o Forte de São Paulo (verde, a Este). Ao centro (encarnado), a Junta do Comércio Geral do Brasil.

É, então, nesta fase, que esta área conhece uma ocupação com todo o tipo de infra-estruturas que se supõem como bases para uma actividade comercial, baseada numa indústria naval cujos estaleiros ocupariam as praias fluviais de Lisboa. São hoje onhecidos vários pontos de fundeadouro em Lisboa, que permitiam o acesso à cidade por via fluvial em período Moderno, localizados entre a área do actual Campo das Cebolas e Belém, nomeadamente, o ancoradouro do Restelo, Santo Amaro e o da Boa Vista ou Santa Catarina (Bettencourt *et al.*, 2018).

A expansão da área portuária construída de Lisboa é pois, mais evidente, sobretudo a partir do século XVIII, nomeadamente, com a instalação da Casa da Moeda em S. Paulo, entre outras infraestruturas ao longo da margem do Tejo. Podendo-se acrescentar, na proximidade da área em análise, a existência do Cais do Tojo da Boa Vista, reformulado em 1771 para embarque de lamas (Gomes, 2014), bem como da existência na Boa Vista, em 1798, do Paço da Madeira, instituição alfandegária que controlava, entre outros produtos, a carga e descarga de madeiras⁴.

Vários testemunhos arqueológicos, recentemente descobertos corroboram esta vocação fluvial marítima da orla ribeirinha de Lisboa: tal é o caso de Belém; Santos e Largo Vitorino Damásio; Calçada Marquês de Abrantes, Boa Vista, São Paulo; Mercado da Ribeira; Praça D. Luís, Cais do Sodré; Praça do Comércio (Blot, 2003).

3. Boa Vista 5

A descoberta do Boa Vista 5, analisada de forma integrada com os restantes vestígios de carácter portuário descobertos nesta zona (paliçadas, passadiços, pontões, cais, rampas), assim como, com as embarcações suas contemporâneas, Boa Vista 1 e Boa Vista 2 (registadas na área contígua), remetem-nos, com as devidas reservas, para as actividades

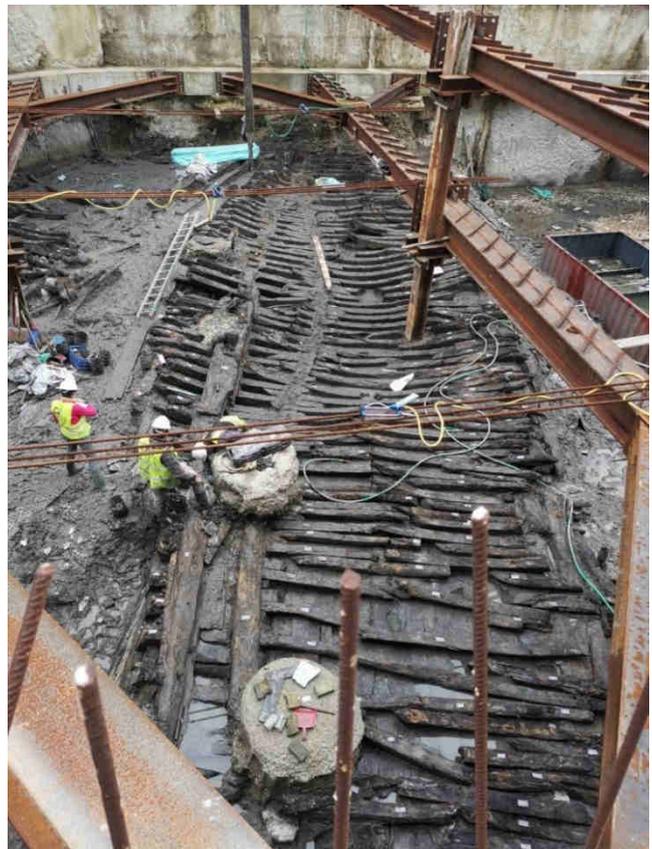


Figura 2 – Aspecto da escavação do Bela Vista 5.

que seriam levadas a cabo pela *supra* mencionada Junta do Comércio desde a sua forma original, enquanto Companhia Geral para o Estado do Brasil (a partir de 1649), nomeadamente, no que à construção e reparação naval se refere.



Figura 3 - Vista Panorâmica de Lisboa (segmento central - Boavista), Clement Lempriere, atribuído, c. 1709, colecção José Manuel Conceição (Gabinete Estudos Olissiponenses).

Na Constituição da Companhia é claro que existia o compromisso da construção, nos dois primeiros anos de existência, de trinta e seis naus de guerra, que serviriam de protecção às carreiras mercantes que seguiam rumo ao Brasil e que, lá chegadas, se repartiriam para entrar nas suas praças e portos, a partir dos quais, depois de carregados os navios, se juntariam e regressariam a Portugal.

É no cruzamento das fontes históricas, como a Instituição da Companhia Geral para o estado do Brazil, (1649) e o Regimento da Junta do Comércio Geral (1673), com as fontes arqueológicas, que se obtém a confirmação das actividades de construção/reparação naval e trocas comerciais que ali se terão desenrolado na antiga Praia da Boavista.

Por outro lado, quando se analisam, de forma genérica, as fontes iconográficas (Leite, 2019) desta zona da cidade de Lisboa, entre o séc. XVII e meados do séc. XVIII, facilmente nos apercebemos que este complexo naval e comercial, situado num dos fundeadouros privilegiados da capital desde o período Romano (Macedo, Parreira, 2013), era ponto obrigatório de paragem/passagem de embarcações de mais diversa natureza e nacionalidades. A esse propósito, refira-se a *Relaçam em qve se trata, e faz hua breue descrição dos arredores mais chegados à Cidade de Lisboa, & seus arrebaldes (...), datada do segundo quartel do séc. XVII: "Oiteiro da boa vista/ comparapeitos de pedra/ onde tem gente do mar (...)* *Daqui numa larga praya/ ferosa por excellencia/ parecem muytos navios/ que vem de partes diversas/ São varias embarcações/ de alto bordo, & das rasteiras/ Vrcas, naos, galês, pataxos/ fetias, & carauellas./ Aqui se lanção a monte,/ & de ordinário daõ crenal/ fazem de*

nouo, & e desfazem/ as embarcações já velhas (...) *Adiante esta Sam Paulo/ onde nações estrangeiras (...)* *parecem dar obediência."*⁵

Acresce que o referido complexo se encontrava defendido por duas estruturas militares que o ladeavam: o Forte de São Paulo, a nascente e o Baluarte da Porta do Pó, a poente. Este sistema defensivo corrobora, em certa medida, a relevância da Instituição em si e das movimentações que se desenvolveriam junto desta margem do Tejo.

Quando, finalmente, nos debruçamos de forma genérica sobre os contextos arqueológicos registados na área que corresponderia, grosso modo, ao complexo da antiga Junta do Comércio, constatamos que, para a época em apreço (transição entre os séculos XVII e XVIII), se destacam as três grandes embarcações: Boa Vista 1, Boa Vista 2 e Boa Vista 5. Estes contextos, ao serem analisadas as componentes artefactuais associadas, com alguma facilidade poderão ser relacionados com as navegações oceânicas, tornando-os, com o devido afastamento que ao arqueólogo/historiador compete, candidatos a ali terem sido construídos, desmantelados, ou apenas, estarem de passagem entre viagens, ao Brasil ou a outra colónia nacional, que implicassem a navegação em mares de águas quentes.

Focando a análise na referida componente artefactual, nomeadamente naquela que se encontrava associada à última, e mais completa, embarcação descoberta na zona da actual Boavista, o Boa Vista 5, deparamo-nos com uma série de evidências que, sem sombra de dúvida, indiciam que este navio terá navegado pelas zonas dos trópicos.

Desde búzios de grandes dimensões, a côcos (tanto na sua forma original, como brunidos e decorados), a sementes de cacau e um conjunto relevante de elementos de adorno em cornalina, todos apontam para que este navio e sua tripulação tenham navegado por/para climas tropicais.



Figura 4 - Búzio género Bursa⁶.



Figura 5 – Cacau.

4. Considerações finais

A ocupação da antiga praia da Boavista para a construção/reparação naval, encontra-se sobejamente documentada, tanto ao nível das fontes documentais conhecidas, como ao nível das fontes arqueológicas que, paulatinamente, têm vindo a ser descobertas na orla fluvio-marítima lisboeta, desde o Mercado da Ribeira até Santos.

Desde a Provisão de 1515, anteriormente referida, passando pelas descrições dos inícios do séc. XVII, até meados do séc. XIX, altura em que avança o Aterro da Boavista, tudo indica que este ponto da cidade terá sido fulcral para o desenvolvimento da indústria naval e actividades associadas.



Figura 6 – Onion bottle com selo datado de 1702 “Tho Hammond”.

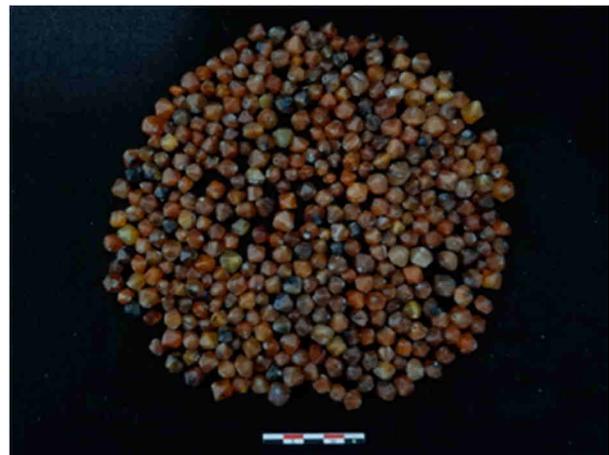


Figura 7 – Conjunto de elementos de adorno em cornalina.

Por outro lado, e no que à História Económica de Portugal concerne, o estabelecimento da Companhia Geral para o Estado do Brasil (1649) na Boavista, não só reflectiu a importância estratégica da decisão da sua constituição, que se revelou fundamental para o desenvolvimento de uma

posição de poder face aos avanços da Holanda sobre as praças e portos nacionais em território Brasileiro, como também confirmou a relevância daquela praia enquanto fundeadouro natural para embarcações de todas as nacionalidades e tipologias⁸.

Difícilmente se poderão associar de forma objectiva as embarcações descobertas entre os séc. XX e XXI aos seus proprietários originais, às suas viagens, às suas cargas ou às suas tripulações. No entanto, e tal como certos investigadores, que já avançaram com algumas possibilidades nesse sentido, procurando uma vertente (que se pretende) mais humana da historiografia, a Arqueologia de nada serve se não contar uma história (Sarrazola, 2013).

Notas

¹ Idem

² Idem

³ Assume-se este Baluarte como podendo corresponder ao Baluarte da Porta do Pó, que surge em diversas representações iconográficas da época e que, em conjunto com o Forte de São Paulo, constituiria uma linha de defesa dos terrenos/actividades da Junta.

⁴ CORREIO MERCANTIL (1798) – Arrendamentos. Lisboa. 51, Disponível online em <https://books.google.pt>: p. 407

⁵ Relaçam, em que se trata, e faz, hua breue decrição dos arredores mais chegados à Cidade de Lisboa (...) (1970) Reprodução fac-similada. Lisboa. Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa

⁶ Se atendermos às suas relevantes dimensões, remete-nos para águas tropicais. O mais provável é ser a Bursa corrugata, que se distribui no sul da América do Norte, América Central e norte da América do Sul, assim como, na costa Noreste de África

⁷ “Pela banda da terra ía uma orla de baiucas multiformes, os tristes taboados da Companhia do gaz (...), e estalleiros e estancias desde a Moeda até às alturas do Conde Barão. Pela banda do mar, uma fila quasi ininterrupta de botes, barcacas de areia, e fragatões de carga. De tamanha anarchia ninguem sonhava que saísse tão depressa a formosa rua Vinte e Quatro de Julho” (CASTILHO, 1893)]

⁸ Relaçam, em que se trata, e faz, hua breue decrição dos arredores mais chegados à Cidade de Lisboa (...) (1970) Reprodução fac-similada. Lisboa. Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa: p. 6 – “Espanhola, Catalam, Italiana, & Tudesca/A Francesa, & Biscainha,/ Ceciliana, & Framenga (...)”.

Referências Bibliográficas

BETTENCOURT, J.; COELHO, I. P.; FONSECA, C.; LOPES, G.; CARVALHO, P.; SILVA, T. (2018) – Entrar e sair de Lisboa na época moderna: uma perspectiva a partir da arqueologia marítima. *Meios Vias e Trajectos*. Lisboa. CML/CAL/SGL: 144-159.
 BETTENCOURT, J.; COELHO, I. P.; FONSECA, C.; LOPES, G.; CARVALHO, P.; SILVA, T. (2014) – Boa Vista 1 e Boa Vista 2: first data on tow Ealy Moderna ships discovered in Lisbon (Portugal). *Actas del V Congreso Internacional de Arqueologia* (Cartagena): 957-967.
 BLOT, M. L. (2003) – Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-

marítimas em Portugal. *Trabalhos de Arqueologia*. 28. Lisboa. MC/IPA: 239-241.

CAETANO, C. (2008) – *Armazéns da Junta da Companhia Geral do Comércio in Lisboa em Azulejo antes do Terramoto de 1755* [Projecto de Investigação, PTDC/EAT-EAT/099160/2008] Instituto de História da Arte FCSH-Universidade NOVA de Lisboa, acedido em 15 de Dezembro de 2021, <https://lisboaamazulejo.fcs.unl.pt/>.

CASALILLA, B. (2011) – Os impérios ibéricos e a globalização da europa séc. XV-XVII. Lisboa. *Temas e Debates*: 329.

CASTILHO, J. (1893) – *A Ribeira de Lisboa. Descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa. Imprensa Nacional: 660-661

DIAS, M. N. (1976) – *Companhias versus companhias na competição colonial in Revista Portuguesa de História*, tomo XVI. Coimbra. Imprensa da Universidade de Coimbra: 97

FREITAS, G. de (1951) – A Companhia Geral do Comercio do Brasil 1649-1720. *Revista de História*. São Paulo. FFLCH, São Paulo: p.91

FREITAS, Gustavo de (1951) A Companhia Geral do Comercio do Brasil 1649-1720 in *Revista de História*, FFLCH: 91.

GOMES, A. (2014) – *Os caes do sítio da Boavista no século XVIII: um estudo arqueológico de estruturas portuárias*. Dissertação de Mestrado em arqueologia. Lisboa. FCSH. policopiado: 104-105.

LEITE, A. C. (2019) – Uma vista desconhecida de Lisboa antes do Terramoto: problemáticas e possibilidades. *A imagem de Lisboa, O Tejo e as Leis Zenonianas da vista do mar*. Lisboa. CML.

MACEDO, M.; PARREIRA, J. (2013) – O fundeadouro romano da Praça D. Luís I. *Actas do I Congresso dos Arqueólogos Portugueses*. Lisboa. AAP: 747-750.

MACEDO, M.; NASCIMENTO, R.; MENDES DA SILVA, I.; BETTENCOURT, J.; LOPES, G. (2016) – *Relatório final dos trabalhos Arqueológicos Boqueirão do Duro*, texto policop. Cruz Quebrada. Era Arqueologia.

MACEDO, M.; MENDES DA SILVA, I.; LOPES, G.; BETTENCOURT, J. (2017) – A dimensão marítima do boqueirão do duro (santos, lisboa) nos séculos xviii e xix: primeiros resultados arqueológicos. *Estado da Questão – Arqueologia em Portugal*. Lisboa. AAP: 1916.

MACEDO, M.; SARRAZOLA, A.; FREITAS, T.; BETTENCOURT, J. (2011) – *Relatório final dos trabalhos Arqueológicos Praça D. Luís I*. texto policop. Cruz Quebrada. Era Arqueologia.

MIRANDA, S.; LAINS, P.; COSTA, L. (2011) – *História Económica de Portugal 1143-2010*. Lisboa. A Esfera dos Livros: 143.

NUNES, T. (2020) – *Relatório Final dos Trabalhos Arqueológicos realizados no Palácio Almada-Carvalhais*, texto policop. Cruz Quebrada. ERA Arqueologia.

PINTO, M.; MENDES DA SILVA, I. (2003) – *Relatório final dos trabalhos Arqueológicos no Mercado da Ribeira*, texto policop. Cruz Quebrada. Era Arqueologia.

PONCE, M.; NUNES, T.; PEREIRO, T.; SIMÃO, I.; BETTENCOURT, J.; LOPES, G.; MENDES DA SILVA, I. (2021) – *Relatório Final dos Trabalhos Arqueológicos realizados na Av. 24 de Julho/Boqueirão dos Ferreiros/Rua D. Luís I*, texto policop. Cruz Quebrada. ERA Arqueologia.

RAMOS, P. de O. (1994) – Porto de Lisboa. In F. Santana; E. Sucena (eds.), *Dicionário da História de Lisboa*. Lisboa. Carlos Quintas e Associados – Consultores: 724-727

SANTOS, R.; MATEUS, M. (2020) – *Relatório Preliminar dos Trabalhos Arqueológicos realizados Rua da Boavista nº 51 a 59 e Rua D. Luís, nº 18, 18A e 18B*. texto policop. Lisboa. Neoépica.

SARRAZOLA, A. (2013) – A grande tempestade de 19 de novembro de 1724: subsídios para uma abordagem narrativa. *Apontamentos de Arqueologia e Património*. 9: pp.83-88.

SARRAZOLA, A.; BETTENCOURT, J.; TEIXEIRA, A. (2014) – Lisboa, o Tejo e a expansão portuguesa: os mais recentes achados arqueológicos da zona ribeirinha. *O Tempo Resgatado ao Mar – Catálogo da Exposição*. Lisboa. Museu Nacional de Arqueologia: 111-116.

SARRAZOLA, A.; NASCIMENTO, R.; BETTENCOURT, J. (2012) – *Relatório final dos trabalhos Arqueológicos Sede da EDP, texto policop.* Cruz Quebrada. Era Arqueologia.

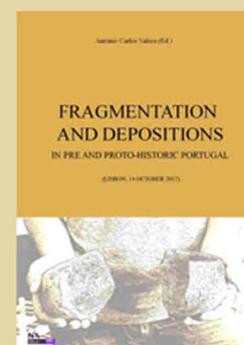
OUTRAS PUBLICAÇÕES DA ERA ARQUEOLOGIA



Série ERA Arqueologia (2000 – 2008)



Publicação de workshops



Série ERA Monográfica (2013 – 2022)



Série Perdigões Monográfica (2018 – 2020)

