

OS POTES *MARTABÃ*

UM CONCEITO EM DISCUSSÃO

SARA TEIXEIRA SIMÕES Arqueóloga, Assistente de Investigação do Instituto de Arqueologia e Paleociências das Universidades Nova de Lisboa e do Algarve

RESUMO Desde o século XVI, no contexto das novas dinâmicas criadas pelas viagens de expansão ultramarina que nos chegam referências às grandes talhas asiáticas, fabricadas no Porto de Martabão, um antigo Reino do Pegu. Todavia, o actual conhecimento que temos desses contentores é escasso, fragmentário e sobre eles permanecem muitas interrogações. Uma das questões que desde o início do estudo nos pareceu essencial esclarecer foi a do próprio nome e, consequentemente, do conceito de *martabã*. De facto, se parece não existirem dúvidas quanto à origem da denominação destes potes como *martabãs*, ao longo dos séculos essa designação alargou-se, passando a ser aplicada a diversos tipos de potes com características técnicas, formais, decorativas e até mesmo funcionais, bastante distintas entre si. Chega até nós como uma designação muito difusa e pouco esclarecedora quanto às peças que, efectivamente, podemos considerar *martabãs*.

Foi desta forma que iniciámos o trabalho que agora apresentamos, no qual, através do estudo quer de espólio arqueológico e de colecções museológicas proveniente de contextos de uma área alargada em torno de Lisboa, quer de análise de diversas fontes escritas, procurámos estreitar as características definidoras deste termo. Assim, propomo-nos apresentar um novo conceito de *martabã*, um termo que contém em si toda uma representação abstracta que é necessário definir e compreender, e que procurámos clarificar e tornar mais aplicável aos arqueólogos e historiadores da actualidade.

PALAVRAS-CHAVE *Martabã*, pote, contentores de transporte, conceito

INTRODUÇÃO

Os vestígios materiais constituem um dos maiores testemunhos das lógicas de circulação e das transformações que ocorrem nas sociedades. De uma forma subtil e sem corresponder a um processo massificado, os *martabãs* terão sido também eles agentes difusores de diferentes marcas identitárias, contribuindo para a consciência de um novo mundo, sincrético, e para uma convergência de tradições culturais.

Desde o século XVI, no contexto das novas dinâmicas criadas pelas viagens de expansão ultramarina durante a Época Moderna, que chegavam a Portugal referências aos grandes potes asiáticos, fabricados no Porto de Martabão, no antigo Reino do Pegu e actual Birmânia, local onde os portugueses terão criado uma feitoria entre 1512 e 1514. Todavia, o que sabemos sobre esses contentores é ainda escasso, fragmentário e sobre eles permanecem muitas interrogações. Apesar de séculos de contactos marítimos entre Portugal e a Ásia e dos inúmeros registos de naufrágios de embarcações, os *martabãs* de que temos conhecimento provenientes de contextos arqueológicos subaquáticos, em Portugal, são ainda em número bastante reduzido. De uma forma geral, no Ocidente, têm vindo a ser encontrados e recolhidos entre o espólio de destroços de naufrágios de embarcações europeias vindas do Oriente, nomeadamente em embarcações portuguesas, espanholas

e navios da Companhia das Índias Holandesas. Quanto às peças arqueológicas recolhidas em intervenções em meio terrestre, surgem igualmente de uma forma bastante esporádica, ou, pelo menos, são poucas as dadas à estampa.

O cruzamento das fontes documentais e do estudo do espólio material levou-nos a perceber que questões estruturais sobre estas peças continuavam ainda por esclarecer e definir, questões essas que aprofundámos no âmbito de um estudo por nós realizado anteriormente (Simões, 2009): Quais as características que definem um *martabã*? Quais os seus locais de origem e produção? A que funções se destinavam? Quais as especificidades que deveriam apresentar enquanto embalagens? Para que conteúdo, ou conteúdos, eram utilizados?

De facto, uma das principais conclusões à qual chegámos foi a de que *martabã* constitui um conceito demasiado abrangente, isto é, trata-se de um termo utilizado para definir um conjunto muito alargado de peças, muito heterogéneas entre si. Se por um lado não existia um entendimento quanto às características definidoras de um pote deste tipo, percebemos também que o próprio conceito que se foi criando ao longo dos séculos foi sofrendo alterações. Foi desta forma que embarcámos numa primeira tentativa de percepção do próprio conceito de *martabã*.

São poucas as páginas de que dispomos para aqui explorar de forma aprofundada todas estas questões, no

entanto, vamos procurar, de forma sucinta, definir um pouco mais estas sombras e silhuetas ainda difusas e pouco claras.

OS MARTABÃS E AS FONTES DOCUMENTAIS

Em Portugal o conhecimento acerca deste tipo de espólio encontra-se ainda numa fase embrionária. Durante décadas as peças de que tínhamos informação e às quais atribuíamos a designação de *martabã* pertenciam a colecções de museus de arte e a colecções privadas, sendo até há pouco tempo quase desconhecido este tipo de espólio com proveniência de contextos arqueológicos. Por outro lado, os trabalhos em torno dos *martabãs* têm tardado em aparecer, não só no contexto português como internacional.

As referências de europeus às grandes jarras fabricadas na cidade portuária de Martabão remontam ao século XVI. Não duvidamos de que os viajantes que as mencionaram sabiam de que objectos falavam, contudo constituem, para nós europeus do século XXI, relatos vagos e insuficientes para que saibamos como eram exactamente as *talhas Martabanas* (Góis, 1749, p. 543). Talvez seja esta uma das razões para que o termo tenha evoluído e alargado, passando a ser aplicado a vários tipos de potes que, de uma forma geral, se enquadram nas principais características que os viajantes deixaram por escrito. O termo *martabã* tornou-se aplicável a um conjunto de peças muito lato e que, de um modo geral, apresentassem características orientais.

Os relatos de viagens constituem fontes essenciais, registos escritos de quem, nos séculos XVI, XVII e XVIII viu os *martabãs* nos seus locais de produção, de quem viu a forma como eram utilizados e que produtos acondicionavam, de quem observou quem os utilizava. Por isso, estes foram elementos essenciais para a concretização de várias problemáticas.

Em Portugal, a referência mais antiga a *martabãs* encontra-se no *Livro Em que dá relação do que viu e ouviu no Oriente Duarte Barbosa*, datado de 1516. Ao descrever a sua viagem ao Porto de Martabão, o viajante português refere:

Também se fazem neste lugar muitas e grandes jarras de porcelana, mui grossas, rijas e formosas; há aí delas que levam uma pipa de água; são vidradas de preto e muito estimadas entre os mouros, e entre eles valem muito, as quais eles levam com muito benjoim em pães (Machado, 1946, p. 196).

E sobre as funções das referidas jarras, menciona umas *vasilhas de Martabão* utilizadas para transportar e vender gengibre verde em conserva:

Acha-se igualmente em Bengala muito gengibre beledi, do qual fazem muita e mui boa conserva com açúcar, e a levam a vender em vasilhas de Martabão ao país do Malabar (...) (Machado, 1946, p. 231).

Desde então, o nome deste porto tornou-se o local ao qual é associada a produção da grande maioria dos potes de grandes dimensões com características formais e decorativas de cariz oriental.

Habitualmente, a palavra *martabã* é aplicada a espólio muito diferente entre si e que corresponde, no geral, a potes de grandes dimensões, fabricados em grés e vidrados. Generalizou-se de tal forma que tem vindo a ser aplicado a peças muito divergentes a nível formal e decorativo, mas também de diferentes cronologias e de áreas geográficas bastante distintas. Também acerca das funções que desempenhariam quando trazidos nas embarcações entre a Ásia e a Europa as divergências existem. De 1596 data a 1.ª edição do *Itinerário, Viagem ou Navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas*. Trata-se do relato das viagens de um holandês pela Ásia, no qual compila todo o tipo de informação acerca desta área do globo (Linschoten, 1997). Sobre Martabão escreve:

(...) nesta cidade são feitas muitas das grandes jarras de barro a que na Índia chamam "martabanas" e que são levadas em grandes quantidades por toda a Índia. Há muita variedade delas, grandes e pequenas, algumas até com uma capacidade de duas pipas de líquido. São levadas em tamanha quantidade porque na Índia são usadas em todas as casas e navios em vez de barris, que lá não há, a não ser os que vêm de Portugal. Por isso, usam em seu lugar estas jarras que guardam óleo, vinho, água e coisas semelhantes, pois conservam-nos muito bem e são uma grande comodidade para o viajante. Muitas delas são também levadas para Portugal, pois usam-nas nas naus da carreira da Índia para guardar água, azeite, etc.

De salientar o facto de van Linschoten referir que é na Índia, e não no seu local de fabrico, que as jarras são denominadas de *martabanas*. Ora, aqui não estará já presente aquilo que podemos entender como a necessidade de associar um significado a um objecto? Isto é, parece-nos já ser notória a necessidade de, fora do local de produção, classificar peças exógenas para que, imediatamente, fossem identificadas. Certamente grandes jarras também as havia na Índia, contudo as fabricadas em Martabão apresentariam determinadas especificidades que se generalizaram a outras jarras que mostrassem características semelhantes. Assim, de forma natural e talvez involuntária, terá existido a necessidade de criar um nome que identificasse este

tipo de jarras, o que, em consequência, permitia a identificação imediata do seu significado. Da mesma forma, a um nível simbólico, se diferenciava este tipo de contentores e o identificava com uma cultura diferente.

No que se refere aos *navios mercantes que navegam de Goa para a China, Japão, Bengala, Malaca e por todas as partes do Oriente* (Linschoten, 1997, p. 179) diz ainda que:

O capitão, o mestre e o piloto, e os mercadores e passageiros, têm todos os seus próprios víveres e a sua água nas grandes jarras indianas a que chamam "martabanas" (Linschoten, 1997, p. 180).

Interessante notar que esta passagem revela-nos que, já no século XVI, os *martabãs* eram utilizados apenas por alguns, embora não nos esclareçam sobre as razões de tal distinção.

Outro importante relato é sobre a viagem do francês Pyrard de Laval ao Oriente, que decorreu entre os anos de 1601 e 1611, e que resultou na obra *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611) (...)*. Sobre a forma como a água era conservada a bordo dos navios, escreve:

Somme qu'en toute l'Inde, ils n'ont point notre invention des pipes, mais usent seulement de jarres les plus belles, mieux vernies et façonnées que j'ai vues ailleurs. Il y en a qui tiennent autant qu'une pipe et plus. Elles se font au royaume de Martaban, d'où on les apporte et d'où elles prennent leur nom par toute l'Inde. L'eau ne se gate et corrompt jamais là-dedans, et elles ferment avec la clef (Laval, 1998, p. 244-245).

Aqui Pyrard de Laval começa por relatar que em toda a Índia não são utilizadas pipas de madeira para conservar a água, como era costume próprio dos europeus. Seriam apenas usadas jarras, especificamente jarras fabricadas no Reino de Martabão, que se caracterizavam por serem as mais belas, as melhor vidradas e as melhor fabricadas, numa referência não só à sua beleza e valor estético, mas também à qualidade da sua tecnologia de fabrico, o que as distinguia de qualquer peça semelhante que já tivesse visto. Além de nos informar que se tratavam de jarras onde a água era conservada nos navios, indica-nos ainda que o eram por permitirem manter a sua qualidade. Na mesma frase refere que as jarras se fechavam à chave, o que julgamos poder tratar-se de uma estrutura metálica utilizada como tampa, ou até que envolvesse várias áreas da peça.

O que as fontes escritas nos parecem indicar é que, na realidade, já no século XVI na cidade portuária de Martabão se produziam peças com algumas diferenças

formais entre si, embora existam características que se nos afiguram como transversais. Mesmo que no século XVI se fabricassem potes com variações formais e decorativas e mesmo que o termo *martabã* fosse aplicado a peças com essas mesmas diferenças, actualmente essa panóplia de peças consideradas e denominadas de *martabã* alargou-se para lá do que pensamos que seriam os limites originais. Verifica-se que as fontes escritas reflectem um processo de conceitualização destes objectos, durante o qual se passou a associar a designação *martabã* a objectos, não com origem em Martabão, mas cujas características gerais correspondessem às dos produzidos neste porto.

Contudo, a leitura das fontes e a análise do espólio permitiu-nos avançar com uma proposta de definição de *martabã* e que apresentaremos a seguir.

PARA UMA DEFINIÇÃO DE MARTABÃ

O espólio que estudámos e que esteve na base desta nossa primeira tentativa de definição de *martabã*, corresponde a uma amostragem centrada na presença destes objectos numa região alargada em torno de Lisboa¹. Tomando esta cidade como o ponto central, são áreas onde foi possível determinar a existência de potes deste tipo, não se tratando de um critério de escolha baseado em nenhum perfil administrativo. Abarcámos diversos contextos que considerámos exemplificativos das possíveis proveniências dos *martabãs*, englobando potes de contextos museológicos e conjuntos provenientes de contextos arqueológicos terrestre e subaquático: escavação arqueológica do Mandarim Chinês – Rua Augusta, intervenção arqueológica urbana do Largo do Chafariz de Dentro – Alfama, intervenção na presumível nau *Nossa Senhora dos Mártires*, integrada no Projecto de São Julião da Barra bem como colecções do Museu Nacional de Arte Antiga, colecções municipais de Cascais, Peniche e do Museu Municipal de Vila Franca de Xira.

Do ponto de vista formal, através do cruzamento entre as informações que as fontes escritas veiculam (fontes documentais, bem como artigos de especialidade que referem este tipo de formas) e a análise do espólio, elaborámos uma série de características que poderão definir o que seriam os limites originais definidores de um *martabã*, isto é, das peças realmente produzidas nos fornos cerâmicos de Martabão e que chegavam a Portugal nos séculos XVI e XVII.

1. Agradecemos a todas as pessoas e instituições públicas que disponibilizaram as suas colecções para estudo: Dr. Jacinta Bugalhão, Museu da Cidade de Lisboa, Divisão de Arqueologia Náutica e Subaquática – IGESPAR, Museu Nacional de Arte Antiga, Câmaras Municipais de Cascais, Peniche e Vila Franca de Xira.

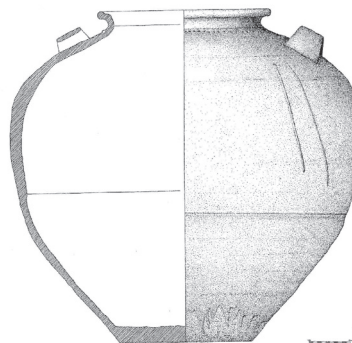
Através do que nos indicam as fontes escritas, percebemos que, a um nível funcional, um *martabã* desempenhava necessariamente a função de contentor. De facto, apesar das ressalvas que devam ser feitas por se tratarem de fontes literárias, como vimos, os viajantes que observaram e registaram estas peças, enaltecem sempre as propriedades destes potes enquanto contentores, propriedades essas que se encontram representadas em vários elementos dos conjuntos analisados.

Consideramos tratar-se de *martabãs* os potes de grandes dimensões (com uma altura máxima de referência que podemos considerar superior a 60 cm, podendo mesmo apresentar altura próxima dos 80 cm) e muito largos (com diâmetro máximo de referência superior a 50 cm e que poderá ultrapassar os 80 cm), frequentemente apresentando um diâmetro máximo do corpo superior às medidas da altura. Têm perfil cuja forma poderá ser hemisférica, globular ou ovóide (fig. 1).

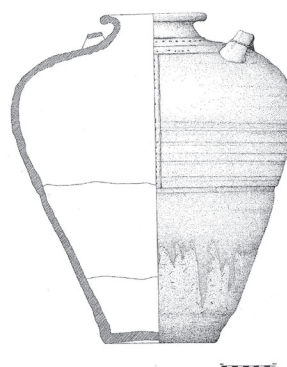
As marcadas estrias de modelação que observamos nas peças indicam tratar-se de potes fabricados a torno manual e as linhas de junção observadas em vários exemplares revelam as várias partes em que estes contentores eram construídos. Trata-se de potes fabricados em grés, com pastas de cor cinzenta, muito compactas e homogéneas, com elementos não plásticos em abundância, sendo o óxido de ferro o mais abundante. No espólio observado e que identificámos como *martabãs*, o grés é de tipo silicioso, bastante duro, compacto, impermeável e com um elevado grau de resistência. Apesar de constituir uma argila plástica, o grés é um barro mais difícil de trabalhar do que as argilas comuns e, por esta razão, apresentam paredes mais espessas.

De facto, uma das principais características do grés cerâmico é a sua resistência, que lhe é conferida pelos tipos de argila grosseira em que é fabricada. É ainda um tipo de material que por conter nas suas pastas feldspato e quartzo atinge altas temperaturas durante a cozedura, o que o torna mais sólido e lhe confere impermeabilidade. São estas características das pastas que explicam a utilização de peças de grés e os *martabãs*, como contentores de líquidos, entre os quais a água, o vinho e óleos. Apesar de se verificar que grande parte dos potes que considerámos *martabãs* não apresentam vidro no fundo ou junto a esta parte da peça, pensamos que esse elemento não seria necessário para manter os líquidos conservados dentro do contentor, dada a impermeabilidade inerente ao grés.

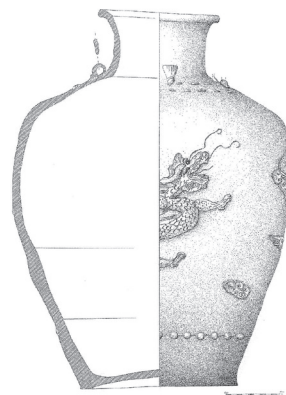
Por outro lado, esta mesma característica poderá explicar não só a sua utilização como contentor de líquidos, mas também de produtos sólidos, sobretudo no interior de uma embarcação.



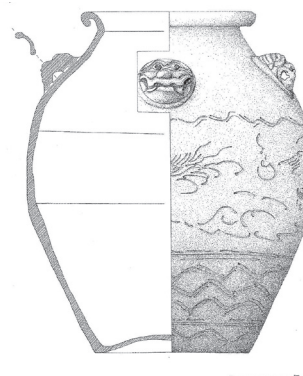
1. Pote martabã do Museu Nacional de Arte Antiga (MNAA, Inv: 469).



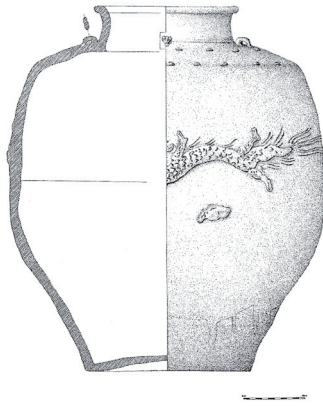
2. Pote martabã da colecção municipal de Cascais (E.359.04).



3. Pote do Museu Nacional de Arte Antiga (MNAA, Inv: 272).



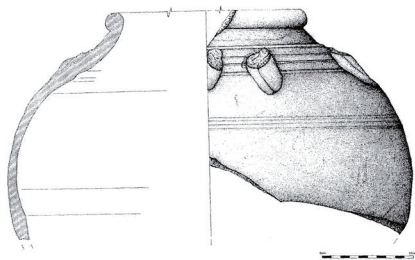
4. Pote do Museu Nacional de Arte Antiga (MNAA, Inv: 3305).



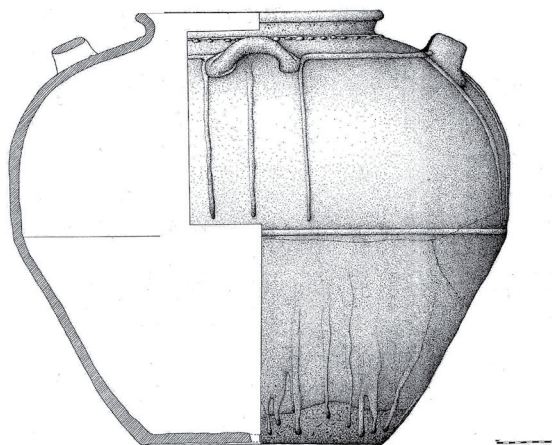
5. Pote do Museu Nacional de Arte Antiga (MNAA, Inv: 5870).



6. Representação fiel da feira de Goa, com as suas lojas, mercadorias e comerciantes quotidianos (Linschoten, 1997, Estampa 7).



7. Pote *martabã* proveniente da intervenção na presumível nau Nossa Senhora dos Mártires (SJB n.º 190.01).



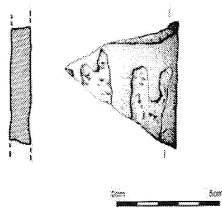
8. Pote *martabã* do Museu Municipal de Vila Franca de Xira.

Habitualmente os *martabãs* são vidrados de castanho-escuro (quase negro) ou castanho, nos 2/3 superiores das superfícies exteriores da peça, mostrando com muita frequência marcas de escorrências no terço inferior, junto ao fundo (fig. 9). Apresentam fortes camadas vítreas, muito brilhantes e aderentes. Normalmente associado a um elemento impermeabilizante, contudo, no caso dos potes que identificámos como *martabãs*, não nos parece ter sido essa a razão que levou à aplicação dos vidrados, uma vez que as peças não são vidradas na totalidade. O fundo e o interior dos potes nunca se encontram vidrados, por esta razão, pensamos que este elemento não desempenharia a função de impermeabilizar os potes, uma vez que a sê-lo, as peças seriam totalmente vidradas, pelo menos, numa das faces. Este elemento teria o objectivo de tornar os contentores mais resistentes uma vez que, se tratavam de peças utilizadas para transporte de mercadorias. Ora, o que se observa é que o vidrado é aplicado sobretudo na área centrada em torno do diâmetro máximo do bojo, onde os potes estariam em maior contacto uns com os outros durante o transporte. O vidrado poderia evitar que os contentores estalasses ou se partissem com os embates causados por eventuais balanços durante o transporte.

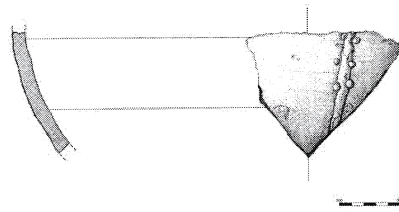
A colecção de *martabãs* pertencente ao acervo do Museu Nacional de Arte Antiga, em Lisboa, revelou-se essencial nesta primeira tentativa de definição de *martabã*. Em oposição aos exemplos que temos vindo a referir, alguns dos exemplares deste conjunto (fig. 3; fig. 4 e fig. 5) apresentam como principais características a forma ovóide ou globular e o facto de serem revestidos a finas camadas vítreas de cor castanho-melado. As asas são aplicadas, nuns casos moldadas em forma de *carranca* e noutros constituindo asas verticais de reduzidas dimensões na zona superior do bojo. Todos os casos apresentam fundos côncavos e são objectos profusamente decorados através de aplicações plásticas feitas a molde ou através de incisões, com motivos decorativos como dragões, dragões perseguindo a pérola de fogo e nuvens.

De facto, os exemplares pertencentes a esta colecção foram essenciais para contrapor com os potes provenientes de contextos arqueológicos. Não só nos foi possível observar significativas diferenças ao nível formal e decorativo, mas distinguir entre potes que consideramos contentores e peças que terão desempenhado funções decorativas e não utilitárias.

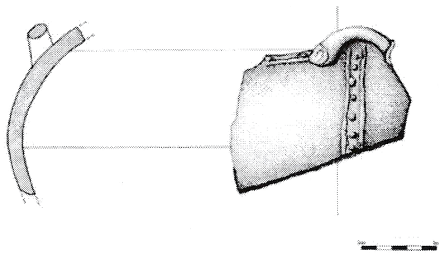
De notar que as referidas peças do Museu Nacional de Arte Antiga de Lisboa apenas apresentam paralelos formais em colecções museológicas, não tendo até à data sido identificado qualquer exemplar exumado em contexto arqueológico.



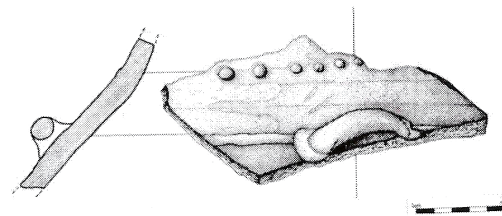
9. Fragmento de possível *martabā* da intervenção arqueológica urbana do Largo do Chafariz de Dentro – Alfama (LCD/07, Inv.3).



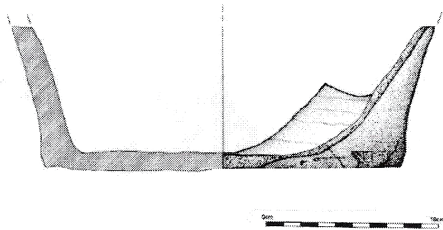
10. Pote *martabā* proveniente da intervenção na presumível nau *Nossa Senhora dos Mártires* (SJB n.º 140.05).



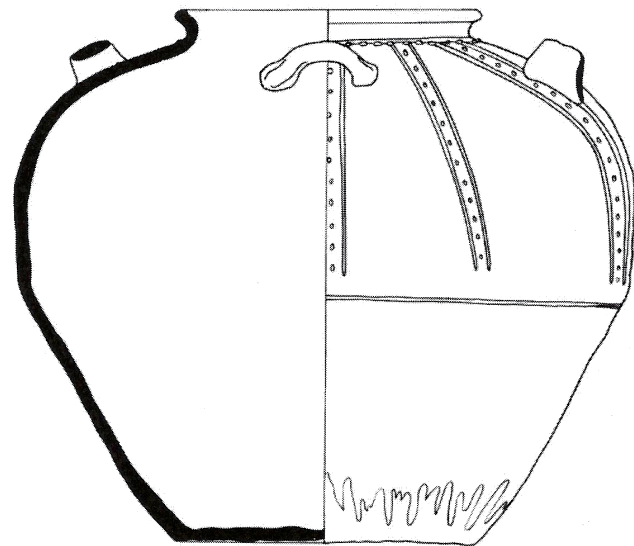
11. Pote *martabā* proveniente da intervenção na presumível nau *Nossa Senhora dos Mártires* (SJB n.º 182.01.05).



12. Pote *martabā* proveniente da intervenção na presumível nau *Nossa Senhora dos Mártires* (SJB n.º 182.01.03).



13. Pote *martabā* proveniente da intervenção na presumível nau *Nossa Senhora dos Mártires* (SJB n.º 184.141/SJB n.º 184.1419).



14. Reconstituição hipotética do que na nossa concepção poderá definir um *martabā*.

Importa chamar a atenção ainda para o facto de os motivos decorativos, bem como as asas em *carranca*, encontrarem paralelos em representações datadas da Dinastia Ming, que governou a China entre 1368 e 1644. Em nenhum dos casos indicados nas fontes a China é apontada como um local de produção de *martabãs* nem as características enunciadas nos exemplares observados são coincidentes com as destes potes. Nenhum dos potes do Museu Nacional de Arte Antiga parece ter sido utilizado enquanto contentor, pelo menos de uma forma continuada, na medida em que não apresentam sinais de desgaste ou sujidade que indique utilização. Na nossa opinião, estas peças não terão sido utilizadas como contentores, terão sido adquiridas pelo seu valor estético e não utilitário.

A estanquicidade necessária para manter as provisões conservadas poderia ser garantida pelo tipo de bordos extrovertidos e com lábio de secção semicircular e colos baixos, os quais parecem permitir encaixe de tampa ou que estes fossem tapados com materiais perecíveis. Outro dos elementos formais que nos pareceu essencial para distinguir entre os potes que seriam utilizados como contentor (e que podemos incluir na designação de *martabãs*) e os potes cujas funções terão sido sobretudo decorativas, foram as asas. As asas destes potes, horizontais e de secção rectangular, são aplicadas no início do bojo (fig. 11). Nenhum destes elementos parece ter sido realmente utilizado para prensão ou suspensão das peças, uma vez que são asas aplicadas, muito pequenas quando feita a relação com todo o pote e, por isso, demasiado frágeis. Contudo, em alguns casos, parece-nos que estas poderiam ser uma forma de prender as cordas que mantinham presa a cobertura, como ainda hoje se verifica em certas áreas asiáticas e como podemos observar na gravura de van Linschoten (fig. 6) e servir para segurar uma possível cobertura em fibras vegetais, que protegia a peça. Estas poderiam ser funcionais como forma de amarrar os potes uns aos outros durante as viagens, evitando que sofressem, mais uma vez, com os impactos causados pelo balanço das embarcações.

Os fundos de *martabã* seriam planos e irregulares, podendo ter servido como elemento de estabilidade, o que aumentaria o atrito entre o pote e a superfície em que se encontrava assente (fig. 13).

Com frequência apresentam decorações plásticas utilizando argilas de cor branca e formando caneluras horizontais e verticais (fig. 8), bem como aplicações de forma circular. Por vezes apresentam uma banda composta por dois ressaltos aplicados e, no centro, pequenas aplicações circulares, formando o que podemos designar de *efeito de pregaria* (fig. 2). Estes motivos decorativos recordam-nos estruturas metáli-

cas e pregaria, o que pensamos poder constituir uma previvência de fases anteriores em que, de facto, os potes seriam envolvidos por elementos em metal que os tornariam mais resistentes, como refere Pyard de Laval (Laval, 1998, p. 244-245).

PARALELOS E INTEGRAÇÃO CULTURAL

O espólio que estudámos enquadra-se em cronologias bastante latas e, embora não tenhamos conhecimento do início e diferentes fases de produção de cada peça, sabemos que em Portugal a referência mais antiga a um *martabã* é a do já enunciado *Livro de Duarte Barbosa*, datado de 1516. É o espólio recolhido nos destroços da presumível nau *Nossa Senhora dos Mártires* que oferece uma cronologia mais antiga e concreta, datando do ano de 1606, ano do naufrágio.

Terão começado a chegar a Portugal no século XVI, embora o século XVII tenha sido o período em que mais *martabãs* terão chegado a Portugal e à Europa, o que corresponde ao período mais intenso de viagens entre a Ásia e a Europa, durante a Época Moderna.

Ainda que não tenhamos conhecimento concreto dos locais de produção, sabemos que seriam contentores produzidos em olarias do Sudeste Asiático e, mais concretamente, nas regiões da Birmânia e Tailândia. Apesar destes dados, não dispomos de elementos que indiquem o início do fabrico de *martabãs* nem tão-pouco dos fornos onde seriam produzidos. Por outro lado, também desconhecemos as possíveis fases de produção destas peças, bem como a evolução e características formais e decorativas de cada uma dessas fases. Importa então referir que as cronologias que podemos avançar são as de chegada a Portugal e as informações que obtivemos correspondem a dados de contexto, de utilização.

A Intervenção Arqueológica Urbana do Largo do Chafariz de Dentro, no Bairro de Alfama, localizado na zona ribeirinha da cidade de Lisboa² revelou dados estratigráficos e artefactuais situados entre meados do século XVI e a 2.ª metade do século XVII.

Encontramos correspondências formais para o fragmento proveniente da nau *Nossa Senhora dos Mártires* (fig. 7) nos destroços do galeão português *São João*, que naufragou em 1552 na costa sul de Natal (Maggs, 1984, fig. 11); no navio *São Bento*, naufragado em 1554 na costa Pondoland (Auret, Maggs, 1982, fig. 36). Nas intervenções arqueológicas realizadas num naufrágio na ilha Phu Quoc, Vietname (Blake, Flecker, 1994, fig. 16) existe um paralelo assinalado como produção

2. Contextos analisados detalhadamente na comunicação Largo do Chafariz de Dentro em Época Moderna, apresentada por Rodrigo Banha da Silva, Cristina Nozes, Pedro Miranda, António José Vicente, Vasco Vieira e Gonçalo Lopes durante a realização deste congresso.

tailandesa (fornos Mae Nam Noi, província de Sing-buri) entre os séculos XIV e XVII. Outra correspondência formal identificada pertence ao naufrágio de uma embarcação portuguesa do século XVI, ao largo das ilhas Seycheles (Blake, Green, 1986, fig. 15) e a Tailândia é a origem atribuída. Também no navio da V.O.C. *Risdam*, que naufragou na Malásia em 1727 (Green, 1986, fig. 16) existem paralelos, associados a produções do norte e centro da Tailândia, com uma cronologia de produção que aponta para o século XVI.

Com datações que apontam para o século XVII, são os vestígios arqueológicos do naufrágio do *Witte Leeuw*, em 1613 (Pijl-Ketel, 1982, p. 226-227), nos quais foi recolhido um pote similar ao exemplar proveniente das colecções de Cascais (fig. 2) bem como nas intervenções arqueológicas realizadas na fragata *Santo António de Tanna*, afundada em 1697 (Willoughby, 1991, p. 26). A Tailândia ou a Birmânia são as origens prováveis atribuídas a esta peça que, embora seja datada de finais do século XVII, segundo os autores, teria sido produzida desde o século XV. Encontramos ainda um outro paralelo para este pote no espólio do *Witte Leew* (Pijl-Ketel, 1982, p. 226), onde existem peças com motivos decorativos semelhantes, designadamente caneluras e aplicações plásticas circulares em relevo, alguns formando *efeito de pegraria*, motivos presentes também em vários fragmentos recolhidos nos destroços da *Nossa Senhora dos Mártires* (fig. 10 e fig. 12).

Importará referir também, que ainda hoje chegam à Europa, e no nosso caso em particular, a Portugal, potes *martabã* que são vendidos com grande regularidade por antiquários e comerciantes de arte. Porém, na realidade, nem todas as peças vendidas no mercado de antiguidades são, efectivamente, *antiguidades*. Isto é, a produção de potes baseada na tradição de fabrico de potes de Martabão previve na Birmânia e previve também o fabrico de peças com tecnologia semelhante um pouco por todo o Sudeste Asiático. Algumas das formas e decorações são perfeitamente coincidentes com as peças que conhecemos provenientes de contextos arqueológicos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não poderíamos deixar de aludir a uma questão que permanece ainda intimamente ligada aos *martabãs* e que se prende com a relação entre estes potes e as especiarias, persistindo ainda uma ideia colectiva de que estas peças tinham como função o transporte de especiarias durante as viagens marítimas entre a Ásia e a Europa. Não encontramos provas arqueológicas nem documentais que suportem esta teoria, no entanto, são frequentemente classificados como *potes de transporte de especiarias*.

Apesar desta ligação atribuída a *martabãs* e especiarias, sabe-se que o transporte destes produtos se fazia recorrendo a várias formas de contentorização que não *martabãs*. Fazendo uma breve referência, apenas a título de exemplo, através da análise de documentos relativos à Feitoria de Antuérpia, existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo (IANTT, Mf.7324 P.) é possível observar algumas listas de taxas alfandegárias a aplicar a produtos que aí passassem no final do século XVI e inícios de século XVII. Entre outras mercadorias, encontram-se taxadas várias especiarias, permitindo-nos conhecer a forma habitual como estes produtos eram embalados. De acordo com a documentação consultada, a maioria das cargas eram transportadas em contentores fabricados com materiais perecíveis e as diferentes formas de embalagem e acondicionamento dos produtos demonstram que não existia uma regra instituída. As cargas, de um modo geral, eram transportadas e acondicionadas em cestos, cestas, canastras, fardos, sacas, caixas e peças de tanoaria como barris, pipas e tonéis. Os produtos transportados no seu interior constituíam, também eles, um conjunto bastante vasto.

Se nos séculos XVI e XVII os potes *martabã* desempenhavam, de facto, funções de contentor, no século XX eles parecem estar associados a uma espécie de função ideológica. A representação que fazemos agora do objecto está ligada a uma época muito marcante da História portuguesa, ligada à Expansão ultramarina e ao comércio de especiarias. Contudo, uma questão que poderá estar relacionada com o *mito* que permanece, é a própria evolução do conceito de especiaria. Hoje em dia são sobretudo os produtos aromatizantes ligados à culinária que incluímos neste conjunto. Porém, historicamente, o termo *especiaria* era aplicado a um universo bastante mais lato, como produtos utilizados na culinária e na medicina, nos unguentos, cosméticos, corantes ou até mesmo à seda. Tradicionalmente, a palavra *especiaria* não era utilizada para designar produtos específicos utilizados em culinária, mas sim todos os produtos exóticos e com origens distantes (Flandrin, Montanari, 1998, p. 97). Se assim é, talvez os *martabãs* transportassem, de facto, *especiarias*, embora não o que, hoje em dia, consideramos como tal. Não foi apenas ao nível do comércio que a chegada às terras das especiarias e gentes exóticas provocou impacto. Prova do que afirmamos foi a intensa produção literária que estes acontecimentos despoletaram. A revolução geográfica a que se assiste e a alteração das relações no mundo, conduziram à necessidade de dar a conhecer todas as transformações e o novo mundo que agora se mostrava. As primeiras visões do Oriente remetem-nos indubitavelmente para o exótico. Rela-

tos de homens como Tomé Pires e Duarte Barbosa, Fernão Lopes de Castanheda, Garcia da Orta, van Linschoten ou Pyrard de Laval dão-nos a conhecer um olhar antropológico e análises de cariz etnográfico de europeus face à Ásia, aos asiáticos, às suas práticas culturais, aos seus costumes e hábitos, descrevendo-nos uma realidade que se pretendia tão mais pormenorizada quanto possível. Não nos parece estranho que nessas narrativas, elementos do quotidiano dessas populações como são os *martabãs* não sejam deixados de fora e constituam, até, elementos que talvez pelo seu carácter identificativo dos novos espaços, mereçam alguma atenção por parte dos viajantes.

E se já desde o século XVI os viajantes europeus e portugueses dedicaram espaço nos seus relatos às produções de Martabão, em Portugal só há pouco tempo estes contentores recomeçaram a ser alvo de alguma atenção e os estudos acerca dos *martabãs* começam agora a dar os primeiros passos.

Existem ainda dúvidas no que se refere às quantidades de peças que chegariam a Portugal ou à Europa, persistem dúvidas sobre as suas funcionalidades durante as viagens marítimas, bem como quando já em terra, continuam as interrogações sobre o valor económico e simbólico destes potes. Por outro lado, continuamos sem saber concretamente quais os locais de produção e origem destes potes, tal como acontece com as suas cronologias.

Todavia, dar resposta a estas questões implicará não só futuras investigações de contextos de exumação em Portugal e na Europa, mas também o avanço das investigações arqueológicas nas regiões asiáticas onde estas peças seriam manufacturadas. Exigirá, necessariamente, um cruzamento mais abrangente dos resultados das investigações entre estes dois lados do mundo.

Importa sublinhar que com o trabalho que temos vindo a desenvolver não criámos um novo conceito de *martabã* uma vez que aquele que existe actualmente nos serve e é aplicável. Porém, o que nos levou a desenvolver este estudo que aqui apresentamos em forma de síntese, foi o facto desse mesmo conceito permanecer envolto em dúvidas e *ruidos, mitos* que é preciso *limpar*, questões às quais é necessário responder. Foi o que procurámos fazer ao clarificar as características do que consideramos um *martabã* e estreitar os limites do conceito actual, pouco específico e pouco elaborado (fig. 14).

Temos procurado re-equacionar o conceito de *martabã*, redefinindo-o teoricamente, moldando-o e clarificando-o, com o objectivo de o tornar mais aplicável de um ponto de vista formal e funcional, procurando conhecer o tipo de peças que podem ser classificadas como *martabã*. Embora tenhamos apresentado uma nova proposta, é possível que *martabã* permaneça relacionado com o anterior conceito, ainda que com uma nova perspectiva.

BIBLIOGRAFIA

- AURET, C. e MAGGS, T. (1982) – The Great Ship São Bento: remains from a mid-sixteenth century Portuguese wreck on the Pondoland coast. *Annals of the Natal Museum*. Vol. 25 (1).
- BLAKE, W. e FLECKER, M. (1994) – A preliminary survey of a South-East Asian wreck, Phu Quoc Island, Vietnam. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*. Volume 23, Number 2. London and New York. Council for Nautical Archaeology.
- BLAKE, W. e GREEN, J. (1986) – A mid-XVI century Portuguese wreck in the Seychelles. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*. Volume 15, Number 1. London and New York. Council for Nautical Archaeology.
- FLANDRIN, J. e MONTANARI, M. dir. (1998) – *História da alimentação*. 2 vol. Lisboa. Terramar.
- GÓIS, D. (1749) – *Chronica do Serenissimo Senhor Rei D. Manoel*. Lisboa. Na Officina de Miguel Manescal da Costa.
- GREEN, J. N. (1986) – The Survey of the VOC *fluit Risdam* (1727), Malaysia. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*. Volume 15, Number 2. London and New York. Council for Nautical Archaeology.
- LAVAL, P. (1998) - *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611) contenant sa navigation aux Maldives, Moluques, & au Brésil; les divers accidens, aventures & dangers qui lui sont arrivés en ce voyage, tant en allant retournant, que pendant son séjour de dix ans en ce pays-là; avec un petit dictionnaire de la langue des Maldives; un traité des animaux & plantes des Indes; plus un bref avertissement & avis pour ceux qui entreprennent le voyage des Indes orientales*. Établissement du texte & notes de Xavier Castro. Paris. Chandeigne.
- LINSCHOTEN, J. H. (1997) – *Itinerário, Viagem ou Navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas*. Edição preparada por Arie Pos e Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- MACHADO, A. R. (pref.) (1946) – *Livro em que dá relação do que viu no Oriente Duarte Barbosa*. Lisboa: Agência Geral das Colónias.
- MAGGS, T. (1984) – The Great Galleon São João: remains from a mid-sixteenth century wreck on the Natal South Coast. *Annals of the Natal Museum*. Vol. 26 (1).

Nossa Senhora dos Mártires: A última viagem (1998). Lisboa. Pavilhão de Portugal, Expo'98, Editorial Verbo.

PIJL-KETEL, C. L. (ed.) (1982) – *The Ceramic Load of the "Witte Leeuw" (1613)*. Amsterdam. Rijksmuseum.

SIMÕES, S. (2009) – *Os potes martabã – contributo para o seu conhecimento*. Lisboa. Texto policopiado.

WILLOUGHBY, F. P. (1991) – The Martaban Jars. *INA Newsletter*, Volume 18 No.2.

FONTES MANUSCRITAS

Ministério dos Negócios Estrangeiros Feitoria Portuguesa de Antuérpia, ex.7, liv.6 (IANTT, MF 7324 P).

Ministério dos Negócios Estrangeiros Feitoria Portuguesa de Antuérpia, ex.8, liv.6 (IANTT, MF 7325 P).

Mandarim Chinês – Rua Augusta n.º 137 a 145. Processo S. 13488, IPA.

Projecto S. Julião da Barra – Relatório dos Trabalhos efectuados em 1994. CNANS.

CASTRO, F. (1999) – *SJB2 – Relatório dos Trabalhos efectuados em 1999*. College Station.

CASTRO, F. (1999) – *SJB2 – Relatório dos Trabalhos efectuados em 2000*. College Station.