

Arqueologia de naufrágios e a proposta de estudo de um navio negreiro

(em inglês, p. 229)

GILSON RAMBELLI

Pós-doutorando em Arqueologia pelo Núcleo de Estudos Estratégicos (NEE/Unicamp)
Diretor do Centro de Estudos de Arqueologia Náutica e Subaquática (CEANS/NEPAM/Unicamp)
Bolsista da Fapesp

RESUMO O presente artigo pretende apresentar e discutir a Arqueologia de naufrágios no Brasil, temática que ainda enfrenta problemas quanto a sua compreensão como uma especialização arqueológica náutica/subaquática/marítima; e, também, um estudo de caso sobre os restos do naufrágio de um navio negreiro de origem norte-americana, de nome Camargo, afundado em Angra dos Reis (RJ), em 1852. O projeto pretende, por meio da análise e interpretação da cultura material, conhecer parte da história que não está nos livros sobre os navios negreiros.

PALAVRAS-CHAVE Arqueologia náutica, Arqueologia subaquática, Arqueologia marítima, patrimônio cultural subaquático, navio negreiro.

ABSTRACT The paper aims at discussing the archaeological study of wrecks along the Brazilian coast. This subject is still fraught with a discussion about its epistemological status as nautical, underwater or maritime archaeology. The paper then turns to a case study: an American slave ship wrecked at Angra dos Reis, Rio de Janeiro, Brazil, in 1852. The ship was the Camargo. This studies aims at studying and interpreting material culture, so as to have access to information unavailable in the written records.

KEYWORDS Nautical Archaeology, Underwater Archaeology, Maritime Archaeology, Underwater Cultural Heritage, Slave Ship.

Introdução

O presente artigo pretende apresentar e discutir a Arqueologia de naufrágios no Brasil, temática bastante nova no país, refletindo sobre esse tipo de abordagem, que contempla o amadurecimento nos estudos da Arqueologia em suas especializações náutica, subaquática e marítima e tendo como ponto de partida duas considerações. A primeira delas é a constatação de que, para a Arqueologia, não importa qual seja o tipo de atividade, nem mesmo sua importância. Todas as ações humanas que deixam vestígios materiais são significativas, pois constituem restos da vida social em um dado momento.¹ Logo, uma embarcação, independentemente de sua magnitude – seja uma canoa monóxila seja um transatlântico moderno –, ao naufragar, seus restos se transformam em um sítio arqueológico, que são os testemunhos, os vestígios materiais, de algo que deixou de existir de repente, um momento interrompido no instante do naufrágio. Representam nitidamente os restos materiais de momentos sociais a bordo que pararam em plena existência.² Merecem todo o respeito – como qualquer outro sítio arqueológico – independente de os vestígios estarem submersos. Mas, infelizmente, não é assim que esse patrimônio arqueológico é compreendido no Brasil.

A segunda consideração diz respeito ao tema “navio negreiro”, e ao seu pioneirismo. No mundo, pouquíssimos estudos de casos desse tipo foram levados adiante pela Arqueologia,³ de forma que pouco se produziu efetivamente sobre o estudo sistemático *in situ* dos navios negreiros, talvez pela dificuldade específica do tema, que sofre os efeitos da carga simbólica que ele representa na memória recente de países ex-escravocratas, como o nosso, por exemplo. Essa constatação de ausência sobre o estudo do navio negreiro é compartilhada com o africanólogo Alberto da Costa e Silva, que, em *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*, diz:

... mesmo com relação a esse navio, nunca pus os olhos num estudo sistemático a ele dedicado, no qual se recolhessem, analisassem e completassem as informações que temos dispersas sobre a evolução, ao longo de mais de trezentos anos, dos tipos e tamanhos das embarcações empregadas no tráfico, seu fabrico, suas tripulações, sua logística e o manejo econômico.⁴

Depoimento este que aumenta, ainda mais, a responsabilidade das nossas pesquisas de campo.

Assim, uma pesquisa arqueológica que visa estudar os restos do naufrágio de um navio negreiro no Brasil – no caso, um brigue de origem norte-americana, de nome Camargo, afundado em Angra dos Reis (RJ), em 1852 – representa várias possibilidades, no que diz respeito à produção do conhecimento. Dentre elas, discutir a lacuna arqueológica náutica nessas embarcações enquanto artefatos móveis, espaços sociais que comportaram cargas humanas e tripulações excluídas da História oficial. A Arqueologia permitirá uma “leitura da cultura material conjugada à interpretação da documentação escrita”,⁵ que, com raríssimas exceções, ainda está limitada a discursos ideológicos e a idéias generalizantes e homogeneizadoras sobre o navio negreiro.

A Arqueologia de naufrágios

Arqueologia de naufrágios é Arqueologia! Representa a integração de especialidades arqueológicas como a náutica (a embarcação), a subaquática (o ambiente de localização do sítio) e a marítima (a sociedade) em uma categoria específica de um sítio arqueológico. Não tem nenhuma relação com a prática aventureira da caça ao tesouro, que é permitida por lei no Brasil, e que entende esses sítios submersos como coisas perdidas que precisam ser recuperadas em troca de recompensas.⁶ Ela compreende que esses sítios, que ajudam a compor o patrimônio cultural subaquático, e a produção de conhecimento arqueológico sobre eles só têm sentido se forem de caráter público – para a população – e interagirem com as diferentes comunidades.

Cabe ressaltar que esse posicionamento da Arqueologia que caracteriza o arqueólogo como um agente social e legítima a preocupação com a diversidade cultural só começou a ganhar corpo após 1986, quando se dá a fundação do *World Archaeological Congress* (Congresso Mundial de Arqueologia), que reuniu arqueólogos, estudiosos de outras áreas e pessoas de diferentes segmentos da sociedade preocupadas com as dimensões sociais da Arqueologia,⁷ de forma que, hoje, não se concebe mais a idéia de pesquisas arqueológicas sem o engajamento público, como se os sítios arqueológicos fossem propriedades intelectuais dos pesquisadores⁸ ou propriedades privadas, no caso

dos sítios de naufrágios no Brasil, das empresas de caça ao tesouro.

A Convenção da Unesco sobre a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático,⁹ adotada em 2001, em Paris, reconhece isso e considera fundamental esse envolvimento do público com as pesquisas, bem como a adoção de políticas públicas em prol do patrimônio cultural subaquático, visando garantir sua existência para as gerações futuras; por isso incentiva nos projetos de pesquisa a adoção de programas de educação patrimonial e de turismo subaquático ao grande público, quando possível, como forma de integrar as pessoas com as investigações e, assim, valorizar esse patrimônio cultural da humanidade.

O patrimônio cultural subaquático em sua representação constituída pelos sítios arqueológicos formados por restos de embarcações naufragadas é também de características internacionais. O entendimento dessa constatação é simples. Basta utilizarmos como exemplo o próprio brigue Camargo: a embarcação foi construída nos Estados Unidos e seus restos estão localizados em Angra dos Reis (RJ). A tripulação, como de costume na época, deve ter sido bastante variada (norte-americanos, portugueses, brasileiros, entre outros) e fez o transporte de africanos de Moçambique para o Brasil. Embora, pelas fontes documentais, não haja indícios de restos humanos no que sobrou do navio – porque foi incendiado logo após o desembarque dos africanos escravizados, para eliminar as provas do tráfico clandestino –, esse sítio representa explicitamente os testemunhos dessa multiculturalidade material de diferentes origens, que, como outros sítios de naufrágios, estão espalhados por mares e oceanos do planeta.

Nesse contexto, é importante ressaltar que, para a Arqueologia, um sítio arqueológico de naufrágio

representa um sistema complexo que, como qualquer representação da sociedade, envolve desigualdades, contradições e conflitos sociais. Seja a embarcação entendida como designação comum a toda construção destinada a navegar sobre a água¹⁰ – artefato flutuante; ou a embarcação enquanto a maior expressão histórica dos fluxos de trocas; ou a embarcação enquanto estrutura de poder; ou a embarcação enquanto representação flutuante das relações sociais; ou a embarcação enquanto paisagem

humana móvel; ou ainda, a embarcação enquanto símbolos de identidades sócio-históricas regional, nacional e internacional.¹¹

Pensar os sítios arqueológicos de naufrágios no Brasil por meio da Arqueologia é pensar nas identidades entre eles e as diferentes pessoas de nossa sociedade, “as vozes, os vestígios e os direitos de nativos, negros e de todos os outros excluídos das narrativas dominantes”,¹² porque, no Brasil, as lembranças das travessias atlânticas fazem parte da construção da História brasileira. Afinal, a pluralidade étnica do povo brasileiro resulta das navegações (desde a pré-história), e os restos de naufrágios são, por excelência, os grandes monumentos dessa construção cultural.¹³ Mas a importância dessa relação – barco e arte de navegar – perde-se em nossa formação e assume o papel do óbvio, ou seja, este é considerado um assunto conhecido: navegava-se e pronto!

Mas será que esse processo tão complexo pode ser resumido de maneira tão simples? Não estamos desprezando informações significativas sobre um passado comum: a navegação? Se levarmos em consideração que cada embarcação tem sua forma e nomenclatura, que representam em si suas dimensões, função, tripulação, carga, período, etc., já estamos mudando essa compreensão. Por que, então, simplesmente generalizar tudo? Uma canoa monóxila é diferente de uma jangada, assim como uma caravela é diferente de uma nau, que é diferente de um galeão português, que é diferente de um galeão espanhol, que é diferente de uma fragata, que é diferente de um brigue e, assim, sucessivamente. A única semelhança está na função: navegar!

Essa nova abordagem que propomos sugere, por exemplo, que no caso dos sítios de naufrágios, a vida cotidiana a bordo seja contemplada pela cultura material e seu contexto arqueológico estudado *in situ*, com o auxílio da História e da Etnografia marítima (o homem do mar) – e não pelo fetiche dos objetos retirados desses sítios¹⁴ –, que, certamente, podem contar outras histórias, diferentes das registradas nos diários dos comandantes ou de quaisquer outros passageiros letrados, representantes da História oficial. Além do mais, é sempre bom frisar que o documento textual deve ser considerado como um discurso¹⁵ e não como a verdade, e o “estudo das camadas subalternas muito

tem se ampliado e, para isso, as fontes arqueológicas contribuem de forma notável, com seu caráter anônimo e involuntário”.¹⁶

Assim, diante dessas considerações, reforçamos a idéia de que todos os sítios de naufrágios devem ser respeitados para poderem ser estudados devidamente! Porque, além de únicos e não renováveis, são sistemas simbólicos complexos, carregados de significados e de significâncias.¹⁷ E, neste contexto, é sempre bom lembrar que a importância de um sítio arqueológico é subjetiva e depende dos objetivos do pesquisador. É ele “quem reintroduz artefatos de culturas extintas numa sociedade viva”.¹⁸

(Re)pensando os navios negreiros

Por mais que o tráfico de africanos escravizados tenha durado mais de três séculos – e durante esse período se aprimoraram novas técnicas de construção naval e se desenvolveram novas tecnologias para navegar, como a propulsão a vapor, por exemplo –, a imagem que nos vem em mente quando pensamos no tráfico embarcado, como bem destaca o historiador Jaime Rodrigues em seu livro *De costa a costa* (2005), é a inspirada na gravura *Negros no porão* (1835), de Johann Moritz Rugendas, que se tornou um clássico nas ilustrações de obras sobre o tema, transformando a pluralidade dos navios envolvidos com o tráfico, conhecidos como “negreiros”, ou também como “tumbeiros”, em uma visão singular, homogênea.

Com Rugendas, o porão do navio, devido à própria referência iconográfica, passou a ser “a representação do tráfico por excelência, independentemente do tempo e das mudanças que tenham ocorrido na arquitetura naval. Focalizando essencialmente os porões reduzidos, escuros e repletos de africanos capturados, o uso de tais imagens cristalizadas do tráfico faz do navio negreiro um objeto sem história, posto que a maneira de vê-lo é quase atemporal”.¹⁹

Essa gravura, em particular, tem um apelo interessante para a Arqueologia náutica, porque nos remete à parte interna do navio e não ao navio propriamente dito. Devido ao seu emprego ilustrativo constante, carregado de significados, essa imagem passou a simbolizar, no imaginário coletivo, o interior de todas as embarcações que transportavam escravos negros

africanos, homogeneizando mais de trezentos anos de construção naval em uma única forma: o porão, iconografia esta que, se questionada pelo aspecto técnico e não ideológico, nos faz observar que a idéia de “negros no porão” não retrata de fato o porão do navio representado, mas, mesmo assim, tornou-se o cenário oficial do local onde se transportava a carga humana em um navio negreiro – um tumbeiro!

Essa nossa observação não busca descaracterizar a crueldade – representada até que de forma branda por Rugendas, na referida gravura – que foi esse processo do tráfico marítimo de seres humanos. O que queremos é chamar atenção ao quão pouco sabemos de fato sobre esses navios, que representavam explicitamente o transporte marítimo, a ponto de generalizarmos alguns termos, frutos de discursos construídos, que não coincidiam com a própria arquitetura das embarcações.

Por exemplo, durante os séculos em que aconteceu o tráfico marítimo de africanos escravizados, uma gama enorme de embarcações, de diferentes tipos e tamanhos, foi utilizada para essa função, algumas construídas objetivando esse comércio e outras – na maioria das vezes – já velhas, adaptadas para esse tipo de transporte. Logo, a referência consagrada dos “negros no porão” nem sempre condizia com a organização esquemática de um navio que transportava carga humana. Tudo era possível em termos de acomodação de acordo com o tipo da embarcação, mas, *grosso modo*, segundo o arquiteto francês Jean Boudriot (1984), um dos maiores especialistas em construção naval do mundo, a divisão interna se dava em três níveis (considerando de baixo para cima): 1 – o porão, para o armazenamento da água e dos víveres; 2 – a falsa coberta,²⁰ para a carga humana (os escravos negros africanos); e 3 – a coberta, para a tripulação.

Cabe ressaltar que a descrição do esquema de organização dos navios negreiros descrita acima, proveniente do estudo de fontes documentais francesas do século XVIII, corresponde ao desenho esquemático feito pelo inglês Robert Walsh, em 1828, após ter visitado o negreiro brasileiro Veloz, interceptado ainda na África pelo *North Star*.²¹ Essa coincidência é importante no que diz respeito aos navios negreiros, pois, segundo Rodrigues (2005), “Walsh foi um dos poucos viajantes a pisar em um navio carregado de ne-

gros” (p. 134), o que demonstra que ele se preocupou em retratar o que viu, sem se deixar influenciar pela propaganda abolicionista de sua época.²² O desenho feito por Walsh indica a divisão esquemática do navio pelo lado externo, mostrando o porão com a carga de água e víveres, a falsa cobertura, com espaço reduzido, superlotado, os escravos ali amontoados uns sobre os outros e o convés.

No que se refere à superlotação das falsas coberturas dos navios – e não dos porões – com carga humana, identificada em diferentes fontes, também compartilhamos da idéia de que isso se fazia de maneira cruel, atendendo a demanda de um mercado voraz de mão-de-obra escrava, expressando nitidamente a possibilidade do maior lucro com a quantidade máxima de indivíduos transportados em uma única viagem, mesmo que isso acarretasse um número considerável de baixas.

... segundo Gorender, a alta mortalidade no mar era resultado de um “largo diferencial” entre o preço de compra dos escravos na África e seu preço de venda no Brasil. Certos custos da viagem, ele afirma, tais como o uso do navio e despesas com a tripulação, eram inalteráveis qualquer que fosse a carga, e as únicas despesas adicionais resultantes do excesso de carga eram os gastos com os próprios escravos e um pequeno acréscimo no custo da manutenção. “Em tais circunstâncias”, ele conclui, “valia a pena arriscar”.²³

Cabe acrescentar a esse fato a tradição marítima do aproveitamento organizado do espaço disponível nas embarcações para o transporte marítimo de cargas (fato comum em relatos de viagens marítimas), ressaltando que, para o homem do mar da época, o negro africano escravizado era considerado mercadoria, a ser transportada como carga viva e não como passageiro, lembrando também que conforto a bordo é um termo bastante recente no universo das navegações, consagrado somente no final do século XIX, com transatlânticos dedicados também aos passageiros (indústria da viagem).

Quanto à carga humana embarcada, é importante ressaltar que várias fontes, entre elas o próprio Walsh, relatam que os escravos eram separados por sexo e por idade. Isso demonstra uma preocupação

com sua distribuição no navio, visando uma maior segurança a bordo, não só quanto a possíveis revoltas, mas também do ponto de vista do controle do peso da carga viva, que é móvel e pode causar problemas para a navegação.

Quanto à vida dos homens do mar, responsáveis por esse transporte e não pela atividade comercial, vale lembrar que era bastante dura, sem privilégios – as desigualdades sociais das sociedades se reproduziam a bordo ainda com mais força.²⁴ Aos embarcados revelava-se um “mundo profundamente heterogêneo, não se podendo reduzir os personagens do navio a marinheiros simplesmente, sem que essa simplificação grosseira não esconda a divisão do trabalho que sustentava o espaço rigidamente hierarquizado, característico daquela sociedade flutuante”.²⁵ Logo, privações como sede, fome e desconforto não eram exclusividade dos transportados como mercadoria. Muitos tripulantes também enfrentavam esses desafios, pois os “homens do mar tinham de aliar a resistência física com provisões mínimas e muitas vezes fome. Além disso, havia os riscos de doenças – como escorbuto, reumatismo, tifo, febre amarela, úlceras e doenças de pele – e a periculosidade do trabalho, que provocava hérnias ou traumatismos”.²⁶ Não é à toa que o uso de pernas de pau, entre outras mutilações, estão presentes em descrições sobre esses homens.²⁷

A dependência da natureza nas atividades marítimas, como ventos favoráveis, calmarias, tempestades, era fator primordial para que o desespero não tomasse conta de todos a bordo, e não apenas dos escravos transportados. Para os escravos, o fator físico – decorrente de um processo que se iniciava muito antes da viagem por mar e que os debilitava para os duros desafios dessa travessia oceânica – e o terror psicológico gerado pelo trauma de uma situação desconhecida (o embarque imposto à força) lhes colocavam em desvantagem em relação à tripulação, mas, como comentamos, isso não representava um antagonismo quanto às possibilidades do sofrimento durante a viagem, pois “a dureza das condições a bordo fazia com que também os tripulantes dos negreiros perecessem”.²⁸

Abordagens não humanistas a respeito das sobrecargas a bordo podem ser encontradas em alguns viajantes, que conheciam a vida no mar e testemunharam o tráfico, como, por exemplo, o alemão

Schlichthorst em 1829, “que dizia que ‘nos próprios navios negreiros, o espaço não é tão apertado como geralmente se imagina. Um barco que na Europa receberia trezentos passageiros, transporta da África quatrocentos negros’”.²⁹

Para uma Arqueologia de um navio negreiro

Os sítios arqueológicos de naufrágios, muitas vezes devido ao estado de conservação de seus vestígios, são comparados a “cápsulas do tempo”, mas é preciso chamar a atenção para o perigo conceitual dessa metáfora. Não se trata de uma regra. São os processos de formação e de conservação dos sítios, no período pós-naufrágio, que vão determinar a possibilidade concreta da não-dispersão de seu conjunto. Dependendo da dinâmica ambiental do local do incidente, seus restos podem se espalhar por centenas de metros ou até mesmo por quilômetros, de modo que parte do material arqueológico pertinente ao contexto da destruição da embarcação pode não estar próximo da estrutura principal.³⁰

Para a Arqueologia, a vida a bordo de uma embarcação, principalmente uma de travessia transoceânica – como é o caso do brigue Camargo, que veio de Moçambique –, devido à sua complexidade, pode ser traduzida como um “microcosmo social”, muitas vezes fiel ao seu local de origem (ou locais, considerando a pluralidade da tripulação e suas longas estadas na África) e acompanhado dos mais variados artefatos, todos eles testemunhos de seu tempo e de seu momento,³¹ e muitos dos diferentes artefatos encontrados, isolados ou em associações, podem servir como excelentes indicadores de particularidades quanto aos aspectos socioculturais.

Mas, enquanto as etapas de campo não se concretizam, foi preciso entender mais sobre essas navegações marítimas e tudo o que as envolvia, principalmente sobre essas embarcações, tendo como referencial para a compreensão de uma embarcação a definição clássica do arqueólogo britânico Keith Muckelroy (1978), que define um navio como: “uma máquina, concebida para servir como meio de transporte; um conjunto funcional relevante de um sistema econômico ou militar; uma comunidade fechada, com sua hierarquia, seus costumes e suas convenções próprias”.³² Como faltam os resultados arqueológicos, optamos pela análise de

um exemplo concreto, documental, que é o estudo de caso feito por Jean Boudriot, em seu livro *Traite et navire negrier: L'Aurore (1784)*, publicado em 1984.³³

Nesta obra Boudriot apresenta e discute o navio negreiro francês *L'Aurore*, construído em 1784 por H. Penevert. O texto, técnico e especializado, é repleto de informações importantes sobre o tema, que permitem uma maior aproximação ao navio e à sua dinâmica.

O *L'Aurore* era um navio de 280 toneladas,³⁴ com aproximadamente 30 metros de comprimento e 8 metros de boca,³⁵ equipado com três mastros (um principal e dois pequenos), artilharia limitada de oito canhões com baixo calibre.³⁶ Já contava com a tecnologia do revestimento de cobre no casco, que protegia as madeiras do casco flutuantes e imersas (as obras vivas da embarcação, em termos náuticos) da ação do gusano-do-mar³⁷ (*teredo navalis*),³⁸ que é bastante comum em portos onde as águas são quentes e limpas, como os portos africanos onde as embarcações ficavam ancoradas por meses.

Mesmo não sendo grande, tendo em vista a vasta tipologia dos navios, essa fragata tinha capacidade para transportar seiscentos escravos em sua falsa coberta – devido ao aproveitamento de dois andares (do tipo bailéu) construídos no mesmo piso – e contava, para o seu bom funcionamento, com um efetivo de 40 a 45 homens.³⁹

Como um dos problemas mais temidos no mar era a sede, para garantir a sobrevivência dessas 650 pessoas a bordo, ainda segundo Boudriot, o navio necessitava de uma grande quantidade de água, o equivalente, aproximadamente, a 2,8 litros por indivíduo, por dia. Logo, para uma viagem de sessenta dias eram necessários cerca de 110 mil litros de água, com mais 1.820 litros para cada dia excedente. Mesmo considerando que a ocorrência de mortes a bordo reduzisse o efetivo e a carga humana transportada, era necessário, nos cálculos de provisões, levar em conta os desperdícios e os inevitáveis vazamentos dos barris.

Para termos uma idéia mais concreta do que isso significava, no porão do *L'Aurore*, por exemplo, em vez de escravos, como ilustra Rugendas, havia 581 barris de água (de 242 litros cada), representando um total de 140 mil litros, que dariam ao navio uma autonomia de dois meses e meio de consumo.

Esse aspecto da carga era tão marcante que, quando uma embarcação era abordada pelo patrulhamento britânico no período de combate ao tráfico, uma das evidências do envolvimento dela naquele comércio era a quantidade de barris de água nos porões. As escotilhas gradeadas que separavam a falsa coberta do convés também eram outra evidência incriminadora.⁴⁰

Além das centenas de barris de água, o *L'Aurore* transportava em seu porão: dez toneladas de biscoito, dez toneladas de arroz, quatro toneladas de fava, pólvora e munição para os canhões, velas reservas, cordas (quilômetros delas), entre muitas outras coisas.⁴¹

Como administrar isso tudo? Somente uma faina disciplinada e organizada para gerir tamanha complexidade. É difícil até de imaginar 650 pessoas confinadas em um pequeno espaço a flutuar sobre o oceano, idéia que reforça o que já foi comentado anteriormente sobre a vida a bordo, e o quanto a navegação em si, fruto dessa atividade orquestrada entre homem-navio-natureza, estava relacionada com o sucesso e precisão dessa operação. Daí a célebre frase do comandante romano Pompeu, indicadora desse processo: “Navegar é preciso, viver não é preciso” (*Navigare necesse; vivere non est necesse*).

No entanto, convém destacar que esse exemplo, estudado por Boudriot, diz respeito a uma embarcação do tipo fragata, utilizada no período da legalidade do tráfico de escravos, entre dezenas de outros tipos que existiram, e que variaram consideravelmente nesses mais de trezentos anos. Como seria o brigue *Camargo*? Era mais veloz, por atuar na clandestinidade? Como era a constituição de seu casco? No que mudou? No que diz respeito ao carregamento de escravos, não ficava muito atrás do *L'Aurore*. Os documentos revelam que ele descarregou “em Bracuí, Ilha Grande (ao sul do Rio de Janeiro), entre quinhentos e seiscentos negros provenientes de Quelimane, em Moçambique, sendo depois imediatamente incendiado pela tripulação”.⁴²

O incêndio proposital e o afundamento serviram para a eliminação das provas, evitando, desta forma, o constrangimento de pessoas poderosas envolvidas diretamente com aquele comércio ilegal. Mas o que sobrou desse episódio? Cabe agora à Arqueologia pesquisar, com certa urgência, a cultura

material remanescente do *Camargo*, uma vez que a estrutura principal do casco e algumas evidências arqueológicas já foram localizadas e até mesmo pilhadas por mergulhadores aventureiros. Segundo informações de um mergulhador da região, em seu livro *Guia dos naufrágios da baía de Ilha Grande*, “o *Camargo* sofreu alguns saques. Mais recentemente, lanternas e peças foram retiradas para decorar um hotel na baía da Ribeira. Hoje o navio encontra-se completamente desmantelado, mas em local seguro, pois a área virou sítio arqueológico subaquático, onde só se pode mergulhar mediante autorização”⁴³ da Marinha do Brasil, autorização esta que o projeto acaba de obter⁴⁴ para iniciar as etapas de campo.

Se para a historiografia tradicional a documentação textual produzida na época dá conta desse episódio, devido ao fato de envolver corrupção na justiça, pessoas poderosas na região, entre outros, para a Arqueologia a documentação material ainda está por ser trabalhada. Ciente de que um sítio de naufrágio representa algo que deixou de existir de repente, os restos do brigue *Camargo* representam um momento interrompido de 1852, carregado de cultura material – como o próprio casco do navio enquanto artefato –, testemunhos diretos dessa época, das pessoas, do tráfico, e que podem confirmar e/ou contradizer muito da documentação textual existente e produzida: a história que não está nos livros!

Considerações finais

No início dos anos 1960, no cenário internacional, os achados arqueológicos submersos relativos aos sítios de naufrágios estimularam os pesquisadores a questionar a insuficiência da documentação textual existente, para suprir as informações levantadas durante as etapas de campo realizadas sobre esses tipos de sítios, como detalhes da construção dos navios, os carregamentos, as rotas de comércio – dúvidas e novidades que apontavam para o “nascimento” de uma nova área da produção do conhecimento arqueológico, que vinha contribuir para o fortalecimento da Arqueologia enquanto ciência social, rompendo com a tradição romântica que a considerava uma simples técnica de ilustrar a História trágico-marítima. Mas, ao mesmo tempo em que surgia esse discurso construído a partir da análise e interpretação da cultura material

submersa, os então “jovens” especialistas nessa denominada “Arqueologia náutica / subaquática / marítima” identificaram um certo desprezo acadêmico pela temática,⁴⁵ problema que, infelizmente, ainda persiste em nossas ciências humanas, mesmo cinqüenta anos depois do êxito dessa especificidade arqueológica.

Na opinião do arqueólogo britânico Sean McGrail, um especialista na área, a questão passa por uma certa antipatia generalizada pelo tema náutico, em razão do abismo que separa os homens do mar dos homens da terra.⁴⁶ Tanto o é, que ainda são poucos os pesquisadores que se “aventuram nesses mares pouco navegados”!

Essa separação entre marítimos e continentais não representa nenhuma novidade e se perpetua nas sociedades ocidentais pelo fato de o mar ainda permanecer “como um espaço mal conhecido, perigoso, fora da cultura terrestre, fora da lei que impera no continente”.⁴⁷ Daí o ápice das abordagens “agrocêntricas”,⁴⁸ que nos levam a chamar de Terra um planeta muito mais água. Talvez sejam os efeitos dessa divisão de mundos, identificados pela Antropologia marítima, que contribuam para justificar essa distância das ciências humanas em relação a essa temática, ou sirvam de argumentos, no caso do Brasil, para a existência de uma legislação que contradiz a própria Constituição Federal.

No início da década de 1990, “em um contexto de abertura política e temática”,⁴⁹ ao mesmo tempo em que se esboçava a Arqueologia subaquática científica brasileira,⁵⁰ três arqueólogos de diferentes nacionalidades – Pedro Paulo Abreu Funari (brasileiro), Charles Orser Jr. (norte-americano) e Michael Rowlands (britânico) – concretizavam um projeto pioneiro na Arqueologia brasileira: o estudo do Quilombo dos Palmares (de Zumbi dos Palmares), tema consagrado por diferentes abordagens históricas e antropológicas, “fornecendo outras narrativas, menos centradas no discurso escrito e preocupadas com os grupos sociais explorados ou excluídos”,⁵¹ pelo estudo da cultura ma-

terial, e contribuindo para uma nova maneira de se conceber a pesquisa arqueológica no Brasil, inspirada na fluidez das identidades, rompendo com os modelos tradicionais, homogêneos e normativos da cultura.⁵²

Curiosamente, hoje, há pouco mais de uma década, a Arqueologia brasileira assiste à integração desses dois temas com o presente projeto, que pretende estudar grupos sociais excluídos por meio da análise e interpretação da cultura material remanescente de um navio negreiro – com o compromisso da Arqueologia pública, que só tem sentido se for integrada com as comunidades locais e engajada com os movimentos sociais.

Os resultados desses estudos arqueológicos sobre os restos de um navio negreiro, que foi afundado propositalmente para ser esquecido, têm muito a contribuir com nossa História. Seus restos materiais (o que sobrou de seu casco) devem servir como um monumento à memória do que foi a escravidão e o tráfico de seres humanos para o mundo, “na esperança de que continuem a luta por um tempo de justiça, liberdade e igualdade onde estes crimes não possam jamais se repetir”.⁵³

Agradecimentos

Este artigo insere-se na pesquisa de pós-doutoramento, com o apoio da Fapesp, *Arqueologia subaquática de um navio negreiro: a história que não está nos livros*, desenvolvida no Núcleo de Estudos Estratégicos da Universidade Estadual de Campinas (NEE/Unicamp), sob supervisão de Pedro Paulo Abreu Funari, desde 2005. Agradeço aos companheiros de batalha em prol do patrimônio cultural subaquático: Pedro Paulo Abreu Funari, Paulo Bava de Camargo, Flávio Calippo, Leandro Duran, Randal Fonseca, Glória Tega, Robert Grenier, Pilar Luna Erreguerena, Francisco Alves, Filipe Castro, Maria Cristina Scatamachia e Sandra Pelegrini. Agradeço ainda à Fapesp e ao NEE/Unicamp. A responsabilidade pelas idéias restringe-se ao autor.

- ¹ LUMBRERAS, Luis G. *La arqueología como ciencia social*. Lima: Peisa, 1981.
- ² RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, 2003. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP: Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, São Paulo, 2003.
- ³ Como, por exemplo, os estudos realizados nos anos 1970, sobre o navio negreiro português *James Matthews*, naufragado (já modificado) em 1841, ao largo de Freemantle, na Austrália; ou nos anos 1980, sobre o navio negreiro inglês *Henrietta Marie*, naufragado em 1700, na Flórida (New Ground Reef), que serviu mais como um marco ilustrativo da história do que um trabalho de interpretação arqueológica; não ultrapassando uma dezena de casos espalhados pelo mundo, e mal divulgados.
- ⁴ SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, Ed. UFRJ, 2003, p.79.
- ⁵ FUNARI, Pedro Paulo Abreu & CARVALHO, Aline Vieira de. *Palmares, ontem e hoje*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005, p. 51.
- ⁶ RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, 2003.
- ⁷ FUNARI, Pedro Paulo Abreu. “Teoria e método na Arqueologia contemporânea: o contexto da Arqueologia Histórica”. In: FUNARI, P. P. A., DOMINGUEZ L. & FERREIRA L. M. *Patrimônio e cultura material*. Campinas, Unicamp / IFCH, 2006a (Textos Didáticos, n. 59); FUNARI, Pedro Paulo Abreu. “The World Archaeological Congress from a Critical and Personal Perspective”, *Archaeologies*, 2, 1, 2006b.
- ⁸ FUNARI, Pedro Paulo Abreu. “Cultura material e a construção da mitologia bandeirante: problemas da identidade nacional brasileira”, 1995; FUNARI, Pedro Paulo Abreu. “Teoria e método na Arqueologia contemporânea: o contexto da Arqueologia Histórica”, 2006a.
- ⁹ “A Convenção da Unesco sobre a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático” (Unesco, 2001). (Tradução Francisco J. S. Alves). In: *As cartas internacionais sobre o patrimônio* (Organizadores: P. P. Funari & L. Domingues). Campinas, Unicamp / IFCH, 2005, p. 87-113 (Textos Didáticos, n. 57).
- ¹⁰ Definição em *Novo Dicionário da Língua Portuguesa* (de Aurélio Buarque de Holanda). 1ª edição (15ª impressão). Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975.
- ¹¹ RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, 2003, p. 83.
- ¹² FUNARI, Pedro Paulo Abreu. “Teoria e método na Arqueologia contemporânea”, 2006a, p. 21
- ¹³ RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do Baixo Vale do Ribeira*, 2003.
- ¹⁴ Conforme enaltece a Lei Federal 10.166/00, que estranhamente permite a caça ao tesouro, colocando o Brasil na contramão do mundo.
- ¹⁵ FUNARI, Pedro Paulo Abreu. “Teoria e método na Arqueologia contemporânea”, 2006a.
- ¹⁶ FUNARI, Pedro Paulo Abreu. “Fontes arqueológicas: os historiadores e a cultura material”. In *Fontes Históricas*. (Organizador Carla Bassanezi Pinski). São Paulo: Contexto, 2005, p.93-4.
- ¹⁷ RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, 2003.
- ¹⁸ FUNARI, Pedro Paulo Abreu. *Arqueologia*. São Paulo: Contexto, 2003, p. 34.
- ¹⁹ RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 131-2.
- ²⁰ Qualquer convés situado abaixo do convés principal (CHERQUES, Sérgio. *Dicionário do mar*. São Paulo: Globo, 1999). Que, para o leigo (homem de terra), induz à idéia de piso inferior do navio: porão.
- ²¹ WALSH, Robert. *Notícias do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1985; CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. Trad. Elvira Serapicos. São Paulo: Brasiliense, 1985; RODRIGUES, Jaime. *O tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Ática, 2004 (História em movimento); *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- ²² RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp (SP), 2000; RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- ²³ CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. Trad. Elvira Serapicos. São Paulo: Brasiliense, 1985, pp. 63-4.
- ²⁴ MICELI, Paulo. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista*. São Paulo: Scritta, 1994; RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, 2003.
- ²⁵ MICELI, Paulo. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista*, 1994, p. 105.
- ²⁶ RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 171.
- ²⁷ DURAN, Leandro D. *A construção da pirataria: o processo de formação do conceito de “pirata” no período moderno*, 2000. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- ²⁸ BARRETO, Luis Felipe apud FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 145.
- ²⁹ RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, pp. 134-5).
- ³⁰ MUKELROY, Keith. *Maritime Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.; GOULD, Richard. “Contextual relationships”. In: DELGADO, J. P. (Ed.). *Encyclopaedia of underwater and maritime archaeology*. London: British Museum, 1997; CONLIN, David L.; MURPHY, Larry E. “Shipwrecks”. In: ORSER JR., Charles E. (Ed.). *Encyclopedia of historical archaeology*. London: Routledge, 2002; RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, 2003.

- ³¹ MARTIN, Colin. “L’archéologie en milieu subaquatique”. In: *La salvagarde du patrimoine subaquatique*. Paris: Unesco, 1980; PARKER, Anthony J. “Mediterrâneo, um museu submerso”. *O Correio da Unesco*, v. 18, n. 1, p. 8-10, jan. 1988; RAMBELLI, Gilson. *A arqueologia subaquática e sua aplicação à arqueologia brasileira: o exemplo do baixo Vale do Ribeira de Iguape*, 1998. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP: Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, São Paulo, 1998; RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia até debaixo d’água*. São Paulo: Maranta, 2002; RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, 2003; RAMBELLI, Gilson. “Os desafios da Arqueologia subaquática no Brasil”. *Revista Eletrônica História e-História*. Disponível em www.historiaehistoria.com.br. 2004. Acesso em 01/09/2004.
- ³² MUCKELROY, Keith. *Maritime Archaeology* apud POMEY, Patrice & RIETH, Eric. *L’archéologie navale*. Paris: Editions Errance, 2005, p. 16.
- ³³ BOUDRIOT, Jean. *Traite et navire négrier: L’Aurore (1784)*. Paris: Ancre, 1984.
- ³⁴ Tonelada é a unidade que exprime o volume ou a capacidade de carga de um navio, denominada tonelagem (CHERQUES, Sérgio. *Dicionário do mar*. São Paulo: Globo, 1999).
- ³⁵ Boca é o termo náutico que corresponde à maior largura do barco, em sua caverna mestra.
- ³⁶ A artilharia visava a proteção da embarcação, principalmente contra ataques piratas.
- ³⁷ BOUDRIOT, Jean. *Traite et navire négrier: L’Aurore (1784)*. Paris: Ancre, 1984; CHERQUES, Sérgio. *Dicionário do mar*. São Paulo: Globo, 1999; RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- ³⁸ Trata-se de um molusco que pode atingir de 5 a 100 centímetros de comprimento e 2 centímetros de diâmetro, extremamente nocivo às obras vivas do casco, onde constrói uma galeria, acabando por perfurar toda a madeira, inutilizando-a e prejudicando bastante a navegabilidade da embarcação (CASTANHEIRA, Edmundo. *Manual de construção do navio de madeira*. Lisboa: Dinalivro, 1991; CHERQUES, Sérgio. *Dicionário do mar*. São Paulo: Globo, 1999).
- ³⁹ BOUDRIOT, Jean. *Traite et navire négrier: L’Aurore (1784)*. Paris: Ancre, 1984.
- ⁴⁰ Idem, ibidem; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997; RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- ⁴¹ BOUDRIOT, Jean. *Traite et navire négrier: L’Aurore (1784)*. Paris: Ancre, 1984.
- ⁴² BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1976, p. 349.
- ⁴³ GALINDO, José E. R. *Guia dos naufrágios da baía de Ilha Grande*. São Paulo: Um, 2001.
- ⁴⁴ A autorização da Marinha do Brasil foi concedida em 27 de setembro de 2006.
- ⁴⁵ BASS, George F. *Arqueologia subaquática*. Lisboa: Verbo, 1969; HOFFMANN, Gabrielle. *Mundos submersos: uma história de la arqueología submarina*. Barcelona: Planeta, 1987; RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia até debaixo d’água*. São Paulo: Maranta, 2002; RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, 2003.
- ⁴⁶ McGRAIL, Sean. *Studies in maritime archaeology*. Oxford: British Archaeological Reports, 1997; BLOT, Jean-Yves. “O mar de Keith Muckelroy: o papel da teoria na arqueologia do mundo náutico”. *Al-Madan*, Almada, Centro de Arqueologia, Série 2, n. 8, pp. 41-55, out. 1999; RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, 2003.
- ⁴⁷ DIEGUES, Antonio Carlos. *Ilhas e mares: simbolismo e imaginário*. São Paulo: Hucitec, 1998, p. 58.
- ⁴⁸ READ, J. *The Indian Ocean in Antiquity*, London: New York, 1996; BLOT, Jean-Yves. “O mar de Keith Muckelroy: o papel da teoria na arqueologia do mundo náutico”. *Al-Madan*, Almada, Centro de Arqueologia, Série 2, n. 8, p. 41-55, out. 1999; RAMBELLI, Gilson, 2003; e RAMBELLI, Gilson. “Reflexões sobre o patrimônio cultural subaquático e a Arqueologia”. In: *Os caminhos do patrimônio no Brasil*. (Organizadores: Manuel Ferreira Lima Filho e Marcia Bezerra). Goiânia: Alternativa, 2006, pp. 153-69.
- ⁴⁹ FUNARI, Pedro Paulo Abreu & CARVALHO, Aline Vieira de, 2005, p. 47.
- ⁵⁰ Ver RAMBELLI, Gilson, 2002.
- ⁵¹ FUNARI, Pedro Paulo Abreu & CARVALHO, Aline Vieira de, 2005, p.47.
- ⁵² FUNARI, Pedro Paulo Abreu & CARVALHO, Aline Vieira de, 2005.
- ⁵³ NASCIMENTO, Abdias do. *O quilombismo*. Petrópolis: Vozes, 1980, p. 11.