

Para um programa de pesquisa sobre arqueologia, história e etnografia navais da costa brasileira: o projecto Archenave ¹

Pedro Agostinho *

Resumo

O presente trabalho constitui a versão revista do enunciado programático do projecto Archenave que, na segunda metade dos anos oitenta, procurou delinear, de modo coerente e exaustivo, um modelo de actuação multifacetado e pluridisciplinar interessando o inventário, a salvaguarda e a valorização do património arqueológico e etnográfico naval brasileiro.

Résumé

Le travail constitue la version finale de l'annoncé du projet Archenave, qui a cherché d'établir d'une manière cohérente et complète un plan de travail diversifié et pluridisciplinaire concernant l'inventaire, la sauvegarde et la valorisation du patrimoine archéologique et ethnographique naval brésilien, de la deuxième moitié des années quatrevingts.

¹ Em sua forma presente, foi o Programa que agora se lê preparado em 1985-6 por solicitação do Prof. Olympio Serra, para ser base de trabalho do Projeto ARCHENAVE — Centros de Estudos de Arqueologia, História e Etnografia Navais, e da Comissão com o mesmo nome criada pelo Ministério da Cultura do Brasil — Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/Pró-Memória com o fim de o implantar.

Dessa Comissão, presidida por Serra, passaram a fazer parte o G.M.G — R.N. Max Justo Guedes, Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha; o Prof. Cid Teixeira, da Universidade Federal da Bahia; o Arquiteto Eduardo Simas, Delegado da Delegacia Regional da SPHAN/PRÓ-MEMÓRIA NA BAHIA; a Engenheira Sílvia Puccione, da mesma Secretaria; e Pedro Agostinho da Silva, Coordenador do Museu de Arqueologia e Etnologia da UFBA. (Cf. Portaria do MINC 011/1987, e 03/1988). O texto sofreu alterações mínimas em 1989, sendo apresentado à reunião do International Committee of Monuments and Sites — ICOMOS/Comité Brasileiro, realizada em Cabo Frio, Rio de Janeiro (02-06.10.1989), e foi novamente revisto para publicação em 02.07.1990.

* Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade Federal, Bahia.

Para um programa de pesquisa sobre arqueologia, história e etnografia navais da costa brasileira: o projeto Archaevae

Pédro Agostinho *

Resumo

O presente trabalho constitui o estudo teórico do conteúdo programático do projeto Archaevae que, sob o ponto de vista dos seus objetivos, pretende estabelecer os níveis de conhecimento necessários para a realização de pesquisas arqueológicas, históricas e etnográficas a respeito da arqueologia da costa brasileira.

Palavras

As palavras-chave da pesquisa foram definidas de acordo com o projeto Archaevae, que se trata de um programa de pesquisa em arqueologia, história e etnografia navais da costa brasileira. O projeto Archaevae tem como objetivo principal estabelecer os níveis de conhecimento necessários para a realização de pesquisas arqueológicas, históricas e etnográficas a respeito da arqueologia da costa brasileira.

Este trabalho constitui o estudo teórico do conteúdo programático do projeto Archaevae que, sob o ponto de vista dos seus objetivos, pretende estabelecer os níveis de conhecimento necessários para a realização de pesquisas arqueológicas, históricas e etnográficas a respeito da arqueologia da costa brasileira.

Palavras-chave: Arqueologia, História, Etnografia, Costa Brasileira, Projeto Archaevae.

* Doutor em Arqueologia e História, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

1. O patrimônio naval em águas brasileiras.

1.1. As águas fluviais e marítimas do Brasil abrigam um patrimônio cultural importantíssimo representado por dois conjuntos principais de testemunhos. Primeiro, o das embarcações «populares», em que se mantêm vivas técnicas de construção e tipos navais de carácter arcaizante, oriundos de épocas históricas longínquas. E segundo, o dos restos de naufrágio que, tecnologicamente anteriores ao surgimento da propulsão a motor, são evidência importante para a história da arquitetura naval, das rotas do comércio e das trocas económicas que ao longo daquelas se levaram a cabo, quer entre os vários pontos do país quer entre este e o seu exterior.

1.2. Diferentes entre si, esses dois conjuntos estão se extinguindo devido a fatores de ordens também diferentes. O primeiro conjunto — que chamaremos *etnográfico* —, por efeito das mudanças desencadeadas pela industrialização acelerada, e, imerso nela, pelo alargamento da rede de comunicações terrestres e motorizadas, num processo que avança de modo irreversível. E o segundo conjunto — a que chamaremos *arqueológico* — por efeito de uma delapidação sistemática que resulta do alto valor, intrínseco, histórico ou artístico que as cargas submersas encontradas alcançam no mercado (quer o de metais preciosos, quer, sobretudo, o de antiguidades) que opera a nível nacional e internacional. Bom exemplo disso é a constante oferta de salvados de naufrágios brasileiros, anteriores ao século XIX, em leilões de países da Europa, e, ainda, o fato de que a recuperação desse tipo de bens exerce forte atração sobre investidores particulares.

Nenhum critério científico preside a essa exploração e os objectos desaparecem, vendidos sem serem sequer registrados e catalogados pelos órgãos culturais do governo, ou mesmo por instituições científicas estatais ou particulares. Isso quanto às cargas: quanto às embarcações, nem são recuperadas, estudadas ou documentadas, e assim se perde toda uma informação cientificamente relevante, que em outros países é ciosamente preservada.

1.3. Perante a situação acima, sucintamente exposta, urge criar uma política de investigação científica, documentação, salvamento e preservação, que lhe ponha fim: registando, para o futuro, a tecnologia naval do conjunto etnográfico (destinada a um inelutável processo histórico de extinção); e adotando medidas que detenham a destruição do conjunto arqueológico, ressaltando-se, de imediato, aquelas de carácter legal que conduzam ao controlo e fiscalização das explorações de cascos antigos naufragados, eliminando o saque e a acção predatória.

2. Esboço de uma política de preservação e estudo do patrimônio naval

2.1. Dada a extensão da costa brasileira — 8.500 km —, de suas águas interiores e da rede fluvial do país, a política que se pretende aqui definir não poderá ser obra de um só órgão governamental, e terá, necessariamente, de contar com o concurso de muitos deles, que por enquanto é inviável alinhar. No entanto, pode-se já prever que aos esforços da SPHAN/Fundação Nacional Pró-Memória, e do Ministério da Marinha — muito especialmente os de seu Serviço de Documentação Geral —, será preciso somar os das Universidades que se localizem nos pontos estratégicos do litoral adiante indicados.

2.2. Os limitados estudos até hoje realizados (anexo) permitem identificar no Brasil seis áreas culturais navais, referidas ao ano de 1888, algumas delas divididas em variável número de subáreas, como segue (fig. 1) ².

1. Área do Amazonas;

- 1.1 Subárea da Calha Amazônica;
- 1.2 Subárea do Tocantins-Araguaia;
- 1.3 Subárea do Maranhão;

2. Área do Nordeste

3. Área da Costa Oriental

- 3.1 Subárea do Recôncavo Baiano;

4. Área do São Francisco

5. Área da Costa Meridional

- 5.1 Subárea do Rio de Janeiro;
- 5.2. Subárea de Santa Catarina;
- 5.3 Subárea fluvial do Rio Grande;

6. Área da Campanha Gaúcha

Essas áreas culturais navais serão a referência geográfica para o desenvolver da política proposta. Em cada uma, a depender de sua extensão e comple-

² CAMARA, A. A. — *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. Rio de Janeiro, Typ. de G. Leuzinger & Filho, 1888; AGOSTINHO, P. — *Sobre a urgência de um museu naval no Nordeste*. «Revista de Antropologia», São Paulo, 24, 1981, p. 123-139.

xidade, se criariam um ou mais Centros de estudos de Arqueologia, História e Etnografia Navais, entendidos aqui na estrita acepção etimológica do último termo: ou seja, na de que tais Centros estão pensados como Museus para o estudo e preservação de navios, museus de embarcações. Obedeceriam eles ao programa geral mais à frente delineado, adaptando-se às variações regionais e tendo em mente que o programa se refere apenas a princípios e objetivos gerais mínimos, passíveis de aperfeiçoamento, expansão e adequação regional.

2.3. Quanto à sua localização, propõe-se aqui, cobrindo o território nacional do norte para o sul de modo a envolver as populações na preservação de seu próprio patrimônio cultural, e a atender às seis áreas culturais navais e suas subdivisões, as seguintes cidades para sedes de Centros de Estudo de Arqueologia, História e Etnografia Navais, num total, por ora previsto, de nove instituições:

1. *Área do Amazonas*: Manaus, Belém e São Luiz, dada sua grande extensão e diversificação interna; a abrangência geográfica de cada Centro local dependerá de análises a serem feitas futuramente;

2. *Área do Nordeste*: Natal;

3. *Área da Costa Oriental*: Salvador;

4. *Área do São Francisco*: Penedo;

5. *Área da Costa Meridional*: Rio de Janeiro (Subárea 5.1); Santos (Subárea 5.la.); e Florianópolis (Subárea 5.2 e 5.3, abrangendo também a área 6, da *Campanha Gaúcha*).

2.4. Seria por demais ambicioso pensar na implantação simultânea de tão elevado número de Centros de Estudos, tanto pela carga financeira que representariam, quanto pela quase inexistência de quadros preparados para a direção da pesquisa e da preservação a serem desenvolvidas. Assim, conviria criar um Centro em que se iniciaria a paulatina implantação do Programa, e que servisse, simultaneamente, de local de preparação dos recursos humanos destinados aos demais Centros. Atendendo a que Salvador é um dos pontos em que tais estudos mais têm recebido atenção³; a que aí existem já planos para a implantação de um museu do mar, etnográfico e arqueológico; e a que a subárea do Recôncavo Baiano, na área da Costa Oriental, é uma das mais complexas e muito possivelmente a mais arcaizante em termos de técnicas de construção e tipos navais de origem européia, seria essa a localização ideal para um Centro de Estudos de Arqueologia, História e Etnografia Navais desencadeador da política aqui proposta.

Por outro lado, é na Bahia e no seu Recôncavo que existe uma das maiores concentrações prováveis de navios antigos naufragados; e foi esse, num passado, o ponto nodal da articulação das rotas marítimas do Atlântico Sul e do Atlântico Norte, determinado pelos regimes de ventos a que estava submetida a

³ Outro é São Luiz do Maranhão, cujo programa, autonomamente surgido, é hoje (1990) o mais ativo e com maior soma de resultados. Coordenado pelo arquiteto Luis Phelipe Andrés, denominou-se Projeto Embarcações do Maranhão e é executado pela Coordenadoria do Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luiz — SEPLAN/Maranhão.

navegação à vela. Salvador é, por isso mesmo, crucial para o entendimento da Área Cultural da Rota das Índias proposta por Poujade ⁴, com a difusão de técnicas de variada origem, e sua variante adaptação a ambientes diversos. E é, também, uma das zonas em que mais vem sendo praticada a exploração predatória de jazidas arqueológicas subaquáticas.

Fica, por todos esses motivos, proposta a cidade de Salvador e, nela, o Forte do Mar, ou de São Marcelo, para sede do primeiro Centro a ser instalado, no qual se principiaria e testaria o programa abaixo discriminado.

3. Estudo e preservação do patrimônio naval: programa geral

Admitido, atrás, o estrito sentido etimológico do termo *naval*, os Centros de Estudos de Arqueologia, História e Etnografia Navais seriam instituições especializadas no estudo da distribuição, funcionamento e evolução dos meios de navegar e de suas técnicas de construção, enquanto fenômenos situados num contexto sócio-cultural, da compreensão do qual depende a compreensão mesma do objeto centralmente abordado. Não estão pensados, portanto, como museus gerais da marinha, nem de investigação mais ampla do mar. Dessa posição deriva o Programa de ação que aqui se deixa traçado.

3.1. Salvamento e documentação.

Prende-se este ponto do programa, por um lado, às tarefas mais urgentes de preservar tipos navais em extinção, e, por outro, à recolha da documentação que fundamentará todo o trabalho científico do Centro, subdividindo-se nos tópicos seguintes:

3.1.1 Aquisição dos tipos navais ameaçados de mais imediata e evidente desaparecimento, ou, na total impossibilidade financeira de o fazer, proceder ao levantamento de planos geométricos e de pormenor dos seus cascos, aparelhos e palamentas. Tais planos, na impossibilidade prevista, permitirão fabricar modelos à escala, para exposição ou para serem testados em tanques de provas e túneis de vento; e também a simulação em computador.

3.1.2 Recolha e sistematização da iconografia sobre portos, estaleiros e embarcações das áreas em referência, que se encontra dispersa em bibliotecas e arquivos públicos e privados.

3.1.3 Organização de um banco informatizado de dados culturais relativos a embarcações, pescas, comunicações marítimas e fluviais e actividades correlatas, mediante a exploração exaustiva, segundo metodologia inspirada na estabelecida por Murdock ⁵, das fontes bibliográficas e manuscritas relativas à região.

⁴ POUJADE, J. — *La route des Indes et ses navires*. Paris, Payot, 1946.

⁵ MURDOCK, G. P. — *Guia para la clasificación de datos culturales*. Washington, Union Panamericana, 1963.

3.1.4 Microfilmagem exaustiva das licenças de construção e das matrículas de embarcações nas capitánias, assim como dos registos alfandegários e jornalísticos de movimento dos portos.

3.1.5 Constituição de uma biblioteca técnica e regionalmente especializada.

3.2. *Pesquisa sincrónica* (etnográfica)

A este ponto do programa cabe traçar um panorama de etnografia de cada área, adequado ao momento presente, que sirva de guia ao trabalho de salvamento e documentação numa fase posterior à que atrás apontamos. Enquanto aquela terá que se orientar por informações esparsas e por indicações frequentemente intuitivas, esta seguirá uma escala de prioridades metódicamente estabelecidas pelo recenseamento geral e pelo trabalho de campo, conforme delimitado a seguir:

3.2.1 Censo das embarcações de cada área cultural, pela aplicação de questionários individuais através das capitánias dos portos. No ano escolhido para o censo, o questionário deverá ser preenchido no ato de matrícula de cada embarcação, reunindo-se no final do ano o material coletado.

Os questionários terão de ser preparados para tratamento em computador, com o fito de se obter as classificações tipológicas preliminares e tabelas estatísticas, em termos quantitativos absolutos e de frequências relativas (popularidade de tipos) nos diversos pontos da costa ou das aquavias interiores. Este método de frequências relativas é adaptação do de Ford ⁶, dando-lhe aplicação espacial e não cronológica; ou, mais precisamente, para medir e expressar variações diatópicas ao invés de mudança diacrónica e mapeá-las.

3.2.2 Seleção, a partir desses mapas, de zonas nucleares — isto é, de maior complexidade etnográfica — e zonas periféricas, para reconhecimento extensivo.

3.2.3 Estudo etnográfico das zonas que essa inspeção extensiva revelar como significativas para o conhecimento global da área cultural. Compreende o levantamento de planos geométricos e de pormenor de todos os tipos de embarcação existentes, e a descrição de suas técnicas de construção e emprego. Os planos são o principal recurso para o salvamento e documentação, mas só o restante do trabalho permitirá situar a embarcação em seu contexto sócio-cultural.

3.2.4 Escolha, para investigação sócio-antropológica intensiva, de centros populacionais em que os meios de navegar sejam fulcro das atividades económicas de transporte ou produção. A amplitude deste tópico coloca-o para além da capacidade imediata dos Centros, sendo conveniente desenvolver projetos em cooperação com Departamentos ou Institutos de Antropologia de Universidades locais.

⁶ FORD, J. A. — *Metodo cuantitativo para establecer cronologias culturales*. Washington, Union Panamericana, 1962.

3.3. Pesquisa diacrônica

Não fica este ponto do programa limitado, com os antecedentes, à tecnologia naval de cunho tradicional ou *folk*, por abranger também os produtos de uma tecnologia de maior requinte, progressivamente sustentada em princípios, conscientes, de ordem científica, que surgem na cultura luso-brasileira, sob forma escrita, a partir do século XVI.

Caem nessa categoria os navios mercantes e de guerra anteriores à introdução dos cascos metálicos e da propulsão a vapor ou combustão interna, e esta introdução, por seu turno, interessa na medida em que desencadeia processos de mudança cultural que são parte de um fenômeno geral de modernização tecnológica.

3.3.1 Estudo qualitativo da evolução dos tipos navais, fundado na iconografia antes reunida e no banco de dados culturais.

3.3.2 Análise quantitativa da mudança cultural em termos de popularidade ou frequência relativa de tipos ⁷ ao longo dos anos nos diferentes pontos da costa, graças à documentação seriada que possam fornecer os registros das capitâneas e alfândegas. Cumpre tratar separadamente os assentamentos das embarcações em uso, os de licença para construção e os de movimento dos portos, por refletirem aspectos diversos da mesma realidade. Isto, porque, se os primeiros retratam a situação em um determinado momento, os de mais denunciam mais prontamente as tendências à substituição de uns tipos por outros.

Pela comparação dessas seriações («embarcações em uso» e «licenças de construção»), pode-se verificar o tempo requerido para que uma tendência à mudança altere, significativamente, a composição do contingente global das embarcações em uso. Quanto ao movimento dos portos, é preciso considerar que os registros passam por alto as canoas, jangadas, botes e outras embarcações de pequeno porte e técnicas tradicionais, para se concentrarem em tipos maiores, frequentemente oriundos de outras culturas, regionais ou nacionais, de uma *área de tradição comum* euro-americana com raízes européias. Por sua natureza prestam-se melhor estes dados à investigação do contacto e mudança em esferas não-*folk* da cultura local. Em seu conjunto, esses gráficos de frequências relativas cronologicamente seriadas serão os melhores indicadores de tipos em extinção, servindo para fixar prioridades nas tarefas de salvamento.

3.3.3 Exploração das fontes históricas para a confecção de mapas de localização de naufrágios, obedecendo a intervalos arbitrários de 50 anos, entre os séculos XVI e XIX, inclusive, com o fito de orientar a pesquisa arqueológica submarina.

Com esta, poderão os Centros contribuir não só para o conhecimento da arquitetura naval antiga, mas das rotas de navegação.

⁷ Id. — *Ibid.*

3.3.4 Pesquisa arqueológica, subaquática ou não, de restos de naufrágios e de cascos abandonados, como contribuição essencial ao conhecimento da arquitetura naval antiga, e da navegação e comércio, com seu percurso e conteúdo, ao longo das rotas de cabotagem e longo curso.

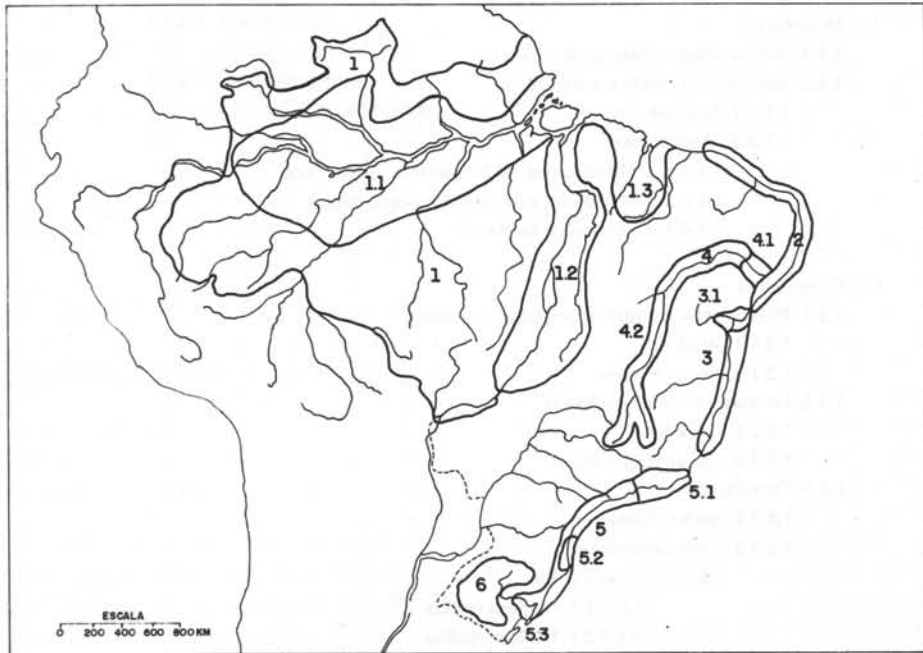


Fig. 1 — Áreas culturais navais do Brasil — 1888: 1 — Área do Amazonas, 1.1 — Subárea da Calha Amazônica, 1.2 — Subárea do Tocantins - Araguaia, 1.3 — Subárea do Maranhão; 2 — Área do Nordeste; 3 — Área da Costa Oriental, 3.1 — Subárea do Recôncavo Bahiano; 4 — Área de São Francisco, 4.1 — Subárea do baixo S. Francisco, 4.2 — Subárea do Alto e Médio S. Francisco; 5 — Área da Costa Meridional, 5.1 — Subárea do Rio de Janeiro, 5.2 — Subárea de S. Catarina, 5.3 — Subárea fluvial do Rio Grande; 6 — Área da Campanha Gaúcha.

ANEXO

Exemplo de um modelo para a classificação tipológica de embarcações, segundo Pedro Agostinho, sobre dados de A. A. Camara (v. nota 2).

1. *Cascos*

1.1. Monobloco

1.1.1. Monócórticos (canoas de casca).

1.1.2. Monóxilos (Troncos escavados)

1.1.2.1. Simples

1.1.2.2. Modificados

1.1.2.2.1. Modificados na bordadura, popa, proa

1.1.2.2.2. Modificados no fundo, popa, proa.

1.1.2.3. Conjugados (ajoujos)

1.2. Compósitos

1.2.1. Flutuadores múltiplos (jangadas e balsas)

1.2.1.1. Atados

1.2.1.2. Encavilhados

1.2.2. De varas e couro (pelotas)

1.2.2.1. Ovóides

1.2.2.2. Quadrangulares

1.2.3. De tabuado

1.2.3.1. Sem cavername

1.2.3.2. Com cavername

1.2.3.2.1. Costado liso

1.2.3.2.1. a. Sem quilha

1.2.3.2.1. b. Com quilha

1.2.3.2.2. Costado trincado

2. *Aparelhos*

2.1. Redondos

2.1.1. Simétricos (verga cruzando em ângulo reto de BB a BE e simétrica para cada lado do mastro)

2.1.2. Assimétricos

2.2. Latinos

2.2.1. Simples

2.2.1.1. Triangulares

2.2.1.1.1. Bastardos

2.2.1.1.2. Envergados no mastro

2.2.1.2. Quadrangulares

2.2.1.2.1. De espicha

2.2.1.2.2. De carangueja

2.2.2. Diversificados (com vários tipos de velas latinas, predominando, como panos de reger, as que dão nome ao aparelho)

2.2.2.1. De espicha

2.2.2.2. De carangueja

2.3. Mistos (com vários tipos de velas latinas e redondas, predominado, como panos de reger, as que dão nome ao aparelho)

2.3.1. Redondos

2.3.1.1. Simétricos

2.3.1.2. Assimétricos

2.3.2. Latinos

2.3.2.1. Triangulares

2.3.2.1.1. Bastardos

2.3.2.2. Quadrangulares

2.3.2.2.1. De carangueja

