

REVISTA DE ARQUEOLOGIA

Volume 37 No. 1 Janeiro - Abril 2024

DOSSIÊ

A MATERIALIDADE DO TRÁFICO E OS DESDOBRAMENTOS NO PRESENTE: ARQUEOLOGIA MARÍTIMA DO NAVIO ESCRAVAGISTA *CAMARGO*, ANGRA DOS REIS

Luis Felipe Freire Dantas Santos*

Júlio César da Silva Marins**

Gilson Rambelli***

RESUMO

Através do estabelecimento de uma práxis arqueológica marítima sobre as estratégias desenvolvidas pelo tráfico de africanos escravizados, apresentamos, no presente artigo, uma proposta de estudo de caso acerca da materialidade resultante do comércio ilegal estabelecido por rotas marítimas com a África Oriental no século XIX. Por meio do estudo arqueológico subaquático dos restos do navio escravagista *Camargo*, naufragado na região de Bracuí, na Baía de Ilha Grande, Rio de Janeiro, em 1852. Esse naufrágio ocorreu de forma proposital como estratégia de ocultamento da atividade clandestina de desembarque de africanos. Entende-se a arqueologia como uma atividade que se constitui como uma ação política, servindo como uma ferramenta de legitimação de grupos excluídos da história oficial local, a exemplo da comunidade quilombola de Santa Rita do Bracuí.

Palavras-chave: arqueologia marítima; diáspora africana; naufrágios; comunidades quilombolas; Angra dos Reis.

* Instituto Afrorigens. E-mail: felipe@aforigens.com.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0301-1587>.

** Universidade Federal de Sergipe (UFS). E-mail: juliocs.marins@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-6047-2500>.

*** Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da Universidade Federal de Sergipe (LAAA-UFS) E-mail: gilson.rambelli@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7548-4842>.

THE MATERIALITY OF TRAFFIC AND THE DEVELOPMENTS IN THE PRESENT: MARITIME ARCHEOLOGY OF THE SLAVE SHIP *CAMARGO*, ANGRA DOS REIS

ABSTRACT

From the establishment of a maritime archaeological praxis on the strategies developed by the slave trade, we present in this article a proposal for a case study on the materiality resulting from the illegal trade established by sea routes with East Africa in the 19th century. An underwater archaeological study of the remains of the slave ship *Camargo*, sunk in the region of Bracuí, in Ilha Grande Bay, Rio de Janeiro, in 1852. This shipwreck occurred on purpose, as a strategy to conceal the clandestine activity of disembarking Africans. Archeology is understood as an activity that is constituted as a political action, serving as a tool for legitimizing groups excluded from official local history, such as the quilombola community of Santa Rita do Bracuí.

Keywords: Maritime archaeology; african diaspora; shipwrecks; quilombola communities; Angra dos Reis.

LA MATERIALIDAD DE LA TRATA NEGRERA Y SU DESPLIEGUE EN EL PRESENTE: ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA DEL BARCO NEGRERO *CAMARGO*, ANGRA DOS REIS

RESUMEN

A partir del desarrollo de una praxis arqueológica marítima sobre las estrategias desarrolladas por la trata de africanos esclavizados, este artículo plantea un estudio de caso en torno a la materialidad resultante del comercio ilegal establecido por las rutas marítimas con África Oriental en el siglo XIX. Se utilizó el estudio arqueológico subacuático de los restos del barco negrero *Camargo*, naufragado en la región de Bracuí, en la bahía de Ilha Grande, Río de Janeiro, en 1852. Este naufragio se produjo a propósito como estrategia para ocultar la actividad clandestina de desembarco de africanos. La arqueología se considera como una actividad que se constituye como acción política, sirviendo como herramienta de legitimación de grupos excluidos de la historia oficial local, como, por ejemplo, la comunidad quilombola de Santa Rita do Bracuí.

Palabras clave: arqueología marítima; diáspora africana; naufragios; comunidades quilombolas; Angra dos Reis.

INTRODUÇÃO

Angra dos Reis, localizada na costa sul do estado do Rio de Janeiro, foi uma das primeiras regiões visitadas pelos portugueses em 1502. Inicialmente, estabeleceu-se como um pequeno povoado, que se tornou vila, em 1608, devido à sua localização estratégica ao longo da rota marítima entre São Vicente e Rio de Janeiro. No início do século XVIII, a pesca de baleias tornou-se a principal atividade econômica, mas a descoberta de ouro em Minas Gerais trouxe mudanças significativas para a região. A corrida do ouro atraiu pessoas de todos os lugares, e a rota marítima e terrestre existente por Paraty tornou-se o principal acesso às minas. Angra dos Reis se beneficiou desse fluxo migratório, favorecendo-se com a instauração de rotas alternativas para o transporte de ouro. O contrabando tornou-se uma fonte de sustento para muitas famílias da região (Capaz, 1996; Lima, 2008; Souza, 1994; Vasconcelos, 2006).

Para combater o contrabando e os riscos associados à rota marítima, o governo português incentivou a abertura de uma nova rota terrestre, conhecida como Caminho Novo, entre Rio de Janeiro e Minas Gerais. Isso levou ao declínio nas atividades comerciais em Paraty e afetou indiretamente Angra dos Reis. No entanto, Angra dos Reis encontra novas oportunidades econômicas com o cultivo de anil e a produção de rum, utilizando a cana-de-açúcar cultivada localmente. Com a expansão da produção de café no início do século XIX, Angra dos Reis tornou-se um importante centro econômico, beneficiando-se de seu porto profundo e desobstruído e de portos naturais ao longo da costa. A região desempenhou um papel crucial no comércio de café, recebendo o fruto do Vale do Paraíba e exportando-o por meio de seus portos (Gurgel, Amaral, 1973; Motta, 1999; Souza, 1994; Vasconcelos, 2006).

Angra dos Reis tinha uma importância estratégica devido à sua conexão com as atividades de mineração, o comércio de café e, sobretudo, o transporte e comércio de africanos escravizados. Apesar das tentativas oficiais de controlar a região, as comunidades locais encontravam maneiras de subverter a autoridade por meio do contrabando e outras atividades ilegais. Angra dos Reis serviu como entrada tanto para o comércio legítimo quanto para operações ilícitas, refletindo as complexas dinâmicas de poderes locais e de manutenção uma economia baseada na venda de africanos, que consolidou a região como um articulado e internacionalizado porto de recepção clandestino no século XIX (Campos, 2013; Vasconcelos, 2006).

Diante do contexto histórico de formação político-econômica de Angra dos Reis, especificamente no que tange às estratégias desenvolvidas pelo tráfico de africanos escravizados, é que surge o presente projeto de pesquisa arqueológica dos restos do naufrágio do brigue escravagista *Camargo*. Buscamos o estabelecimento de abordagens de uma arqueologia marítima sobre a materialidade ligada a eventos diaspóricos do tráfico transatlântico de africanos, com ênfase nas estratégias estabelecidas com as rotas oceânicas e dinâmicas portuárias que se configuram principalmente a partir das políticas de proibição do tráfico escravagista, após a ratificação do tratado feito pelo Brasil com a Inglaterra.

Ao colocarmos o cerne de discussão a materialidade do tráfico de escravizados, em especial aquela resultante das dinâmicas da logística transoceânica do empreendimento colonial escravocrata — a exemplo dos naufrágios de embarcações escravagistas, portos-fazendas de recepção, cemitérios de recém-chegados (pretos novos), mercados de escravizados — buscamos uma reflexão sobre processos mais amplos e operados em escala global.

As evidências arqueológicas na maior parte das vezes não são adequadas para a reconstrução de eventos específicos e os eventos históricos individuais são, na melhor das hipóteses, muito difíceis de identificar no registro arqueológico. Para a arqueologia, os locais de naufrágios, a exemplo do presente estudo de caso, nos possibilita acessarmos os aspectos de um evento específico a partir da leitura da evidência isolada. No entanto, ao colocarmos as evidências arqueológicas em associação com a documentação histórica, o que também inclui a oralidade, podem ser mais propícias em fornecer uma compreensão mais concisa sobre a história de fatos particulares, como o processo do naufrágio e sua formação como sítio. Mas eventos igualmente particulares podem ser usados para explorar questões em larga escala de mudança cultural e continuidade cultural (Staniforth, 2003).

Sob essa ótica, o desenvolvimento desta pesquisa representa não só a possibilidade de produção de um conhecimento sobre sítios arqueológicos submersos acerca da diáspora africana e arqueologia marítima, ainda pouco explorada pela academia sob o aspecto decolonial, mas também serve como uma ferramenta fundamental de legitimação de grupos excluídos do contexto histórico e capaz de fomentar justiça social e integração em agendas político-sociais de identificação, reconhecimento e reparação de crimes contra a humanidade. Pretende-se com o projeto um trabalho unido à comunidade remanescente do quilombo de Santa Rita do Bracuí, descendentes de antigos escravizados que construíram sua identidade e pertencimento como remanescentes de quilombo a partir da tradição da oralidade, como também, pertencentes ao passado que trata esse referido naufrágio nos últimos anos da escravidão e do tráfico transatlântico no Brasil.

A importância de pesquisa se dá por meio dos conceitos de representatividade, na qual as ações de pertencimento podem ser inseridas por meio do estudo da cultura material no que tange à diáspora africana dentro do contexto do tráfico transatlântico e sua relação ao quilombo de Santa Rita do Bracuí, fruto histórico de resistência ancestral. O estudo sobre o tema tráfico transatlântico de escravizados se torna ausente não apenas da memória nacional institucionalizada em museus e monumentos, mas também da pauta historiográfica brasileira praticamente até o início do século XXI. Nunca desapareceu, entretanto, da memória coletiva das áreas litorâneas em que essas atividades se desenvolveram, no litoral fluminense, paulista, baiano, entre muitos outros, conformando uma tradição oral que ganhou visibilidade para o reconhecimento de comunidades litorâneas de remanescentes de quilombos no país nas últimas décadas (Mattos, 2013).

Nesse contexto, aborda-se também a escassez de estudos a respeito da cultura material que façam referência a navios escravagistas, o que reforça a necessidade de um levantamento nesse campo de estudo. Em meados dos anos 2000, pouquíssimos estudos de navios escravagistas foram levados adiante no mundo pela arqueologia, de forma que pouco se produziu sobre o estudo sistemático *in situ* de 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 (Rambelli, 2006, 2013).

Objetivando mudar gradativamente essa realidade de escassez sobre o tema, contamos com o apoio da rede internacional Slave Wrecks Project (SWP),¹ com sede no National Museum of African-American History and Culture Smithsonian, com a

¹ Disponível em: <https://nmaahc.si.edu/explore/initiatives/slave-wrecks-project>. Acesso em: 23 jan. 2024.

Universidade George Washington. O SWP busca, através de práticas arqueológicas marítimas, humanizar a história do tráfico global de escravos, aumentando a capacidade de todas as pessoas em entender um comércio que moldou o mundo em que vivemos. Ao resgatar as experiências e destacar a humanidade daqueles que foram escravizados a bordo dos navios que realizaram o mais terrível e extenso comércio de pessoas da história mundial, o SWP procura trazer a imensidão dessa história para uma escala humana, conectando estudos de caso de África com as Américas. Atualmente, a SWP apoia e desenvolve projetos nos Estados Unidos, África do Sul, Moçambique e Senegal.

O caso de estudo em questão também representa o surgimento do Instituto Afrorigens,² um espaço de integração e aquilombamento científico que objetiva congrega pesquisadoras(es) de diferentes áreas, comunidades, gestores públicos, organizações e lideranças políticas, entre outros, que atuam nas temáticas ligadas à diáspora africana, sobretudo à sua materialidade histórica, e na reivindicação de direitos e reparação dos crimes da escravidão e do tráfico de escravizados. O caso do brigue *Camargo* é o primeiro estudo gerenciado pelo instituto, integrando os diálogos institucionais e os olhares transdisciplinares para o estudo dos crimes do tráfico transatlântico em um projeto de amplitude nacional e global.

O projeto resgata os vestígios e as memórias de um “passado”, de crimes contra a humanidade, exclusão e marginalização da população negra, que ainda causam ecos profundos no que tange a desigualdades e injustiças sociais perante a população negra. Essas mazelas sociais podem ser combatidas através de ações de identidade, que reconstituem narrativas históricas predominantemente coloniais por meio de uma prática científica colaborativa, dando protagonismo aos grupos historicamente excluídos e valorizando seus saberes tradicionais, transmitindo-os para as gerações vindouras. Para estabelecer uma comunicação entre o saber científico e a comunidade, é necessário a fundamentação de uma prática educativa que privilegie o patrimônio cultural, que resgate a identidade de um povo e fortaleça as suas raízes, e consequentemente sua valorização como indivíduos no presente.

Além dos aspectos referentes às interpretações arqueológicas em decorrência dos métodos e técnicas utilizados durante as intervenções, pretende-se divulgar ao grande público o conhecimento produzido, bem como discutir sobre a possibilidade de musealização dos bens culturais estudados, para o turismo subaquático in situ, ou permitir, por meio da documentação sistemática realizada, a reconstrução virtual dos restos dessas embarcações para os visitantes que não mergulham. Busca-se assim a publicização e o envolvimento das pessoas com o patrimônio cultural subaquático decorrente da diáspora africana.

Logo, estimula-se o uso social do patrimônio cultural subaquático e sua sustentabilidade, considerando para isso a participação e o envolvimento das comunidades tradicionais locais, de forma que elas encontrem afinidades e identidades com esses patrimônios e com as pesquisas arqueológicas realizadas, como também gerando benefícios decorrentes dos serviços prestados aos sítios arqueológicos, aos pesquisadores e aos turistas, auxiliando na manutenção da preservação do sítio arqueológico, assim como dando visibilidade a sua história na luta por direitos e reconhecimento.

²Disponível em: www.afrorigens.com.br. Acesso em: 23 jan. 2024.

O TRÁFICO ESCRAVAGISTA EM ANGRA DOS REIS

Muitos novos portos de desembarque de escravizados começaram a ser empreendidos no Rio de Janeiro a partir de 1835. No porto situado na Corte, local onde efervescem os debates em torno do fim do tráfico, certamente a fiscalização foi intensa e a realização de desembarques impossibilitados. Além disso, com a proibição do tráfico de escravizados, houve o fechamento dos mercados da rua do Valongo, um dos mais importantes locais de recepção e redistribuição de escravizados na capital do império (Campos, 2013).

É na província do Rio de Janeiro que se constata a maior pulverização de desembarques. Se até então a atividade se concentrava na Corte — de onde os escravizados eram redistribuídos para outras regiões, como o interior do Rio de Janeiro e de Minas Gerais —, a partir de 1835 ela se estendeu ao longo de todo o litoral fluminense, de norte a sul (da região de Campos dos Goytacazes, na fronteira com a província do Espírito Santo, até Paraty, no extremo sul) (Santos, 2018).

A ratificação do tratado feito pelo Brasil com a Inglaterra sobre o tráfico de escravizados entrou em vigor justo no período em que a província do Rio de Janeiro vivia a expansão da cafeicultura, e como aponta Salles (2008), embora já fosse cultivado na província, foi nas primeiras décadas do século XIX que o café se espalhou pelo Rio de Janeiro. Na década de 1830, o produto havia se tornado uma grande cultura na província e, em 1850, estava no auge de sua produção, contribuindo para 79% da safra do país (Salles, 2008, p. 141).

A historiografia tem demonstrado que houve uma estreita relação entre a continuidade do tráfico transatlântico e a expansão cafeeira no Rio de Janeiro (Mattos, 2013; Salles, 2008). Segundo Tâmis Parron (2007), a necessidade de mão de obra demandada pelas fazendas de café exigiu a constituição de uma política da escravidão no Brasil. Contudo, estudos como o realizado por Thiago Campos (2013) demonstram que houve uma relação e/ou participação direta dos cafeicultores no tráfico transatlântico de escravizados. Diminuindo a escala de análise, Campos demonstra que os vínculos existentes entre o tráfico transatlântico e a expansão cafeeira foram além do mero fornecimento de mão de obra. Esse foi o caso dos irmãos Joaquim e José de Souza Breves no litoral sul fluminense, principalmente em Angra dos Reis, os quais têm uma relação direta com esta pesquisa e que torna importante um maior detalhamento. Segundo o autor, “Ambos investiram nesse comércio até quando puderam, inclusive defendendo politicamente a manutenção do ilícito trato e mantendo fazendas destinadas à recepção de africanos recém-chegados” (Campos, 2013, p. 43).

Produtores de mais de 1,5% do café exportado pelo Brasil na década de 1860, os Breves procuravam aproveitar a mão de obra escravizada em suas propriedades, como é possível observar através das altas taxas de africanidade de sua escravaria. Segundo Campos (2013), dos escravizados adultos que faleceram nas fazendas de Joaquim de Souza Breves entre 1865 e 1875, 70% eram africanos; destes, pelo menos 15% haviam desembarcado no Brasil durante a ilegalidade do tráfico. Além de empregar a mão de obra oriunda do comércio negreiro em suas propriedades, os Breves também redistribuem os cativos para outras regiões da província, numa espécie de mercado local, através da estrutura de escoamento da produção cafeeira. A expansão da cafeicultura na primeira metade do século XIX no Vale do Paraíba levou à montagem de uma estrutura para escoamento da produção de café, como a construção e a ampliação de estradas e o estabelecimento de portos no litoral fluminense. De acordo com Campos, quando o tráfico voltou a se intensificar, na metade da década de 1830, as rotas utilizadas para escoamento da produção cafeeira

foram apropriadas como novos locais de recepção de escravizados. Em um curto período, entre as décadas de 1830 e 1850, a dinâmica da região de Mangaratiba, propriedade dos Breves, foi afetada pela expansão da cafeicultura e pelo desenvolvimento das atividades do tráfico num processo integrado, através de intenso comércio de diversos gêneros, como os de africanos ilegalmente traficados. De igual maneira, quando as atividades do tráfico cessaram após 1850, essa região passou por um grande processo de decadência.

É nesse contexto de um tráfico escravagista erigido em Angra dos Reis que surge o caso do *Camargo*. Segundo Abreu (1995), a história do naufrágio se inicia a partir da perseguição do governo imperial através da Polícia da Corte, a qual fez com que houvesse um desembarque clandestino de escravizados em 1852, no qual 540 africanos procedentes do Quelimane, a capital provincial da Zambézia e da Ilha de Moçambique desembarcaram através do *Camargo*, no qual posteriormente foi incendiado e naufragado propositalmente com o objetivo de apagar qualquer tipo de vestígio (Bethell, 1976).

Esse desembarque, ao que tudo indica, foi um dos últimos ocorridos nas águas da Baía de Angra/RJ, muito próximo da foz do rio Bracuí. Ficou conhecido como Caso Bracuí, quando o governo imperial não poupou esforços para mostrar que estava realmente decidido a eliminar o tráfico de africanos escravizados para o Brasil. Tão decidido que, para capturar africanos ilegalmente escravizados, chegaria até mesmo dentro das senzalas de poderosos fazendeiros de café na serra e no Vale do Paraíba, na região de Bananal, então província de São Paulo, região serra acima da então fazenda Santa Rita do Bracuí, de propriedade do comendador José Joaquim de Souza Breves.

O comendador José Breves foi um dos principais articuladores do tráfico clandestino na região. Os indícios indicam que sua fazenda funcionava como porto de recepção de africanos novos, inclusive no período ilegal do tráfico, e produzia cachaça para moeda de troca no comércio negreiro. Após a sua morte, a fazenda foi legada aos escravizados que nela viviam, por meio de testamento (Abreu; Mattos, 2007). Segundo Abreu e Mattos (2007), seus moradores, descendentes de antigos escravizados, constroem sua identidade como remanescentes de quilombo a partir da tradição da oralidade. As tradições orais e memórias dos descendentes de escravizados de Santa Rita do Bracuí dialogam com os registros escritos e eruditos sobre o passado e fornecem subsídios para que se construa outra história dos últimos anos da escravidão e do tráfico transatlântico.

O estudo do levantamento da cultura material do *Camargo*, por meio da arqueologia marítima, será feito com um trabalho unido à comunidade remanescente do quilombo de Santa Rita do Bracuí, reconhecida como quilombo pela Fundação Cultural Palmares em 1999 no processo nº 01420.000103/1999-87, e tem como marco inicial a doação tácita daquelas terras pelo fazendeiro comendador José Breves. Desse modo, a cultura material poderá dialogar diretamente com a educação patrimonial, objetivando a difusão de ações de pertencimento com base no estudo do patrimônio cultural subaquático, o qual pertence intimamente a essa comunidade.

UMA ARQUEOLOGIA MARÍTIMA DO TRÁFICO ESCRAVAGISTA

Como mencionado antes, até alguns anos atrás era espantosa a falta de estudos arqueológicos sobre os navios negreiros e a dificuldade em realizar pesquisas nessa área. A edição organizada por Jane Webster (2008) no *International Journal of Historical Archaeology* destacava a escassez naquele momento em relação aos estudos sistemáticos sobre os transportes de escravos africanos, chamando atenção para o vazio nessa área de produção do conhecimento arqueológico.

No Brasil, pesquisas para estudar o *Camargo* foram empreendidas no mesmo período, mas sem avançar de modo suficiente pela falta de um suporte financeiro que

pudesse dar continuidade aos exames de levantamento arqueológico subaquático, bem como de um interesse público pelas pautas referentes aos processos de escravidão e questões identitárias. Rambelli (2013), ao apontar para a necessidade de expansão da temática sobre as embarcações e as condições reais vivenciadas pelas pessoas a bordo durante as viagens marítimas, microcosmos sociais, enfatiza a necessidade de um maior questionamento sobre as ideais colonizantes que tentam tornar rasa a visão sobre um passado escravocrata ao não explorar a complexidade desse sistema global de exploração de vidas negras e, conseqüentemente, na materialidade relacionada a essas práticas. A representação icônica do tráfico de escravos nos navios negreiros, especialmente enfocando a imagem da gravura *Negros no porão*, de Johann Moritz Rugendas, exemplifica bem essa situação (Rambelli, 2006, 2013).

Embora o tráfico marítimo tenha evoluído ao longo dos séculos com novas tecnologias e técnicas navais, a imagem do “porão” tornou-se a representação predominante desse episódio histórico. Essa representação é homogênea à pluralidade de tipos de navios envolvidos no transporte de escravos. No entanto, essa representação não corresponde à realidade arquitetônica das embarcações utilizadas para o transporte de escravos. De acordo com fontes documentais e desenhos esquemáticos, os navios negreiros tinham uma divisão interna básica em três níveis: o porão para armazenamento; a falsa coberta para os escravos africanos; e o convés principal para a tripulação (Rambelli, 2006, 2013). Essa consideração, que muitas vezes aparenta ser uma inofensiva confusão de nomenclaturas técnicas, pode também ser entendida como um ação intencional que corrobora para um processo de simplificação do crime do tráfico transoceânico de africanos ao desestimular um reflexo crítica da engenhosidade e complexidade de um comércio internacionalizado e altamente influente nas políticas locais, e, principalmente, auxiliar com o esquecimentos dos personagens articuladores desse sistema de venda de vidas humanas.

Ciente de que um sítio de naufrágio representa algo que deixou de existir de repente, os restos do *Camargo* representam um momento interrompido de 1852, carregado de cultura material — como o próprio casco do navio enquanto artefato —, testemunhos diretos dessa época e que podem confirmar e/ou contradizer muito da documentação textual existente e produzida até o momento (Rambelli, 2006).

A arqueologia marítima, em particular aquelas que tratam com sítios de naufrágio, lida diretamente com uma materialidade ligada a eventos específicos. Logo, ela está no nível de abrangência da “arqueologia do evento”. É incorporando o evento a longo prazo e a larga escala (conjunturas, mentalidades e longa duração) que possibilitam à arqueologia marítima alcançar um potencial explicativo mais poderoso. Assim, o evento pode ser aceito como único no tempo e no espaço. O episódio de um naufrágio é um exemplo apropriado, pois pode ser visto como resultado das ações e das interações de indivíduos e grupos de pessoas que antecederam e foram incluídas no evento do naufrágio. De fato, esse é o foco da singularidade do evento de naufrágio, que, no passado, resultou nas críticas negativas feitas à arqueologia de naufrágios, como sendo uma forma de particularismo histórico (Staniforth, 2003).

O estudo arqueológico de sítios de naufrágios é comum às ciências naturais e sociais devido ao fato de naufrágios permitirem falar sobre pessoas, seres humanos, comportamentos e culturas humanas. Logo, contextos arqueológicos subaquáticos devem ser contextualizados dentro de um arcabouço interdisciplinar. Devido a uma postura particularista-histórica, muitos sítios de naufrágio foram apresentados apenas como uma descrição dos artefatos recuperados, resultando em catálogos extensos,

evitando problemas teóricos em análises de microescalas, focadas só na descrição dos restos materiais (Dellino-Musgrave, 2006).

Essa perspectiva tradicional de se trabalhar os contextos úmidos acabam desconsiderando que o evento do naufrágio envolve relações humanas complexas, que compreendem pessoas com diferentes experiências e percepções do mundo. Arqueólogos(os) interpretam o que aconteceu no passado através da cultura material, as interpretações são variadas e condicionadas por questões definidas pela pesquisa, conhecimentos passados e presentes adquiridos pelo pesquisador (experiência e vivência) e interesses sociais em seu sentido mais amplo. No entanto, fazer essa autocrítica das nossas limitações não torna a pesquisa arqueológica infrutífera ou indigna de exploração adicional (Dellino-Musgrave, 2006).

Segundo Staniforth (2003), essa condição somente deixa a arqueologia potencialmente aberta ao desafio interpretativo, com pouca relevância nos estudos antropológicos ou ao entendimento de cultura, resultando na necessidade de expansão dos horizontes impostos pela arqueologia do evento por sua própria particularidade, primeiro, ao introduzir comparações com outros eventos específicos para permitir que mudanças ao longo do tempo sejam avaliadas; depois, e o mais importante, a necessidade de estabelecer generalizações extraídas dos estudos de caso específicos que se concentram nas estruturas e processos que sustentam as culturas. Os sítios de naufrágios podem ser analisados usando duas abordagens principais: primeiro, é possível vê-los como unidades de transporte autônomos, individuais e únicas, como “cápsulas do tempo”; segundo, interpretar a cultura material em termos das sociedades para as quais elas estavam vinculadas, conectando a arqueologia marítima com muito mais nitidez à arqueologia histórica.

Portanto, entendendo as afinidades e as possibilidades de interlocução entre as ciências, buscamos, com o estudo de caso aqui pretendido, a agregação de aspectos e conceitos arqueológicos e históricos em uma análise multidisciplinar, cujo principal resultado esperado é uma arqueologia marítima histórica que se beneficie da contribuição individual e da soma de cada uma das áreas mencionadas, bem como de sua integração a outros estudos desenvolvidos pelo Slave Wrecks Project.

Nos últimos anos, a temática afrodiáspórica acerca das embarcações de navios escravagistas tem recebido maior atenção no universo acadêmico e demais projetos de pesquisa. Entre estes projetos, citamos o Slave Voyages,³ um extenso banco de dados do tráfico transatlântico de escravizados organizado a partir de décadas de pesquisas independentes e colaborativas. Como base de dados para o site, o projeto se utilizou de bibliotecas e arquivos de todo o mundo atlântico. A equipe de trabalho é multidisciplinar, formada por historiadores, bibliotecários, cartógrafos, programadores de computador e web designers, os quais tiveram a consultoria de estudiosos do tráfico de escravizados de universidades da Europa, África e das Américas.

Outro projeto que deve ser mencionado é o Diving with a Purpose (DWP), uma organização internacional que fornece programas de educação e treinamento, liderança de missões e serviços de apoio a projetos de preservação do patrimônio cultural subaquático e de conservação em todo o mundo, com foco na diáspora africana.

Isso demonstra o quão importante a pesquisa do *Camargo* se tornará, pois, no Brasil, ainda estamos dando os primeiros passos para um estudo de materialidade de navios escravagistas, algo que pode se tornar um modelo importante para o país, podendo ser

³Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em: 23 jan. 2024.

replicado em outras regiões a partir do momento que sua materialidade for encontrada e devidamente pesquisada em sua integralidade, tendo as comunidades quilombolas como protagonistas, mas também enquadrando o estudo de caso a um panorama de análise a nível global.

ESCAVANDO MEMÓRIAS SENSÍVEIS

Até a primeira metade do século XX, patrimônio cultural era sinônimo de palácios, nobres ou residências locais. Essas obras são monumentais, artes delicadas, de luxo, pertencentes às classes dominantes e relacionadas à história política elitista (Barretto, 2000). No entanto, como a dinâmica é a característica dos fenômenos, esse conceito mudou. Os conceitos de “história”, “arte” e “beleza” também mudaram. Assim, o patrimônio cultural passa a abranger utensílios, hábitos, usos e todas as classes da sociedade, além de costumes, crenças e memórias dessas sociedades. Na verdade, não constitui um conjunto de todas as coisas, mas uma escolha consciente ou inconsciente que é transmitida pelo desejo de levá-la ao futuro (Costa e Silva, 2003).

A partir do processo de redemocratização brasileira, depois da Ditadura Militar, a Constituição Federal de 1988 traz complementações relevantes no que se refere ao patrimônio cultural brasileiro, como os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação e à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira (Constituição Federal da República Federativa do Brasil, 1988, art. 216).

Com isso, bens de valor histórico e arqueológico antes marginalizados puderam, no decorrer dos anos, de fato apresentar sua real importância e protagonismo no contexto histórico brasileiro, o que, no entanto, ainda está em construção. Porém, esses bens materiais e imateriais, frutos de um saber histórico e arqueológico, não se resumem unicamente a transmissão de uma história de progresso e orgulho lineares.

Existe o patrimônio que carrega memórias de desigualdades, dor e sofrimento em diferentes contextos nacionais, incorrendo no binômio *lembrar ou esquecer*. Tais sítios carregam memórias de opressão, dores, sentimentos e de episódios que muitos gostariam de fingir não terem ocorrido — e alguns o fazem —, mas que inegavelmente definiu o curso de vida de milhares, ou até mesmo milhões de pessoas ao longo da história. Em meio a esse debate em múltiplas instâncias e escalas contextuais, a única consonância que parece haver em relação a esse tema é que seu teor é sensível (Casarin; Castriota, 2019, p. 7).

Nesse contexto de memórias sensíveis, temos como exemplo, que inclusive se entrelaça a este trabalho, o tráfico de africanos escravizados e a formação do mundo atlântico. O tráfico transatlântico de escravizados deixou um legado de memória dolorosa, profunda e duradoura, que continua a influenciar a sociedade contemporânea de várias maneiras.

Segundo Marcus Rediker (2007, p. 5), ao longo dos quase quatrocentos anos do tráfico transatlântico, do final do século XV ao final do século XIX, 12,4 milhões de almas foram carregadas em navios escravagistas e transportadas por uma “passagem do meio” através do Atlântico para centenas de pontos de entrega espalhados por milhares de quilômetros. Ao longo do caminho terrível, 1,8 milhão delas morreram e tiveram seus corpos lançados ao mar, para os tubarões que seguiam os navios. A maioria dos 10,6 milhões de escravizados que sobreviveram foram jogados na boca sangrenta de um sistema de plantação mortal. Todavia, eles resistiriam de todas as maneiras imagináveis.

Podemos considerar a escravidão negra-africana como a maior tragédia da história humana, por sua duração e sua proporção, e, também, uma nefasta forma de globalização, o tráfico transatlântico provocou, a nível global, transformações dilacerantes que elucidam,

em parte, as configurações geopolíticas e socioeconômicas do mundo contemporâneo. A necessidade de tratar de forma global e sistemática esse capítulo cruel da história da humanidade tornou-se ainda mais urgente perante o debate sobre o impacto de fatores históricos no desenvolvimento dos países africanos e sobre as condições socioeconômicas e culturais das populações afrodescendentes no resto do mundo (UNESCO, 2006).

Na cidade de Uidá, em Benin, em 1994, a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) estabeleceu o projeto A Rota do Escravo no intuito de criar um diálogo mundial sobre o tráfico transatlântico de escravizados. As atividades de pesquisa científica, em especial sobre o tráfico transatlântico, e a implementação e promoção de redes temáticas constituíram, em um primeiro momento, uma das prioridades daquele projeto. As redes, que estão localizadas nas instituições científicas ou coordenadas por pesquisadores de reconhecida competência, alimentam resultados de trabalhos de pesquisa, o ensino e a educação sobre a temática, esclarecem a justificativa dos lugares de memória e dão sentido às expressões artísticas e culturais vivas (UNESCO, 2006, p. 2).

Uma das maiores realizações do projeto foi sua contribuição ao reconhecimento do tráfico transatlântico e da escravatura como um crime contra a humanidade pela Conferência Mundial Contra o Racismo, a Discriminação Racial, a Xenofobia e a Intolerância, que aconteceu em Durban, África do Sul, em 2001. Uma outra ação estratégica foi a proclamação, pelas Nações Unidas (ONU), de 2004 como o Ano Internacional da Comemoração da Luta Contra a Escravatura e sua Abolição, visando homenagear a Revolução Haitiana e a luta engajada dos próprios escravizados, por sua liberdade e sua dignidade (UNESCO, 2006, p. 2).

Na lista dos Sítios Históricos de Memória Sensível e de Patrimônio Mundial da Humanidade, temos o Cais do Valongo. Situado na zona portuária da cidade do Rio de Janeiro, o cais obteve sua denominação de patrimônio por ser local de memória do tráfico transatlântico de africanos escravizados e de resistência cultural e política da população negra a uma longa história de violência e exclusão. De acordo com Mônica Lima (2018, p. 99), o cais foi, no início do século XIX, o local de desembarque do maior número de africanos escravizados que chegaram vivos às Américas. Em nenhuma outra parte do mundo desembarcaram tantos cativos trazidos da África como na capital do Brasil Império.

Lima (2018, p. 100) ainda ressalta que a zona portuária do Rio de Janeiro foi cenário de muitas obras e transformações ao longo daquele século, mas manteve-se como local de moradia e circulação de uma população negra e pobre que, nas suas ladeiras e encostas e em casas de habitação coletivas nas ruas e becos, seguiu vivendo e imprimindo suas marcas culturais.

O estudo do *Camargo* se alinha às políticas acerca do contexto do tráfico escravagista na costa brasileira, beneficiando a manutenção da memória dos crimes cometidos e oportunizando um caminho de aproveitamento financeiro por parte das comunidades locais com a visibilidade propiciada com essas tutelas internacionais.

O DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA

Até o momento, a localização do referido naufrágio é estimada. As menções ao fato nas fontes documentais e orais, bem como em relatos de pilhagens realizadas em um contexto arqueológico subaquático, muitas vezes são conflitantes em apontar com exatidão o local onde estariam os restos materiais do *Camargo*. Segundo informações de um mergulhador da região, “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” (Galindo, 2001, p. 42). Apesar dos relatos de

pilhagem e retirada de artefatos arqueológicos, sempre houve dificuldade ou resistência em localizar o sítio, algo relatado por Rambelli (2013, p. 215):

Encerramos nossas atividades de campo com muitas perguntas. As madeiras localizadas descontextualizadas pertenceriam ao brigue *Camargo*? Ou [ele] teria sido totalmente destruído pelas redes de arrasto utilizadas na pesca de sardinhas, sabe-se lá desde quando? Outra inquietação foi o desconhecimento da população marítima sobre este naufrágio de 1852!

Desconhecimento ou esquecimento?

Curiosamente, existem outros naufrágios na região bem mais antigos do que esse, menos importantes, e que todos conhecem, sabem a localização e a história. Por que será que este, em específico, não é conhecido?

A ausência do objeto de estudo ou o empenho para que ele não seja encontrado, bem como a falta de memória coletiva sobre o tráfico de escravos na região, fazem parte de um pacto social para o desaparecimento dos restos do navio negreiro, materialmente e simbolicamente, seja através da sua gradativa destruição causada pelas redes de pesca e ao silêncio das testemunhas que preferiram esquecer o episódio. No contexto de Angra dos Reis, uma cidade turística marítima focada em grandes fazendas e engenhos, há pouco interesse em abordar o tráfico de seres humanos e os contrabandistas poderosos. Isso perpetua a narrativa da elite e dos vencedores, deixando de lado a cultura material dos excluídos e dos crimes cometidos a essas populações, e que ainda ecoam no presente. A comunidade quilombola do Bracuí se considera descendente direta dos escravos desembarcados do navio *Camargo* e utiliza essa conexão histórica para reivindicar a titulação de suas terras (Rambelli, 2013).

Diante desse cenário, atualmente estamos desenvolvendo um amplo levantamento arqueológico indireto na região, com a utilização de tecnologias de leitura sonográfica e magnética, visando confirmar com exatidão a área do sítio arqueológico e, conseqüentemente, a sua delimitação na totalidade. As incertezas nas fontes, a extensão da área e as condições de baixa visibilidade do fundo marinho, devido a intensa suspensão de sedimentos, o que compromete por completo a visão do fundo, tornam essencial uma estratégia para delimitação da área de pesquisa que traga economia de tempo, dando celeridade para as etapas interventivas da pesquisa e, conseqüentemente, na identificação do naufrágio do *Camargo*.

Desenvolvemos o levantamento geofísico da região que abrange as ilhas de Cunhambebe, Cunhambebe-Mirim e a foz do rio Bracuí com o emprego do sonar de varredura lateral [*side scan sonar*], magnetômetro de prótons e perfilador sísmico de subfundo [*sub-bottom profiler*]. A grande contribuição do levantamento geofísico na fase inicial de pesquisa será o de construirmos um panorama mais detalhado da área de pesquisa. Isso permitirá a elaboração de um planejamento mais conciso das atividades de mergulho (investigação direta), maximizando os resultados da pesquisa arqueológica subaquática in situ e, principalmente, reduzindo o risco da atividade com mergulhos desnecessários.

A prospecção indireta por meios de métodos geofísicos é amplamente aceita pela comunidade arqueológica e é considerado atualmente como um instrumento básico na pesquisa arqueológica subaquática, sobretudo em casos nos quais grandes áreas precisam ser investigadas em cronogramas mais curtos, sendo citado pela bibliografia especializada tanto no âmbito internacional quanto nacional (Arnold III; Clausen, 1975; Bass, 1988;

Bava-de-Camargo, 2002; Delgado, 1997; Duran, 2008; Edgerton, 1976; Espanha, 1988; Green, 2004; Mazel, 1988; Nautical Archaeology Society, 2009; Rambelli, 1998, 2002, 2003; Souza, 2006).

Devemos ainda ressaltar que a utilização de equipamentos geofísicos significa uma grande economia de tempo nas desgastantes tarefas a serem realizadas embaixo d'água (Mazel, 1988). Em comparação com os métodos diretos de investigação, essas técnicas apresentam pelo menos outras duas grandes vantagens: o fato de não serem afetadas pelas condições de baixa visibilidade que muitas vezes dominam as áreas de investigação e o fato de possibilitarem a formação de uma visão mais completa da totalidade do espaço a ser diretamente impactado.

Todos os dados coletados no levantamento geofísico são georreferenciados com DGPS (GPS Diferencial), equipamento de alta precisão, para que depois as estruturas anômalas identificadas nas leituras possam ser averiguadas por nossa equipe na fase subsequente da pesquisa. No momento, estamos processando os dados coletados no mês de julho de 2023, mas bastante otimistas de estarmos identificando áreas potenciais de serem os restos arqueológicos do *Camargo*, algo que efetivamente só poderá ser concretizado com o avançar do projeto.

Dando continuidade à pesquisa, já se vislumbra, para o segundo semestre de 2023, a realização da verificação das áreas que estão sendo apontadas pelos levantamentos geofísicos como sendo os locais de naufrágio do *Camargo*. Somente métodos diretos de investigação, com a utilização do mergulho científico, permitirão identificar características diagnósticas, apontando quais vestígios náuticos estão mais próximos à temporalidade do evento do naufrágio. Como a região sempre teve uma intensa dinâmica marítima, não é incomum nos depararmos com estruturas associadas a práticas náuticas de ocupação das ilhas e embarcações do século XX que foram perdidas e descartadas. É preciso ter bastante cautela com esse processo de delimitação das áreas potenciais. O olhar especializado embaixo d'água continua sendo fundamental.

Na etapa de levantamento arqueológico direto, com os pontos levantados pela geofísica já definidos, realizaremos a sinalização da área. Com o auxílio de um aparelho de GPS de mão e da embarcação de mergulho, localizou-se o ponto de interesse a ser verificado, marcando-o com uma boia presa a uma poita (peso/lastro), priorizando a segurança da atividade e a efetividade da verificação, servindo de cabo guia para os pesquisadores e fazendo com que eles possam mergulhar e emergir com segurança pelo mesmo ponto sinalizado. A outra função importante da boia de sinalização é servir como marco zero para realização da expansão da busca em ambiente submerso.

Em geral, a partir desse “marco zero”, realizaremos uma série de técnicas de levantamento por círculos concêntricos, pêndulo, linhas direcionais, entre outras (Green, 2004; Nautical Archaeology Society, 2009; Rambelli, 1998, 2002).

Portanto, o objetivo dos mergulhos será a coleta de informação diagnóstica da embarcação, ou seja, aquelas características dela que nos ajudem com a determinação de quais as técnicas empregadas em sua confecção, artefatos associados, entre outras informações que confirmem sua identidade. Com essas informações poderemos realizar datação relativa do casco soçobrado, bem como o cruzamento desses dados com aqueles produzidos pela pesquisa histórica, possibilitando a definição de sua identidade.

Em relação à pesquisa histórica — outro eixo de investigação que será desenvolvido paralelamente à pesquisa arqueológica subaquática —, cabe pontuar que é uma atividade essencial para a maioria dos projetos de arqueologia marítima, tão importante quanto o planejamento do projeto e a preparação logística. Os registros históricos podem fornecer informações importantíssimas sobre o sítio arqueológico pesquisado, podendo,

em algumas circunstâncias, ajudar na localização do local do afundamento de uma embarcação ou a descoberta de sua identidade. Qualquer fato presumido identificado durante a pesquisa em arquivos deve, sempre que possível, ser apoiado por evidências confirmatórias de uma ampla variedade de fontes diferentes. (Nautical Archaeology Society, 2009). Não existem atalhos para a pesquisa histórica, o que demanda muitas horas de investigação em arquivos ou lendo publicações relacionadas ao que se procura, além da realização de diversas entrevistas com pessoas que podem ter valiosas informações (Green, 2004).

Conclui-se, portanto, que os restos do navio *Camargo*, apagados da memória das comunidades locais e da história oficial de Angra dos Reis, legitimam a ocupação do território pela comunidade quilombola e destacam a importância do valor simbólico atribuído pela sociedade à preservação de sítios arqueológicos de naufrágios. A abordagem arqueológica propõe que os pesquisadores atuem como mediadores entre os vestígios do passado e do presente, reconhecendo a subjetividade e a intencionalidade na interpretação. Aceitar a natureza subjetiva da realidade histórica, entendendo que a verdade está situada no presente como resultado das construções culturais e políticas do passado, permite que a arqueologia dê voz aos oprimidos e excluídos (Rambelli, 2013).

Almejando o papel ativo da comunidade de Santa Rita do Bracuí no desenvolvimento da pesquisa em todas as etapas — algo que já vem sendo estreitado desde as primeiras visitas técnicas, realizadas em novembro e dezembro de 2022, e mais recente com a primeira etapa de levantamento arqueológico subaquático, em julho de 2023 —, desenvolvemos uma estratégia de integração para a participação de membros da comunidade nos processos de investigação subaquática. Planejamos um programa de formação em mergulho científico e introdução à arqueologia de ambientes aquáticos, propiciando nas próximas etapas da pesquisa a participação efetiva dos quilombolas no desenvolvimento do projeto, mas também preparando-os para as etapas de gestão do patrimônio arqueológico existente em seu território.

Através de uma transdisciplinaridade com a arqueologia, pretende-se, em parceria com a comunidade, pensar em atividades que prezam pela construção coletiva e democrática do conhecimento por meio do diálogo permanente de saberes, mediando na compreensão de suas referências culturais (todas as suas manifestações) e suas dimensões políticas e contextos de significados. Pretendemos colaborar com o reconhecimento, valorização e preservação desse patrimônio sensível. É imprescindível o desenvolvimento de um projeto de cunho educativo que assegure a participação da comunidade na formulação, implementação e execução das atividades propostas, almejando a construção coletiva do conhecimento, identificando a comunidade como produtora de saberes e que reconhece as suas referências culturais inseridas em contextos de significados associados à memória social do local (Florêncio *et al.*, 2014). Para essa etapa do trabalho, contaremos com o apoio do Laboratório de História Oral e Imagem (LABHOI), da Universidade Federal Fluminense (UFF), e com o projeto Passados Presentes, que atua na região há muitos anos e que dispõe de um rico acervo de entrevistas com os membros do quilombo do Bracuí, o qual será integrado à construção das narrativas levadas pelo projeto.

Como o processo de identificação do sítio arqueológico exige práticas interventivas de estudo, como o desenvolvimento de escavações e registros arqueológicos adequados, a conservação é fundamental. A conservação de objetos encontrados em água salgada é particularmente desafiadora devido à presença de sais que devem ser removidos para evitar a deterioração dos artefatos. A participação de profissionais especializados em conservação é crucial para implementar medidas apropriadas de limpeza, estabilização e preservação (Caple, 2000; Hamilton, 1999). A urgência da conservação decorre do

processo de deterioração dos materiais ao longo do tempo, quando enterrados ou submersos, e sua taxa de corrosão é interrompida quando alcançam um equilíbrio com o ambiente circundante. A escavação e a remoção dos objetos desse ambiente de equilíbrio aumentam a taxa de corrosão. Portanto, medidas de conservação devem ser implementadas o mais rápido possível após a coleta dos objetos (Pearson, 1987; Sanford, 1975; Scott, 2002).

A curadoria dos materiais deve começar no campo, incluindo cuidados emergenciais e acondicionamento adequado em tanques de conservação. Depois, os objetos podem ser encaminhados para um processo de dessalinização, dependendo de sua composição e estado de conservação. A conservação é uma parte vital da gestão de sítios arqueológicos subaquáticos e de seus artefatos durante a análise. Os tratamentos de conservação serão determinados pelos materiais dos objetos, ambiente de recuperação e uso pretendido. As atividades de análise do acervo arqueológico serão realizadas em laboratórios, em paralelo aos processos de conservação. A própria conservação do sítio arqueológico *in situ* também é considerada em nosso projeto.

Quando tratamos da investigação de contextos arqueológicos subaquáticos é inevitável e necessário estabelecermos uma série de considerações e prioridades. Os custos associados à recuperação de um naufrágio são enormes e, portanto, as partes interessadas responsáveis pela proteção e gestão do patrimônio cultural devem tomar decisões sobre as abordagens que devem ser implementadas. Em grande parte das vezes a escolha dependerá do financiamento disponível para o projeto e das condições estruturais existentes localmente para o suporte e o acolhimento da delicada materialidade resgatada. O mais importante é que o projeto seja gerenciado e discutido em um contexto interdisciplinar envolvendo arqueólogos, conservadores, entre outros especialistas. Essas questões são apresentadas e reforçadas pelo Anexo (ou código de boas práticas) da Convenção da UNESCO para a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático (Paris, 2001), o principal documento para a definição de todas as etapas que devem ser levadas em consideração ao lidar com pesquisas invasivas aos patrimônios localizados em ambientes aquáticos (Manders, 2012; Wreckprotect, 2011).

A gestão de um local de naufrágio começa com a avaliação do seu significado arqueológico/histórico e do seu ambiente, determinando se deve ser feita uma investigação mais aprofundada do local e seu potencial para escavação, levantamento e subsequente conservação. Alternativamente, no meio ou após a escavação, pode ser que o local seja preservado *in situ*. A opção final é que o sítio só possa ser preservado por meio de documentação conhecida como “Preservação por registro”, não por ser considerado de significância arqueológica ou histórica, mas por questões de ordem logística/financeira ou devido à implantação de empreendimento náuticos (Ransley, 2007; Wreckprotect, 2011).

A conservação *in situ* de naufrágios é desafiadora porque a remoção de sedimentos acelera os processos de deterioração. O objetivo é criar um “arquivo” subaquático monitorado para preservar os elementos até que eles possam ser abertos novamente para futuras pesquisas. A preservação *in situ* depende da compreensão do ambiente e das ameaças ao naufrágio, como processos mecânicos, biológicos e químicos. A conservação *in situ* envolve o re-enterramento adequado do material após a documentação. No entanto, é importante compreender os fatores que afetam a conservação, como a corrosão do ferro e processos biológicos, como a decomposição da madeira por fungos, bactérias e organismos marinhos (Manders, 2012; Oxley, 1998; Ransley, 2007; Wreckprotect, 2011).

É necessário proteger os locais de danos humanos, como o uso de redes de arrasto e atividades de mergulhadores. A gestão de longo prazo e o monitoramento contínuo do local são fundamentais para garantir a estabilidade e preservação. A conservação

in situ não pode garantir a mesma preservação em todas as condições, e é importante a cooperação entre órgãos de proteção do patrimônio, a Marinha do Brasil, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e a comunidade local para a manutenção da conservação futura do sítio arqueológico do brigue *Camargo*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção de conhecimentos a partir do registro e da conservação do sítio arqueológico é necessária para a criação de outros produtos, como conteúdos audiovisuais, visando a popularização desses dados para um amplo público por meio do processo conhecido como divulgação científica.

A divulgação científica compreende a utilização de recursos, técnicas, processos e produtos (veículos ou canais) para a veiculação de informações científicas, tecnológicas ou associadas a inovações ao público leigo (Bueno, 2010). Ao tornar esse conhecimento público e acessível, mesmo após o seu processo de invisibilidade, ocasionado pelos métodos de conservação in situ, será possível a manutenção na memória coletiva da comunidade do quilombo Santa Rita do Bracuí em um nível mais amplo, atuando de forma global com o reconhecimento e a preservação da memória ligada ao tráfico de pessoas e a própria escravização.

O brigue *Camargo* representa bem o caráter internacional do patrimônio cultural subaquático da humanidade, visto tratar-se de uma embarcação construída nos Estados Unidos, com comandantes e tripulantes estadunidenses, ingleses, portugueses, africanos e brasileiros, que partiu de Moçambique, com centenas de pessoas escravizadas embarcadas, e foi afundado no Rio de Janeiro. Logo, ao divulgarmos essa história, falamos de um conteúdo que poderá gerar identificação, reconhecimento e reparação, por parte da comunidade internacional, de um crime contra a humanidade.

O resultado esperado consiste em fortalecer o sentimento de representatividade do quilombo Santa Rita do Bracuí, que será refletido por meio dos estudos do naufrágio do *Camargo*, algo que sempre permeou o imaginário dessa comunidade. Isso preencherá uma lacuna histórica pela evidência dessa cultura material, que é envolta em diversas outras manifestações culturais que também englobam o passado e presente daquela comunidade, como o jongo, a memória do direito à terra e as ações dos escravizados pela liberdade.

Desse modo, justifica-se o presente estudo pelo objetivo de estudar esse grupo social ainda tão excluído e contribuir para o reconhecimento e divulgação de seu passado, a interpretação da cultura material remanescente, que poderá contribuir para o estudo dos aspectos técnicos da embarcação, que sofre constantes ameaças à sua preservação.

O presente projeto assume os princípios da Constituição Federal brasileira, que reconhece explicitamente que o patrimônio cultural faz parte da identidade e da diversidade cultural, e que diferentes grupos, em especial os originários da diáspora africana, são formadores da sociedade brasileira. Assim, investigar e disseminar a cultura para todos, sem discriminação de qualquer espécie, em nome do bem comum e social, pode contribuir como fator para a garantia da cidadania e contribuirá para a formação de jovens mais conscientes de suas raízes na história, no processo político, cultural e social do país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Martha. O caso do Bracuhy. In: MATTOS, Hebe; SCHNOOR, Eduardo. (org.). *Resgate: uma janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro: Top Books, 1995. p. 167-195.

- ABREU, Martha; MATTOS, Hebe. Jongo, registros de uma história. In: PACHECO, Gustavo; LARA, Silvia Hunold (org.). *Memória do jongo: as gravações históricas de Stanley J. Stein: Vassouras, 1949*. Rio de Janeiro: Folha; Campinas, SP: CECULT, 2007.
- ARNOLD III, J. Barto; CLAUSEN, Carl. A Magnetometer Survey with Electronic Positioning Control and Calculator-Plotter System. *Historical Archaeology*, v. 9, 1975.
- BARRETTO, Margarita. *Turismo e legado cultural: as possibilidades do planejamento*. Campinas, SP: Papirus, 2000.
- BASS, George Fletcher (ed.). *Ships and Shipwrecks of the Americas: A History Based on Underwater Archaeology*. London (GB): Thames and Hudson, 1988.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo Fernando. *Arqueologia das fortificações oitocentistas da planície costeira Cananéia/Iguape*, SP. 2002. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.
- BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1976.
- BUENO, Wilson Costa. Comunicação científica e divulgação científica: aproximações e rupturas conceituais. *Inf. Inf.*, v. 15, p. 1-12, 2010.
- CAMPOS, Thiago. O comércio negreiro na clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Souza Breves e seus cativos. *Afro-Ásia*, n. 47, p. 43-78, 2013.
- CAPAZ, Camil. *Memórias de Angra do Reis*. Rio de Janeiro: Asas, 1996.
- CAPLE, Chris. *Conservation Skills Judgment, Method and Decision Making*. Eastbourne (GB): Routledge, 2000.
- CASARIN, Thiago da Cunha Martins; CASTRIOTA, Leonardo Barci. Perspectivas na preservação do patrimônio sensível: abordagens iniciais. *11º Fórum Mestres e Conselheiros*, 2019.
- COSTA E SILVA, Alberto da. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Editora UFRJ, 2003.
- DELGADO, James Preston (ed.). *Encyclopedia of Underwater and Maritime Archaeology*. London (GB): British Museum, 1997.
- DELLINO-MUSGRAVE, Virginia E. *Maritime Archaeology and Social Relations*. Boston (US): Springer, 2006. (The Springer Series in Underwater Archaeology).
- DURAN, Leandro D. *Arqueologia marítima de um bom abrigo*. 2008. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- EDGERTON, Harold E. Underwater Archaeological Search with Sonar. *Historical Archaeology*, Tucson (US), v. 10, p. 46-53, 1976.
- ESPANHA. *La arqueología subacuática en España*. Madrid (ES): Ministerio de Cultura, 1988.
- FLORÊNCIO, Sônia Rampim et al. *Educação patrimonial: histórico, conceitos e processos*. 2. ed. Brasília, DF: IPHAN; DAF; Cogedi; Ceduc, 2014.
- GALINDO, José E. R. *Guia dos naufrágios da Baía de Ilha Grande*. São Paulo: Um, 2001.
- GREEN, Jeremy. *Maritime Archaeology: A Technical Handbook*. Fremantle (AU): Western Australian Maritime Museum, 2004.
- GURGEL, Heitor; AMARAL, Edelweiss. *Paraty: caminho do ouro*. Rio de Janeiro: São José, 1973.

- HAMILTON, Donny L. *Methods of Conserving Archaeological Material from Underwater Sites*. Texas (US): Texas A&M University Press, 1999.
- LIMA, Leilane Patricia de. *Contribuição para a arqueologia histórica em Angra dos Reis: as fortificações em Ponta Leste: um estudo de caso*. 2008. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- LIMA, Mônica. História, patrimônio e memória sensível: o Cais do Valongo no Rio de Janeiro. *Outros Tempos*, v. 15, n. 26, p. 98-111, 2018.
- MANDERS, Martijn R. Unit 9: In Situ Preservation. In: UNESCO. *Training Manual for the UNESCO Foundation Course on the Protection and Management of Underwater Cultural Heritage in Asia and the Pacific*. Bangkok (TH): UNESCO, 2012.
- MATTOS, Hebe (org.). *Diáspora negra e lugares: a história oculta das propriedades voltadas para o tráfico clandestino de escravos no Brasil imperial*. Niterói, RJ: Eduff, 2013.
- MAZEL, Charles. Nas profundezas do mar: tecnologia de ponta e arqueologia submarina. *O Correo da Unesco*, v. 18, n. 1, p. 15-18, 1988.
- MOTTA, J. F. *Corpos escravos, vontades livres: posse de escravos e família escrava em Bananal (1801-1829)*. São Paulo: FAPESP; Annablume, 1999.
- NAUTICAL ARCHAEOLOGY SOCIETY. *Underwater Archaeology: The NAS Guide to Principles and Practice*. 2nd. ed. Editor Amanda Bowens. London (GB): Blackwell, 2009.
- OXLEY, Ian. The In-Situ Preservation of Underwater Sites. In: CORFIELD, Mike; HINTON, Peter; NIXON, Taryn; POLLARD, Mark (ed.). *Preserving Archaeological Remains in Situ*. London (GB): Museum of London Archaeological Service and University of Bradford, 1998. p. 159-173.
- PARRON, Tâmis. Política do tráfico negreiro: o parlamento imperial e a reabertura do comércio de escravos na década de 1830. *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 29, n. 1/3, jan./dez. 2007.
- PEARSON, Colin. *Conservation of Marine Archaeological Objects*. London (GB): Butterworths, 1987.
- 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) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia até debaixo d'água*. São Paulo: Maranta, 2002.
- RAMBELLI, Gilson. Arqueologia de naufrágios e a proposta de estudo de um navio negreiro. *Revista de História da Arte e Arqueologia*, v. 6, p. 97-106, 2006.
- RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo vale do Ribeira*. 2003. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.
- RAMBELLI, Gilson. A vida social entre o céu e o mar: navios negreiros enquanto artefatos da escravidão. In: AGOSTINI, Camilla (org.). *Objetos da escravidão: abordagens sobre a cultura material da escravidão e seu legado*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2013. p. 199-219.
- RANSLEY, Jesse. Rigorous Reasoning, Reflexive Research and the Space for 'Alternative Archaeologies': Questions for Maritime Archaeological Heritage Management. *International Journal of Nautical Archaeology*, v. 36, n. 2, p. 221-237, 2007.
- REDIKER, Marcus. *The Slave Ship: A Human History*. London (GB): Penguin, 2007.

- SALLES, Ricardo. *E o vale era escravo: Vassouras, século XIX, senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
- SANFORD, Elizabeth. *Conservation of Artifacts: A Question of Survival. Historical Archaeology*. New York (US): Springer, 1975. v. 9, p. 55-64.
- SANTOS, Silvana Andrade dos. Nestas costas tão largas: o tráfico transatlântico de escravizados e a dinamização de economias regionais no Brasil (c. 1831-c. 1850). *Revista de História*, n. 177, p. 1-36, 2018.
- SCOTT, David. *Copper and Bronze in Art: Corrosion, Colorants and Conservation*. Los Angeles (US): Getty Conservation Institute Publications, 2002.
- SOUZA, Luiz Antonio Pereira de. *Revisão crítica da aplicabilidade dos métodos geofísicos na investigação de áreas submersas rasas*. 2006. Tese (Doutorado em Oceanografia Química e Geológica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- SOUZA, Marina de Melloe. *Parati: a cidade e as festas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Tempo Brasileiro, 1994.
- STANFORTH, Mark. *Material Culture and Consumer Society: Dependent Colonies in Colonial Australia*. New York (US): Kluwer Academic; Plenum, 2003.
- UNESCO. UNESDOC. *Rota do escravo*. [S. l.]: UNESCO, 2006. Disponível em: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000146546_por#. Acesso em: 14 jun. 2023.
- VASCONCELOS, Márcia Cristina de. *Família escrava em Angra dos Reis, 1801-1888*. 2006. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- WEBSTER, Jane. Historical Archaeology and the Slave Ship. *International Journal of Historical Archaeology*, v. 12, p. 1-5, 2008.
- WRECKPROTECT. *Guidelines for Protection of Submerged Wooden Cultural Heritage, Including Cost-Benefit Analysis*. Edited by Martijn Manders. Amersfoort (NL): WreckProtect, 2011.