

ARQUEOLOGIA SUBAQUÁTICA NO BRASIL

*Max Justo Guedes**

A curiosidade humana não admite obstáculos. Desde o início da civilização especulou-se sobre o Universo, procurando desvendá-lo e compreendê-lo. Ciência e religião aliaram-se, na tentativa de justificar a alternativa do dia e da noite, o ritmo das estações e o movimento regular dos pequeninos pontos que brilhavam no firmamento. A precariedade do instrumental tecnológico não obstou o desenvolvimento da Cosmologia, a níveis que pasmam os cultores da História da Ciência.

O mar, que separava os povos e parecia unir-se ao céu, cedo também intrigou o homem. Que haveria nas profundezas de onde retirava substancial parcela de sua alimentação? As pérolas, o coral, as conchas e as esponjas, que, a espaços, trazia em suas redes, foram estimadas desde logo. Por que não buscá-las diretamente, mergulhando à sua cata? Sabe-se que tal atividade, à semelhança da observação dos céus, é contemporâneas das primeiras civilizações. Homens e mulheres, de grande fôlego, especializaram-se na arte de mergulhar, a grandes profundidades, para diretamente colher os cobijados produtos. É bastante natural que fossem esses mergulhadores utilizados na recuperação das riquezas perdidas em naufrágios.

Conta-nos Heródoto o salvamento de tesouros submersos nos navios persas afundados em combate; mergulhadores gregos, comissionados por Xerxes, teriam obtido êxito em devolvê-los ao monarca.

A guerra, sempre propícia aos avanços tecnológicos, deu origem aos sinos de mergulho, aos escafandros e obrigou ao aperfeiçoamento das técnicas do mergulho autônomo, criando, na Segunda Guerra Mundial, os famosos homens-rãs, evolução natural dos velhos buzos

* Serviço de Documentação da Marinha do Brasil.

(do latim *bucinum* – buzina – as grandes conchas, empregadas para produzir sons, e aos que as pescavam, assim evoluiu o vocábulo). Eram estes necessários, em todas as esquadras antigas, para descobrir e reparar avarias nas obras vivas. Empregá-los na recuperação de naufrágios – especialmente os valiosos canhões de bronze e, mais ainda, o ouro e prata das Índias, que galeões e frotas conduziam regularmente a Sevilha, mas que tormentas, furacões e flibusteiros teimosamente tresmalhavam e punham a pique – foi consequência lógica. Desde o início do século XVII há documentação sobre tais atividades, levadas a cabo com relativo sucesso. Mesmo assim, as claras e mornas águas das Antilhas e Bermudas são hoje o paraíso de competentes arqueólogos e audazes caçadores de tesouros. Sonares especiais, magnetômetros, câmaras sônicas, equipamentos de vídeo, bombas de sucção e até navios adequados permitem-lhes crescente sucesso. Paradoxalmente, os dois mais importantes êxitos da arqueologia submarina ocorreram nos difíceis mares do Norte da Europa. Primeiro, a recuperação do navio *Vasa* (1.400 toneladas e 64 canhões), naufragado em 1628, quando fazia viagem inaugural, ainda no interior da Baía de Estocolmo. Localizado em 1956 e içado em 1961, é hoje notável museu, após paciente e cuidadosa restauração. Mais tarde, e com igual êxito, o achamento e recuperação do *Mary Rose* (700 toneladas, 91 canhões). Construído entre 1509 e 1511, naufragou, em Spithead (Portsmouth), aos 19 de julho de 1545. Foram infrutíferas as tentativas coevas de recuperá-lo, salvando-se, nos quatro anos seguintes, itens de seu equipamento, principalmente canhões. No século XIX, outros objetos foram recuperados. Em 1965, iniciaram-se buscas para realozá-lo; dois anos depois, o Comitê *Mary Rose* deu início às suas atividades. Localizado em 1971, foi içado em 1982. Após a restauração será transformado em museu, cuja conclusão está prevista para o ano 2000. No Brasil, os elementos naturais pouco influíram nos sinistros marítimos. Águas relativamente calmas, ventos regulares, duas amplas e abrigadas baías, bons e sucessivos fundeadoutros dão apreciável segurança à navegação. Desmentiram-na a imprudência ou imperícia de mestres e pilotos. A eles podem ser creditados alguns dos mais graves desastres de nossa história trágico-marítima: no século XVI, a *Nau*

Santa Clara afundou, na torna-viagem do Oriente, com preciosa carga; em 1668, o Galeão Sacramento, chegando à Bahia com o novo governador-geral, bateu no Baixo de Santo Antônio e naufragou, fazendo avultado número de vítimas; no final do século XVIII, a Charrua São João Magnânimo submergiu nos Baixos da Tijoca ao conduzir, para Lisboa, a prataria do Convento das Mercês, após a expulsão de seus frades (1794).

Piratas, corsários e os 30 anos das Guerras Holandesas encarregaram-se, infelizmente, de dar substancial elevação às nossas, de outra maneira, modestas estatísticas. Entre 1624 e 1654, numerosos combates e grandes batalhas as maiores já travadas no Atlântico Sul pontilharam as águas brasileiras de naufrágios; voltaram eles a ocorrer, meio século depois, na chamada Guerra das Sucessão da Espanha, embora com menor intensidade. Bastante conhecidos de pescadores, alguns sítios destes naufrágios foram predatoriamente explorados por caçadores submarinos, que sem qualquer técnica, agiram em proveito próprio e grande prejuízo cultural para o País.

Desde 1975 vem a Marinha, por intermédio das Capitânias dos Portos, colaborando com a Secretaria do Patrimônio Histórico Nacional, buscando impedir-lhes a ação. Paralelamente, no seu adestramento habitual e sempre que possível, os mergulhadores dos NSS Gastão Moutinho, sob orientação de arqueólogo de reconhecida competência, tem explorado os dois principais sítios já encontrados: o do Galeão Sacramento, no Rio Vermelho (Bahia), e o do Galeão São Paulo, afundado, por explosão (1652), em frente ao Cabo de Santo Agostinho (Pernambuco). De importância foram, também, os reconhecimentos efetuados no Vapor D. Afonso, em Maçambaba (Cabo Frio), e no Encouraçado Aquidabã, afundado em Jacuacanga (Baía da Ilha Grande), com a colaboração de mergulhadores do Corpo de Fuzileiros Navais.

O interesse de companhias particulares vem, nos últimos anos, ampliando as áreas exploradas, mediante convênios com a Marinha. A Nau Utrecht (holandesa), afundada em combate, no ano de 1647, a Nau N.S^a do Rosário e Santo André, incendiada na Baía de Todos os Santos (1737), próximo a Itapagipe, a Fragata Thetis, inglesa, afundada em Cabo Frio, e a Fragata D. Paula,

da Armada Imperial, foram objetos de pesquisas, estando várias outras em curso.

Auspiciosos resultados estão coroando estes esforços. Entre as valiosas peças já recolhidas, merecem especial destaque:

— três astrolábios náuticos portugueses, de bronze fundido, tipo circular, lastrado na base e graduação 90-0-90. O mais antigo deles – datado de 1624, e assinado GOIS – é, certamente, de autoria de Francisco de Gois (ou Goes), lisboeta, “oficial da arte de fazer relógios, astrolábios e agulhas de marear”, examinado pelo cosmógrafo-mor Tomás de Orta e que recebeu sua carta em 13 de julho de 1587.

Os outros dois, embora originalmente datados, têm hoje tais datas de leitura impossível; são apenas visíveis, num deles, os dois primeiros algarismos: 16. No entanto, estão ambos assinados por A. Goys, o que permite identificar seu construtor, Agostinho de Goes (ou Goys) Raposo, vizinho de Lisboa; examinado pelo cosmógrafo-mor Valentin de Sá, teve este Goys carta de fabricante de relógios, astrolábios, agulhas e balestilhas em 31 de agosto de 1630 e atuou entre tal data e, pelo menos, 1658.

— duas réguas de artilheiro, fabricadas em latão; são instrumentos de grande raridade hoje;

— diversos compassos de navegação, sendo a maioria do tipo conhecido como de cartear, aqueles que podiam ser abertos por simples pressão da mão na parte superior. Número bem menor é o dos compassos retos, usados também por construtores navais. Não é difícil identificar a procedência dos últimos: são holandeses, pois assim indica a marca do fabricante;

— vários prumos de mão, dois deles seiscentistas;

— algumas dezenas de canhões de bronze, cobrindo vasto período, que vai do início do século XVI a 1653;

— notável coleção – sob o ponto de vista artístico, especialmente – de utensílios de estanho, proveniente dos diferentes sítios arqueológicos pesquisados. Bacias, escudelas, galhetas, castiçais, jarros, cálices, patenas e colheres constituem, possivelmente, um dos conjuntos navais mais importantes já reunidos;

— coleção de faianças portuguesas, também de grande valor artístico, geralmente dos tipos aranhões e rendas (estes, em menor quantidade), azul sobre fundo branco e contornos vinhos. Boiões, pratos, jarras, jarrinhas, garrafas e canudos são ora de inspiração oriental, ora de motivação européia, vários fabricados especialmente para a Companhia Geral do Comércio, por trazerem a esfera armilar e a frase *Spero in Deo*;

— coleção de cobres, alguns de grandes dimensões, para o preparo da alimentação a bordo;

— conjunto de recipientes de vidro, holandeses e portugueses, infelizmente muitos deles quebrados;

— moedas, de ouro e prata, holandeses, espanholas e portuguesas, inclusive as famosas obsidionais da G.W.C., de ouro, cunhadas no Brasil, e os não menos célebres *reales de plata de a ocho filipinos*. Seria fastidioso prosseguir na enumeração da grande variedade de objetos que a arqueologia submarina está hoje recolhendo do leito dos mares e oceanos. Nela repousam fundadas esperanças de crescimento do Museu Naval e do melhor conhecimento da navegação Transatlântica para o Brasil, bem assim a desenvolvida ao longo do nosso litoral.

Certamente, quando os meios disponíveis o permitirem, muitos aspectos, hoje obscuros, daquelas navegações serão cientificamente estudados.

No entanto, há o obstáculo da atual legislação, bastante restritiva, porque praticamente não deixa margem à atuação da iniciativa privada. Considerando-se que os custos da arqueologia subaquática, ao contrário do que, relativamente, ocorre na terrestre, são extremamente elevados (bastando lembrar fatores como: emprego de embarcações especializadas, equipamentos de tecnologia de ponta – especialmente em naufrágios em águas profundas – necessidade de arqueólogos que sejam cursados em mergulho, o que não é usual, longas permanências no mar) a falta de retorno financeiro afasta da pesquisa organizações sérias, deixando campo livre à desenfreada pirataria, que faz com que a situação, no momento, tenha regre-

dido à época da entrada da Marinha neste campo científico, isto é, 1975.

A exposição “Arqueologia Subaquática no Brasil” montada pelo Serviço de Documentação da Marinha em caráter itinerante, visa a mostrar ao grande público a importância dos verdadeiros tesouros do conhecimento do passado guardados pelas águas patrimoniais brasileiras e conscientizá-lo de que são bens comuns, parcela indispensáveis da Memória Nacional, não podendo ficar à mercê de uns poucos inescrupulosos que buscam apenas o lucro pessoal, o enriquecimento ilícito.