

A ARQUEOLOGIA SUBAQUÁTICA E O PATRIMÔNIO SUBMERSO DO LITORAL PERNAMBUCANO – BREVE HISTÓRIA TRANSATLÂNTICA¹

Ana Nascimento*

Lenivaldo Cavalcante**

Darlan Amorim ***

RESUMO

Pernambuco – mais especificamente o Recife – foi, durante toda a sua História, caracterizado pelo comércio marítimo. Evidenciado na sua condição natural de porto, tem na sua existência, diversos acontecimentos relativos às navegações: um intenso comércio com embarques e desembarques das mais diferentes cargas e pessoas de várias partes do mundo, além de batalhas, ataques de corsários e piratas, e outros acontecimentos. O porto do Recife era tanto ponto de partida quanto de chegada e o mar, o caminho até outros portos. Os vestígios desses eventos não estão somente nos registros escritos, mas também no espaço submerso onde repousam diversos naufrágios. O objetivo do Projeto **O Patrimônio Subaquático do Litoral Pernambucano**, é, dentre outros, resgatar, arqueologicamente, parte da história das navegações através do estudo de naufrágios dispersos em toda a sua costa, bem como de outros acontecimentos relacionados, como fortificações e instalações portuárias desaparecidas. Na fase inicial, estamos concentrando a pesquisa na busca dos documentos em arquivos diversos, como o Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (Apeje), o Projeto Resgate Barão do Rio Branco, o Gabinete Português de Leitura, O Arquivo Nacional, o Arquivo da Marinha. A leitura e transcrição documental, a identificação bibliográfica e a elaboração de um banco de dados irão indicar com maior exatidão a localização dos objetos em questão e reduzir o raio de busca. Ainda em andamento, a pesquisa vem fornecendo elementos para a busca e identificação de alguns naufrágios e documentos referentes à construção naval, que podem auxiliar na identificação da cultura material, além de fornecer dados substanciais para a recuperação do cotidiano dos homens do mar em navios e em seus portos. A localização de naufrágios e outros sítios subaquáticos são de fundamental importância para a compreensão do processo histórico, não só local, mas para a sua inserção numa História transatlântica.

Palavras-chave: Patrimônio Subaquático; Naufrágio; Cotidiano.

ABSTRACT

Pernambuco -more specifically Recife - has been, throughout its history, characterized by maritime trade. For its natural port-shaped coast, there are several events related to navigation: an intense shipments and landings' trade of the most different loads and people from various parts of the world, besides battles, attacks by privateers and pirates among other events. The Port of Recife was both point of departure and arrival, and the sea was the way to other ports. The remnants of this history is not only in written records, but also underwater, where there are several submerged shipwrecks. The objective of the Project Underwater Heritage of Pernambuco's Coast is among others to rescue part of the history of sailing throughout the study of shipwrecks scattered throughout the coast as well as other related events such as fortifications and port facilities that disappeared. At the initial stage we are concentrating our research in the search of various documents in places such as the State Public Archive Jordão Emerenciano (Apeje), the Rescue Project Barão do Rio Branco, the Portuguese Reading Gabinet, The National Archive, the Naval Archive. The reading and transcription of documents, identification of data and the preparation of database will indicate with greater accuracy the location of archaeological objects and reduce the range of search. Still in progress, the search has been supplying elements for search and identification of some shipwrecks and documents related to shipbuilding, which can assist the identification of cultural material, in addition to substantial data for the recovery of daily men's life at sea on board of ships and in ports. The location of shipwrecks and other underwater sites is of fundamental importance not only for the understanding of our local historical process, but also for its inclusion in a transatlantic history.

Key words: Underwater Heritage, Shipwreck, Daily Life.

¹ – Projeto financiado pelo CNPq

* Ana Nascimento é Doutora em História/Arqueologia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE e Professora da Graduação e Pós-Graduação do Curso de História na Universidade Federal Rural de Pernambuco – UFRPE e coordena o Projeto PATRIMÔNIO SUBAQUÁTICO DO LITORAL PERNAMBUCANO.

** Lenivaldo Cavalcante é Bacharel e Licenciado em História pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE e aluno do programa de Pós-graduação (Mestrado) em História Social da Cultura Regional na Universidade Federal Rural de Pernambuco – UFRPE; contatos: lenincs@gmail.com.

*** Darlan Amorim é Bacharel em História pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE.

A ARQUEOLOGIA SUBAQUÁTICA E O PATRIMÔNIO SUBMERSO DO LITORAL PERNAMBUCANO – BREVE HISTÓRIA TRANSATLÂNTICA

Introdução

Pernambuco – mais especificamente o Recife – foi, durante toda a sua História, caracterizado pelo comércio marítimo. Evidenciado na sua condição natural de porto, tem na sua existência, diversos acontecimentos relativos às navegações; em um intenso comércio com embarques e desembarques das mais diferentes cargas e pessoas de várias partes do mundo além de batalhas, ataques de corsários e piratas e outros acontecimentos. O porto do Recife era tanto ponto de partida quanto de chegada e o mar o caminho até outros portos. Os vestígios desses eventos não estão somente nos registros escritos, mas também no espaço submerso onde repousam diversos naufrágios.

A área onde hoje se encontra o porto do Recife é resultado de um processo secular de ação, principalmente antrópica. A sua superfície foi modificada através de sucessivos aterros que, aos poucos, foram vencendo a ação das águas marítimas e fluviais, resultando na ampliação de sua área de ocupação, uma pequena faixa de terra “(...) *De Olinda estende-se para o sul, entre o rio Beberibe e o oceano, um istmo, de cerca de uma légua, assaz estreito e arenoso, semelhante a uma costela ou linguazinha.*(...)”¹. O istmo que unia o povoado do Recife a Olinda, no início do período colonial, foi alargado chegando às dimensões atuais. Tendo, inclusive, sofrido uma abertura que transformou a área mais povoada do istmo (extremidade sul) em ilha.

A formação natural de arenito – os arrecifes –, que corre paralela à costa, forneceu por certo tempo matéria-prima para a construção de diversas edificações e, como uma *muralha*, protegia o litoral contra as ondas do Atlântico, oferecendo um ancoradouro para os navios que ali aportavam. Os arrecifes também originaram o nome da cidade. Com a importância que o local adquiriu, logo as terras ficaram insuficientes para atender aos comerciantes que tentavam se instalar. A necessidade de ocupação da superfície provocou uma sucessão de aterros, devidamente registrados em iconografias ao longo dos séculos.

¹ BARLAEUS, Gaspar. História dos Feitos Recentemente Praticados Durante Oito Anos no Brasil. P 185.

Alguns relatos de cronistas, como L. F. Tollenare que em Notas Dominicais² descreve o porto e nos apresenta diversas informações, como as dificuldades de manobra no local, principalmente para os que não o conheciam. Para orientar o navegante “*Uma cruz de pedra elevada sobre a península de areia, em face da passagem maior, serve, (...) de guia aos pilotos; esta passagem é muito estreita*”³. Informa Tollenare que depois que chegou a Pernambuco, três navios naufragaram no local. Ao longo de sua história vários naufrágios aconteceram na região do ancoradouro, acidentalmente ou não.

Os relatos comentados aqui, de maneira breve, apresentam uma diversidade temporal e de fatos de uma História transatlântica, aonde, durante as idas e vindas de embarcações e enquanto ocorria sua ampliação, o local foi palco, partícipe, observador; estando presente em diversos acontecimentos de repercussão mundial. Sua História é a História do mundo. Vejamos sua relação com estes acontecimentos.

BREVE HISTÓRIA TRANSATLÂNTICA

A vida dos homens do mar não era fácil. Diferente da idéia que se tem de aventuras sem fim, grandes batalhas e uma vida de desbravamentos e heroísmos, o cotidiano dos navios era bem menos heróico que o imaginário sobre. Havia e há, toda uma logística da sobrevivência que era arquitetada para a navegação oceânica. Desde a preparação da embarcação, projeções espaciais e cartográficas, aparelhagem (instrumentos de navegação) até o cálculo da quantidade, tipo e peso dos víveres e de armamento bélico que a embarcação comportava era pensado numa viagem. O cotidiano confinado em um espaço reduzido cercado de água era ao mesmo tempo desgastante e inóspito. Uma embarcação, enquanto uma “cidade flutuante” – ou um “forte itinerante” no caso das embarcações artilhadas – era extremamente compartimentado (tripulação, passageiros e carregamento) e programado para atender um determinado trajeto. Teriam de estar preparados para qualquer situação de risco, tais como intempéries climáticas, por exemplo, as tempestades, os ataques, a falta de víveres, as doenças, etc. Todas essas situações poderiam arruinar uma viagem; casos como a perda do carregamento, destruição da embarcação ou uma tripulação dizimada por fome ou doenças eram preocupações presentes. Não eram raros os casos de desembarque em busca de reparos, *refrescos* ou recuperação da tripulação, mesmo em portos inimigos.

² TOLLENARE, L. F. Notas Dominicais. Coleção Pernambucana. Vol. XVI. Secretaria de Educação e Cultura. Recife. 1978.

³ Idem. P.19

Retomando Tollenare, temos agora relatos de uma situação onde o cotidiano do porto é alterado por mudanças contextuais, como no período da Revolução Pernambucana de 1817.

Durante o período que Pernambuco está sob o governo dos revoltosos, uma esquadra portuguesa bloqueia a entrada do porto, criando dificuldades para a saída dos navios de diferentes bandeiras. Escreve Tollenare:

“A 30 de abril fiz sair o navio Louise, que se fez de vela acompanhado de uma ventania que me fazia esperar pudesse ganhar o alto mar sem ser detido pela esquadra de bloqueio. (...) continuava seu rumo sem que nenhuma das embarcações de guerra aparelhasse; de repente (...) uma corveta aparelhou e o obrigou a fundear. No dia seguinte tive o desgosto de ver que tinha sido apreendido⁴”.

O comandante português, ao apreender o navio, içou o pavilhão de seu reino sobre o pavilhão francês, para o cronista isso é *“Um tratamento humilhante de que só se usa em caso de guerra declarada”⁵*.

Outros navios de diferentes bandeiras são aprisionados. Embora se declarasse que estavam fazendo comércio com Portugal no momento da sedição e que estavam neutros, temia-se que alguns pudessem estar relacionados com os revoltosos e que transmitiriam notícias e estabeleceriam contatos fora do porto. O inverso também era verdadeiro, ao parlamentar com um oficial da esquadra que bloqueara o porto e de ter sido inquirido sobre as forças estabelecidas e distribuídas, recebeu uma série de proclamações realistas para serem distribuídas no porto e arredores. A este respeito escreveu:

“O oficial insistiu, depôs um pacote de proclamações dentro do meu bote; observei-lhe que elas não chegariam a terra, e, com efeito, cinco minutos depois de te-lo deixado lancei os papéis no mar, no que andei bem avisado, porque, ao chegarmos ao Recife, fomos conduzidos por uma escolta à presença do governo e minuciosamente examinados⁶”.

Era o medo que se tinha de traições e oposições comuns em situações como esta: uma revolução em pleno andamento.

⁴ Idem. P. 166

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

Um outro aspecto que cabe aqui lembrar, e com reflexo direto para a prospecção subaquática, é a questão dos combates navais e a dispersão possível em uma batalha. Durante muito tempo, até o século XIX aproximadamente, como a aplicação dos *Monitor*⁷ na guerra da secessão, para que o combate naval fosse mais efetivo, os navios precisavam ser manobrados até que ficassem lado a lado e assim tivessem condições para que seus disparos atingissem o oponente de maneira mais contundente. Mas para que isso acontecesse, a habilidade do comandante estava sujeita a várias condições, como o tempo, chuvas, relevo marinho (profundidade) ventos e correntes. Isso fazia com que uma batalha se estendesse por quilômetros e durante horas até mesmo dias, podendo ocorrer afundamentos de costa a costa em uma mesma batalha.

O Recife foi desde cedo alvo da cobiça de diversas Coroas, como a porta de entrada e saída da Capitania de Pernambuco “*para o seu porto convergia, já de muito tempo, a atenção dos piratas afoitos, de olhares cobiçosos e ávidos sobre as riquezas da terra*”⁸.

Temos no ano de 1595 o ataque do corsário inglês James Lancaster que saqueia o Recife durante um mês aproximadamente. Ao ancorar nas proximidades deste porto, o governador de Pernambuco envia a Lancaster, um parlamentar, conforme o costume, para se conhecer as intenções do inglês e discutir propostas sobre guerra se fosse o caso. Lancaster queria “*uma carga de uma embarcação afundada na costa pernambucana e que levaria mesmo que tivesse que usar a força das armas*”⁹.

A embarcação a que se refere é um galeão que teria vindo da Índia com uma rica carga¹⁰. Lancaster tomou conhecimento deste fato quando, ao tomar alguns navios ibéricos, fez alguns prisioneiros e um deles relatou a história do galeão. A embarcação naufragara na costa pernambucana e teve seu conteúdo resgatado e guardado nos armazéns locais. Este teria sido o motivo do ataque do corsário inglês ao porto do Recife.

⁷ Os navios do tipo Monitor foram utilizados pela União em resposta aos navios encouraçados dos Confederados. Caracterizavam-se por seu bordo baixo, por isso pouco usado em alto-mar, não tinham mastros, sua propulsão era a vapor e fortemente blindado, além disso, possuíam uma ou duas **torres giratórias** artilhadas com vários canhões.

⁸ GUERRA, Flávio. Uma Aventura holandesa no Brasil. P. 36.

⁹ CAVALCANTE, Lenivaldo. A Ferro e Fogo – Pólvora, armas e munições em Pernambuco (1534-1630). P. 50.

¹⁰ PEREIRA DA COSTA, F. A. Anais Pernambucanos 2. 1983. P. 69.

Depois do bem sucedido ataque ao porto ficou trinta e quatro dias pilhando o local, mas não sem ter problemas com os locais. Os invasores “*eram assaltados todos os dias, sendo obrigados até a conquistar à força de armas a própria água que bebiam*”¹¹.

Diversos choques ocorrem, até que por fim James Lancaster decide partir. Antes, envia uma força contra os moradores locais que montaram uma plataforma artilhada no caminho para Olinda. Ao se aproximarem da plataforma são emboscados e tem início um novo combate, nesse ínterim, Lancaster “*Começa a atirar contra os da terra, colocando seus homens sob fogo cruzado. Alguns corsários conseguiram fugir e alcançaram os navios enquanto eram perseguidos e mortos pelos da terra*”¹².

Por fim, com uma frota cheia da pilhagem – um *butim* que carregou mais de dez navios – o inglês deixa o porto do Recife. Até o momento não encontramos nenhuma nova referência a respeito do naufrágio do navio que veio das Índias.

Os confrontos com corsários e piratas são constantes em toda a sua História. Há diversos relatos sobre a ação desses na costa sul-americana, principalmente entre os séculos XVI e XVIII. De fato, os ataques e saques estavam concentrados na região do Spanish Main (atual Caribe) e o alvo principal eram navios e possessões espanholas. Mesmo assim, não se pode deixar de mencionar a presença desses ataques, embora não fosse um lugar fortuito, na costa brasileira. O Projeto Resgate Barão do Rio Branco conta com vários documentos ligados a ação pirática em Pernambuco, bem como no restante do Nordeste. Destes encontraremos alguns que tratam sobre o medo dos ataques, precauções contra a prática pirática, notícias sobre aportagens clandestinas para a realização de carnes e aguadas, sobre diplomacia, etc. Para o final do século XVIII e início do XIX, teremos uma presença mais intensa dos corsários franceses em luta contra a marinha inglesa principalmente.

Diversas batalhas navais ocorreram durante o período da permanência flamenga em Pernambuco. Como resultados temos vários naufrágios desse período, entre eles uma *Urca* naufragada nas proximidades do Cabo de Santo Agostinho, litoral Sul de Pernambuco - entre o porto do Recife e Porto de Galinhas –, acredita-se tratar de uma embarcação holandesa que teria escapado da batalha entre a esquadra luso-espanhola comandada por D. Antônio

¹¹ Idem. P. 72.

¹² CAVALCANTE, Lenivaldo. Op. Cit. P. 54.

Oquendo e a esquadra batava sob o comando de Adrian Pater. Essa batalha ocorre nas proximidades de Ilhéus em 1631, após ter o seu navio incendiado o comandante Pater teria sucumbido no mar assumindo então o Almirante Marten Thijsszoon (Thijsssem). Cinco barcos da Companhia das Índias Ocidentais, dos quais três galeões afundaram¹³. A esquadra de Oquendo foi enviada depois das notícias do desembarque em Pernambuco da esquadra de Pater. Corria o boato de que nas instruções desse, havia a missão de afastar a navegação luso-espanhola “*das águas do Atlântico até o Prata*”¹⁴.

Nos arrecifes em Porto de Galinhas, litoral sul do estado a 8°29’17’’ S e 35°45’ W, estão três barcos¹⁵, *duas naus* francesas de 30 canhões e *uma charrua* portuguesa de 20 canhões afundadas pelos holandeses em 1649. Nos arrecifes de Suape, no Cabo de Santo Agostinho, próximo a Nazaré, mais *dois barcos* portugueses foram afundados. Acredita-se que todos os cinco tenham sido afundados em uma mesma batalha¹⁶

Em 1651, ainda contra as forças flamengas, um galeão explodiu nos mesmos arrecifes de Suape, possivelmente ao ter o seu paiol atingido. A Marinha recuperou várias peças, hoje em seu museu¹⁷. Sabe-se da intervenção da Capitania dos Portos que “*chegou mesmo com muita presteza, fazer flutuar para o Recife uma peça de artilharia de bronze resgatada por mergulhadores civis do sitio arqueológico*”¹⁸.

É, possivelmente, o galeão *São Paulo* de 840 toneladas e pertencente a Companhia Geral de Comércio do Brasil. Está localizado a longitude de 34° 55’W e latitude 8° 33’S a uma profundidade de 17 a 19 metros. Acredita-se que na área de Suape tenha ido a pique o iate holandês *Zee-rider*.

Em meados do século XVIII pairava o medo da Revolução Francesa em Pernambuco. Portugal ainda preocupado com as ameaças de invasões efetivas de sua colônia americana volta-se à preocupação com o contrabando que acontecia nos portos coloniais, agora mais

¹³ GUERRA, Flávio. Uma aventura holandesa no Brasil. Pág. 71.

¹⁴ Idem.

¹⁵ ARAÚJO, José Góes de. Naufrágios e Afundamentos-Costa do Brasil-1503 a 1995. Pág. 6.

¹⁶ Idem. Pág.7.

¹⁷ Idem.

¹⁸ PERNAMBUCANO, Ulysses. O Cabo de Santo Agostinho e a Baía de Suape: Arqueologia e História. Pp 96/97.

intenso. Era grande a quantidade de produtos da América colonial que alcançava a Europa de forma ilícita, causando prejuízos à metrópole, como exemplo temos “*as partidas de diamantes extraviadas das Minas que apareciam a praça de Amsterdã, em nocível e prejudicial concorrência com os diamantes do contrato administrado pela Fazenda Real*”¹⁹. Embora houvesse uma preocupação por parte das autoridades portuguesas com o contrabando, as medidas adotadas para o seu combate não foram eficazes. A perda dos lucros para o comércio ilícito era considerável, ocorrendo uma razoável participação dos *vassalos* coloniais da coroa portuguesa. Era visível a falta de condições de patrulhamento na Costa brasileira além dos poucos recursos que dispunham e a sua dependência da Inglaterra.

Na última década do referido século, as atividades revolucionárias na França levaram Portugal a um emaranhado diplomático de tratados com outras Coroas, tentando, a todo custo, evitar um conflito bélico. A preocupação com estas atividades está registrada em uma correspondência enviada pelo secretário de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, às autoridades coloniais (Thomaz José de Melo no caso de Pernambuco), para agirem com cautela ao entrarem em contato com os tripulantes dos navios franceses que procurassem nossos portos. A correspondência enviada às autoridades da Colônia, trazia em seu conteúdo preocupações a respeito do que as idéias defendidas na França revolucionária, que já atingia as próprias colônias, e que ateou “*O fogo da revolta e da insurreição fazendo levantar os escravos contra os seus senhores, e excitando na parte francesa da ilha de São Domingos uma guerra civil entre uns e outros, em que cometeram as mais atrozes crueldades*”²⁰. Era o medo da divulgação nesta localidade da “*abominável doutrina*”²¹ difundida pelos Clubes de França.

Atento a recomendação, um ofício²² do século XVIII, destinado ao Secretário Martinho de Melo e Castro, informa sobre as circunstâncias da prisão de um oficial francês na ilha de Fernando de Noronha e o posterior naufrágio de sua embarcação. O Barco de bandeira francesa era o *Le Diligent*, um Bergantim sob o comando de Aubert Du Petit Thoars.

¹⁹ BICALHO, Maria Fernanda. A Cidade e o Império – O Rio de Janeiro no século XVIII. Pág. 140.

²⁰ AHU. Cx 182 Doc. 12 685.

²¹ Idem.

²² AHU, Cx. 182, Doc. 12 666.

Depois de circundar a ilha e “*se lhe fâzer sinal da fortaleza, deu finalmente fundo pelas cinco horas da tarde e logo deitou fora dois oficiais*”²³. Os oficiais do barco se identificaram como pertencentes ao 6º Regimento de Infantaria francesa. Depois de uma série de acontecimentos a tripulação é presa por atos suspeitos.

Diante da situação operacional em Fernando de Noronha, naquele momento com apenas uma jangada disponível, Petit Thoars sugeriu a utilização do Bergantim sob o seu comando para agilizar a ida a Pernambuco. Seu pedido para ir até Pernambuco e pessoalmente defender sua causa foi negado. Assim apenas seis tripulantes franceses, incluindo os dois pilotos, se juntaram a um tenente, seis soldados e seis praças da Guarnição de Noronha.

Aos vinte de novembro de 1792, parte da ilha de Fernando de Noronha o Le Diligent com destino a Pernambuco. Durante o percurso enfrentou aguaceiros e ventos contrários, e, quando avistaram terra estavam na Baía da Traição, então na tentativa de seguir até o seu destino e mesmo depois “*de diferentes proas, rolando a embarcação pela costa abaixo (...) e de dois ferros que deitarão no fundo*”²⁴. O navio se chocou nos arrecifes da praia do Sagi, Rio Grande do Norte.

Nos documentos pesquisados sobre o assunto, até o momento, não encontramos referências a condição do navio após o naufrágio, se foi recuperado ou não. Temos informações que houve uma fuga de um soldado da guarnição de Fernando de Noronha que fazia parte daquela tripulação, mas nenhuma baixa foi registrada.

Além de todos os detalhes e informações políticas, o documento nos informa sobre diversas situações do cotidiano das atividades marítimas. Como exemplo, temos os procedimentos do Bergantim ao chegar na ilha de Fernando de Noronha, onde ficou bordejando por “*todo o dia com a sondareza*”²⁵ *na mão fora do alcance da artilharia*”²⁶. (Grifo nosso)

²³ Idem.

²⁴ Idem..

²⁵ A sondareza é um instrumento que mede a profundidade e tipo de relevo marinho no qual a embarcação está passando. Consistia em um fio metrado com um peso na extremidade, em que o navegador o baixava sobre a

Temos ainda as informações sobre a busca que os oficiais portugueses fizeram a bordo do navio encontrando a *“licença militar e as cartas de hábito que traziam (...) ao peito (...) o passaporte do navio e a derrota dos pilotos”*²⁷.

Toda a tripulação foi enviada para o Forte das Cinco Pontas onde ficaram presos até serem transferidos para Lisboa no ano seguinte.

O comércio de madeiras e a construção naval entre fins do século XVIII e início do XIX, foram intenso, documentos como os mapas de carga nos informam a respeito do comércio de madeira que saía do porto do Recife. A madeira tinha como finalidade o uso para a construção civil, construção de remos e construção de barcos, inclusive barcos de guerra.

Sobre a construção naval, temos documentos que nos informam sobre esta atividade. Além das informações de cunho político e/ou social, temos informações de relevância material que contribui para uma possível identificação do navio ou do tipo do navio porventura encontrado no momento da prospecção subaquática, são livros e/ou documentos que trazem informações como medidas/desenhos de peças como mastros, por exemplo, até dos próprios navios.

No documento do Arquivo Histórico Ultramarino²⁸, datado de 2 de agosto de 1776, obtivemos informações a respeito de normas para a construção de navios de alto bordo a serem fabricados nos estaleiros do Recife, estes deveriam ser feitos “...pelos riscos do mestre construtor do Real Arsenal da Marinha da cidade de Lisboa, Torquato José Clavini (...) não permitindo (...) que (...) se possam executar outros alguns riscos que não sejam os sobreditos²⁹”.

Nos anexos a este documento, encontramos uma série de medidas de detalhes de construção. Quanto a esta questão, estamos registrando os dados dos navios que transportavam esta carga,

água até que o peso encoste no chão submerso. Era um instrumento simples e de grande importância, pois ele evitava encalhes e possíveis choques em regiões de águas rasas.

²⁶ AHU, Cx. 182, Doc. 12 666.

²⁷ Idem..

²⁸ AHU, Cx. 123, Doc. 9 393.

²⁹ Idem.

seu destino, os tipos de madeira e a que se destinavam além de mapear as quantidades transportadas.

No século XIX destacamos o período durante a Guerra da Secessão nos Estados Unidos da América, entre 1861 e 1865, os navios confederados (CSS)³⁰, estenderam a disputa para todo o Atlântico. O temido navio confederado *CSS Alabama*, atacou algumas embarcações na costa norte do Brasil. O *Louise Hatch*, possivelmente francês, foi afundado em 1863, próximo a Fernando de Noronha. Ainda no mesmo ano o *La Fayette* da União Americana, foi afundado na costa de Pernambuco. Além destes o CSS Alabama afunda o *Kate City* na costa paraibana, o *Nye* ao largo de Alagoas, o *Sir Docas Prince* em Sergipe, o *Union Jack* e o *Sea Lark* ao largo de Salvador e o *Gilder Sleeve* ao largo de Porto Seguro. Todos os navios pertencentes à União Americana e afundados em 1863. Além destes afundamentos no Nordeste, o *CSS Alabama* também pôs a pique o *Jarbez Snow* no Espírito Santo e no Rio de Janeiro o *Amazonian* e o *Talisman*, também no mesmo ano e pertencentes à União Americana. O conflito alcançou a costa brasileira também com a participação do cruzador *CSS Florida* que afundou o veleiro *Anna F. Schmidt* em Santa Catarina, O *Commonwealth*, no Maranhão, o *Henrietta* no Rio de Janeiro, todos em 1863 e, em 1865, incendiou o *Luise J. Blair* também da União Americana, na Barra do Camarajipe em Alagoas.³¹ A guerra fratricida estadunidense finda com a vitória do Norte que se consolida política e economicamente. A disputa terminou deixando mais de seiscentos mil mortos.

O CSS Alabama, um Sloop de guerra, foi construído em 1862 em Birkenhead, Inglaterra. Sob o comando do capitão Raphael Semmes afundou mais de 60 navios. Foi a pique em 1864 ao ser derrotado ao largo de Cherbourg, França, por outro Sloop de guerra, o *USS Kearsarge*, sob o comando de John Ancrum Winslow. O naufrágio foi localizado em 1985 a uma profundidade de 58 metros³².

No século XX, destacamos o período durante a II Guerra Mundial, evento que durou de 1939 até 1945 e que terminou colocando o mundo sob a política bipolar em uma disputa entre estadunidenses e soviéticos pela hegemonia política, econômica e ideológica do mundo. Os reflexos da guerra chegam ao nosso litoral sob diversas formas, entre elas existem, neste

³⁰ Confederate State South.

³¹ ARAÚJO, José Góes de. Op Cit.. Pp. 9,10.

³² In <http://www.culture.gouv.fr/culture/archeosm/archeosom/en/alaba-s.htm>. Acesso em 10 de Janeiro de 2007.

período, registros de diversos afundamentos devido aos constantes enfrentamentos, inclusive com a participação de vários submarinos.

Em 1943 o submarino italiano *Archimedes* é afundado por uma esquadra estadunidense a 150 Km de Fernando de Noronha. No mesmo ano, também próximo a Noronha, o cargueiro grego *Adelfôts* foi afundado pelo submarino *U 182*. O barco *Motocarline* é afundado na costa de Pernambuco pelo submarino *U 154*. O submarino alemão *U 591*, afundado por outro esquadrão estadunidense tem localização registrada a 8°36'S; 34°34'W a uns 45 Km SSE de Recife. No ano seguinte o *Anadie* da França é torpedeado a 600 milhas de Recife, pode ter sido por um submarino Japonês. Alguns sobreviventes chegaram às praias de Gaibú e Porto de Galinhas, litoral Sul de Pernambuco. A Corveta de guerra *Camaquã*, do Brasil, emborcou a 12 milhas NE do Recife após uma tempestade, isso em 1944.

Podemos citar ainda diversos outros naufrágios ao longo da História transatlântica. No ano de 1700, em uma viagem das Índias para a Holanda, o *Voetboog* afunda na costa Pernambucana com uma carga de porcelana. Em 1726, o lendário navio *Santa Rosa* afunda com uma carga de ouro. Um dos naufrágios mais cobiçados do mundo, o navio até agora não foi encontrado, acredita-se que afundou entre a Paraíba e Pernambuco, talvez nas proximidades do Cabo de Santo Agostinho, mas nada comprovado, o motivo do afundamento teria sido uma tempestade. No ano de 1742 o *Nossa Senhora de Nazaré* afunda com uma carga de prata, possivelmente entre Bahia e Pernambuco.

No século XVIII, em um documento³³ enviado pelo Governador de Pernambuco, José César de Menezes, ao Secretário de Marinha e Ultramar de Portugal, Martinho de Melo e Castro, encontramos informações sobre o naufrágio da corveta de nome *Nossa Senhora do Socorro, Santo Antonio e Almas*. O naufrágio aconteceu em vinte e um de dezembro de 1778 nas praias da freguesia de Ipojuca, litoral sul de Pernambuco, mais especificamente no Cupe. Era capitão do navio José Joaquim Correa e vinha do porto de São José Bissau, com escravos destinados ao mercado do Maranhão. No ofício, é informado que parte do móvel (não descrito) que traziam foi salva e além da perda dos mantimentos *pereceram dois escravos no naufrágio*³⁴.

³³ Arquivo Histórico Ultramarino, Caixa 132, Doc. 9.957.

³⁴ Idem.

Esta breve história transatlântica permite direcionarmos as pesquisas do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral Pernambucano que tem como objetivo, identificar, documentar e divulgar o patrimônio submerso da costa pernambucana, sobretudo os naufrágios em seus pouco mais de cinco séculos de História Marítima, inclui também a linha costeira, integrando as relações existentes entre os homens do mar e suas necessidades de porto, por exemplo.

O projeto tem enfoque Histórico-Cultural e o Ambiental. No primeiro temos a pesquisa Histórica, Arqueológica e de Educação Patrimonial. Para o segundo enfoque temos a pesquisa Biológica e a pesquisa Geológica, de caráter verdadeiramente multidisciplinar, tanto na concepção como na execução. Não envolvem apenas diferentes Departamentos Acadêmicos, mas visões distintas, que, ainda que orientada por visões próprias de cada área de saber, estão intrinsecamente relacionadas, com influência direta em cada uma das demais, dando uma visão de conjunto a todo o Projeto.

Para o primeiro Enfoque, antes dos trabalhos de campo está sendo realizado um trabalho de levantamento de documentos relevantes ao objeto em questão, que nos permitiu construir este texto. Além dos documentos, o levantamento prevê uma pesquisa bibliográfica sobre o tema. Pretende-se construir um Banco de Dados para armazenar as informações coletadas. Posteriormente, em conjunto com as informações coletadas nos sítios a serem localizados/estudados arqueologicamente, poderá ser realizada uma reconstituição mais detalhada, mais abrangente deste passado ímpar da história pernambucana, da história brasileira.

Com estes dados, pode-se trabalhar a conscientização da importância de se preservar e retransmitir tais histórias. Esta conscientização deverá ser trabalhada, em um primeiro momento, nas comunidades litorâneas que poderão ser incluídas nos trabalhos diretamente ligados ao Turismo, que, no que diz respeito aos naufrágios como atração, já tem em Pernambuco um nome reconhecido, tanto pela quantidade destes quanto pelas características de suas águas, além da infra-estrutura existente para atender os mergulhadores.

Além destes aspectos, como objetivo deste projeto, será confeccionada uma Carta com a localização dos Naufrágios e outros sítios.

Neste momento estamos trabalhando no levantamento de informações tanto dos naufrágios como de instalações submersas (pesquisa documental e bibliográfica). As informações coletadas em diversos locais, como o Arquivo Nacional, Arquivo da Marinha, o Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (Apeje), o Projeto Resgate Barão do Rio Branco (meio-digital), o Gabinete Português de Leitura, entre outros, constituirão uma base de informações para que se possa empreender as atividades de busca. Será ainda, desenvolvida uma ação educativa com a população próxima a cada sítio, com a intenção de instrumentalizar esta população, que fundamentada em discussões a serem realizadas poderão contribuir na preservação deste patrimônio, tão depredado e desprestigiado, associando ainda as questões ambientais tão urgentes quanto à preservação do potencial arqueológico. Com isso poderão se construir elementos para contribuir na preservação de nossa memória.

Todas as informações, aqui registradas, estão em diversos documentos e bibliografia específica como, por exemplo, Naufrágios e Afundamentos - Costa do Brasil - 1503 a 1995 de José Góes de Araújo, Notas Dominicais de Tollenare – entre outros. Várias informações estão sendo obtidas nos documentos localizados no Projeto Resgate Barão do Rio Branco e em várias séries documentais salvaguardadas no Apeje (Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano), a saber: Arsenal de Guerra; Arsenal da Marinha; Agência de Vapores; Correspondência para a Corte; Ordens Régias; Conselho de Compras Navais; Companhia Pernambucana de Navegação; Ministério da Marinha e Porto do Recife entre outras séries.

Até o momento identificamos alguns documentos que relatam naufrágios na costa pernambucana, além da Bibliografia específica, que estão sendo fotografados/digitalizados e transcritos, como também estamos montando um Banco de Dados para receber e padronizar estas informações. Além disto, parte da equipe está se preparando para participar das atividades subaquáticas, realizando treinamentos específicos.

No final desta etapa, os documentos coletados e a bibliografia utilizada darão subsídios para a etapa seguinte de prospecção arqueológica. Do cruzamento das informações obtidas nos documentos e na bibliografia, estamos obtendo uma visão mais abrangente de fatos relacionados com as questões ligadas a História transatlântica, não apenas as relações comerciais, mais também de caráter político, social, cultural; além de buscar informações mais diretas quanto à localização dos sítios submersos.

Mais que informações que possibilitem a localização dos naufrágios, o trabalho de levantamento documental e bibliográfico está trazendo “à tona”, todo um cotidiano de práticas ligadas às atividades marítimas, seja nos barcos ou nos portos.

Diversos naufrágios têm sua localização registrada em Pernambuco e já fazem parte da rota do mergulho turístico como o vapor Pirapama e o vapor de baixo (não identificado), diversos ainda estão por serem descobertos. As informações documentais associadas às prospecções subaquáticas serão fundamentais para a compreensão deste universo de quinhentos anos de História transatlântica, mais especificamente na costa de Pernambuco.

Referência bibliográfica

- ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, Cx. 123, Doc. 9.393.
- ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, Cx. 132, Doc. 9.957.
- ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, Cx. 182, Doc. 12.666.
- ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, Cx. 182, Doc. 12.685.
- ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO – Plantas do Recife. Documento avulso – Regimento dos Sinais Portuários (século XVIII).
- ARAÚJO, José Góes de. **Naufrágios e Afundamentos**-Costa do Brasil-1503 a 1995.
- AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J. L. De. **El Corso Marítimo**. Madrid: CSIC., 1959.
- BARLEUS, Gaspar. **Historia dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil e noutras partes sob o governo do ilustríssimo João Maurício Conde de Nassau**, etc - 2ª Edição - Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1940.
- BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro – Civilização Brasileira, 2003.
- BRAUDEL, Fernand. **Escritos sobre a História**. São Paulo: Perspectivas: 2005. (Debates; 131 / dirigida por J. Guinsburg).
- CARDOSO, Ciro Flamarion e VAIFAS, Ronaldo. (org) **Domínios da História**. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997.
- CAVALCANTE DA SILVA, Lenivaldo. **A Ferro e Fogo** – Pólvora, armas e munições em Pernambuco (1534-1630). Monografia. UFPE. 2003.
- EXQUEMELING, Alexander Olivier. **Piratas de la America y Luz a la Defensa de las Costas de Índias Occidentales**. Sevilla: Hispano Americana de Publicaciones, 1987.
- GUERRA, Flávio. **Uma aventura holandesa no Brasil. Recife. Companhia Editora de Pernambuco**. 1977. 2º Vol. Série Evolução Histórica de Pernambuco.
- JOHNSON, Charles. **Piratas. Uma História Geral dos Roubos e Crimes de Piratas Famosos**. Edição e tradução de Eduardo San Martin. 2ª ed. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2004.
- KOSTER, Henry. **Viagens Ao Nordeste do Brasil**. Coleção Pernambucana. Vol. XVII. Governo do Estado de Pernambuco. Secretaria de Educação e Cultura. Recife. 1978.

- MACHADO, Marco Antônio Gonsalves (org). **Guia de Fontes para a História franco-brasileira: Brasil Colônia, Vice-rei e Reino Unido**. Recife e Esplanada dos Ministérios – Brasília, 2002.
- MAXWELL, Kenneth. **Marquês de Pombal – Paradoxo do Iluminismo**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996
- MENDES, Darlan Amorim Maia. **Conceitos e fontes para uma História da Pirataria nos oceanos da América Latina - Do século XVI ao XVIII - Monografia**. UFPE. 2007.
- PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. **Anais Pernambucanos**. Recife: FUNDARPE – Diretoria de Assuntos Culturais, 1983/84, Volumes 1, 2, 3, 4, 5, 7 e 9.
- PERNAMBUCANO, Ulysses. **O Cabo de Santo Agostinho e a Baía de Suape: Arqueologia e História**. Revistado Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico. Vol. LIII.
- REIS, Nestor Goulart. **Imagens do Brasil Colonial**. Figura PE 33. Meio digital
- RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)**. Companhia das Letras. 2005.
- SALMORAL, Manuel Lucena. **Piratas, Bucaneros Filibusteros y Corsarios en América**. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.
- SAN MARTIN, Eduardo. **A Viagem do Pirata Richard Hawkins**. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2005.
- SAN MARTIN, Eduardo. **Terra à Vista: História de Naufrágios da Era dos Descobrimentos**. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 3ª edição, 1998.
- TOLLENARE, L.F. **Notas Dominicais**. Coleção Pernambucana. Vol. XVI. Governo do Estado de Pernambuco. Secretaria de Educação e Cultura. Recife. 1978
- VAINFAS, Ronaldo. (org.) **Dicionário do Brasil Colonial (1500-1808)**. São Paulo: Editora Objetiva, 2000.
- WEHLING, Arno. **História Administrativa do Brasil: administração portuguesa no Brasil, de Pombal a D. João**. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público, 1986. V.6

WEB

<http://www.culture.gouv.fr/culture/archeosm/archeosom/en/alaba-s.htm>