

Arqueologia Subaquática no sítio do naufrágio da Praia dos Ingleses 1, Ilha de Santa Catarina: contribuição à História Marítima do Brasil¹

Francisco Silva Noelli

Arqueólogo, historiador, mergulhador

Alexandre Viana

Arquiteto, mergulhador

Marcelo Lebarbenchon Moura

Geógrafo, mergulhador

RESUMO

O artigo apresenta resultados preliminares da pesquisa de arqueologia subaquática realizada em dois períodos: entre março de 2004 e fevereiro de 2005, e entre fevereiro e maio de 2009, no sítio Praia dos Ingleses 1, na Ilha de Santa Catarina, Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Arqueologia Subaquática; Arqueologia Histórica; História Colonial do Sul do Brasil

ABSTRACT

This article presents the preliminary results of the underwater archaeological research developed between two periods: March 2004-February 2005, and February-May 2009, at site Praia dos Ingleses, Santa Catarina Island, Brazil.

KEY-WORDS: Underwater Archaeology; Historical Archaeology; Southern Brazil Colonial

A construção da história marítima do Brasil vem de longa data, com diversos temas de interesse militar e civil. A base de dados predominante é a fonte escrita e a cartografia e, eventualmente, são usadas as próprias embarcações e as estruturas terrestres, como os livros clássicos de Antônio Alves Câmara (1888), sobre as construções navais indígenas, e de Juvenal Greenhalg (1951), sobre o arsenal do Rio de Janeiro. A Arqueologia oferece dados decisivos à pesquisa histórica, especialmente por ter a cultura material como objeto princi-

¹ PAS - Projeto de Arqueologia Subaquática. Financiada pela Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado de Santa Catarina (Convênio n. 1/2004 e n. 18.350/2008-4); Autorizado pela Marinha do Brasil (Portaria n. 59/DPC, de 3/6/2003 - D.O.U. n. 11, seção 1, p. 7, de 16/1/2004). Contrato de Autorização (n. 52.000/2003-015/00 - DPC/Marinha do Brasil), acordado no dia 16/12/2003, entre a autoridade naval, ministro da cultura e o PAS. Projeto desenvolvido em convênio de colaboração científica com a Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI/SC e com o Museu Casa do Homem do Mar/município de Bombas.

pal de trabalho. A vocação interdisciplinar, com abordagens que superam as limitações da fonte escrita, oferece análises e explicações que o historiador não obteria, pelo fato de não

ter acesso às informações que um naufrágio ou um sítio arqueológico terrestre oferecem. Os resultados dos últimos 50 anos demonstram que a Arqueologia veio para ampliar a capacidade de gerar explicações sobre qualquer tema da História Marítima.

O Brasil criou um cenário favorável à História Marítima com participação integral da Arqueologia. Existe o caminho pavimentado para a efetiva preservação do patrimônio cultural representado pelos naufrágios, baseado nos tratados internacionais que o Brasil é signatário, como a Carta Internacional do ICOMOS para a Proteção e Gestão do Patrimônio Cultural Subaquático. Existe o entendimento das autoridades navais e civis para regulamentar o acesso e a preservação dos naufrágios com mais de 50 anos, e a nova legislação (PLC 45/2008) encontra-se em sua etapa final de discussão no Congresso Nacional. Os pesquisadores deram contribuição relevante neste cenário, sobretudo o setor da Sociedade de Arqueologia Brasileira, dedicados à arqueologia subaquática, liderados de forma exemplar por Gilson Rambelli. Existe a compreensão objetiva para fomentar a História e a Arqueologia Marítima, começando pelo reconhecimento da necessidade de ampliar o número de profissionais especializados, institucionalizar o campo científico, criar cursos e linhas de pesquisa

para aumentar a qualidade e a quantidade da produção acadêmica (Moitrel 2006:94).

Nesta direção, o Projeto de Arqueologia Subaquática (PAS) pesquisa o sítio Praia dos Ingleses 1. O objetivo é a pesquisa arqueológica e histórica de embarcações naufragadas. Os desdobramentos dessa atividade são a curadoria, o estudo dos artefatos e a criação de um museu local destinado a incentivar a preservação do patrimônio cultural. O desenvolvimento de estudos sobre cultura material, conservação de artefatos, tecnologia náutica, economia marítima, história e cultura dos trabalhadores do mar também integram a agenda do PAS (Viana, Correa, Moura 2004).

Este artigo apresenta resultados parciais da escavação realizada entre março de 2004/abril de 2005 e fevereiro/maio de 2009. Ainda desconhecemos a data do afundamento e a identidade do barco. Contudo, os artefatos e a pesquisa histórica indicam que o naufrágio ocorreu em 1687, que o barco possui técnicas construtivas espanholas e que, ademais, foi capturado por piratas que saqueavam a costa noroeste da América do Sul, do Panamá e Nicarágua.

Os restos do casco estão totalmente enterrados e a pesquisa foi determinada pelo ambiente de praia, cuja dinâmica inconstante limita a área de escavação a 4m², excepcionalmente de 8 a 12m², e dificulta a visualização e o registro, atrasando a obtenção de dados para responder perguntas sobre: 1) formação do registro arqueológico; 2) causa do naufrágio; 3) classe de barco; 4) composição da carga; 5) tripulação

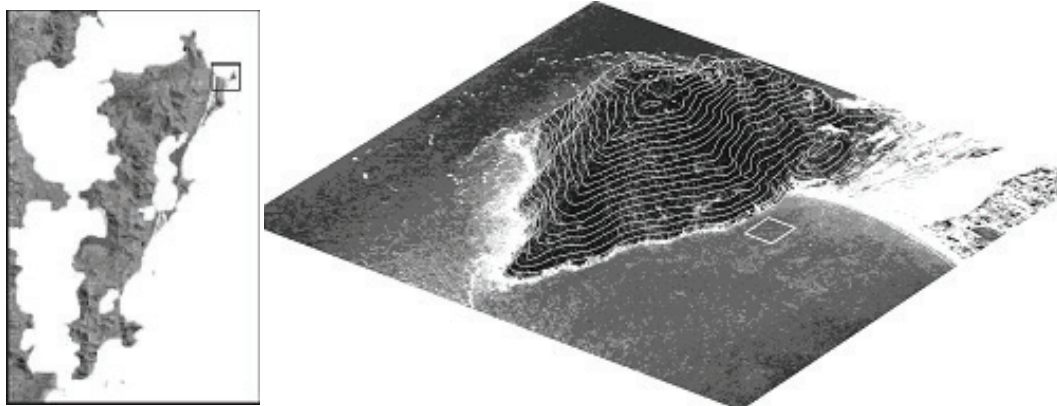


Figura 1: Localização do Sítio Arqueológico Praia dos Ingleses 1

e passageiros; etc. Dividimos a escavação em duas etapas: 1) registro e remoção de elementos pequenos; 2) o registro e a remoção dos elementos estruturais do casco. Entre as duas etapas, recobrimos as madeiras com sedimento para protegê-las da fauna marinha, ressacas e antropia. A camada arqueológica é difícil de escavar, pois é composta por toneladas de seixos de lastro cobertos por areia, biodetritos e lixo (detalhes da metodologia de escavação em Noelli, Viana e Moura 2009).

A POSIÇÃO DO SÍTIO ARQUEOLÓGICO

Está na enseada da Praia dos Ingleses, Norte da Ilha de Santa Catarina, litoral Sul do Brasil (Fig. 1), nas coordenadas 27°26'12"S e 48°22'35"W, com uma área estimada de 600m² sob uma coluna média com 2m de água. A visibilidade varia de 0 a 6 metros, com média de 80cm. A temperatura varia entre 13 e 27°C, com média de 18°.

A FORMAÇÃO DO REGISTRO ARQUEOLÓGICO

O naufrágio compreende o afundamento e a deposição de artefatos e seres vivos no leito subaquático. Considerando o processo de formação do registro arqueológico (Schiffer 1987), o naufrágio possui uma etapa deposicional e outra pós-deposicional. Primeiro, os artefatos e seres vivos dentro de um sistema fechado, ordenado e dinâmico (o barco), sofrem um colapso que resulta na deposição no leito subaquático. Depois, na etapa pós-deposicional, o barco e seu lugar configuram o sítio arqueológico, que entra em equilíbrio com o ambiente, onde alguns artefatos ficam preservados e outros desaparecem por processos químicos, físicos e biológicos. As condições ambientais mudam e pode haver desequilíbrio e rápida deterioração de materiais que sobreviveram por muitos anos (Delgado & Staniford 2002). Muckelroy (1978:157-159) estabeleceu os parâmetros para compreender esse tipo de formação do registro arqueológico, sugerindo variáveis deposicionais e pós-deposicionais. Para ele, a evolução do naufrágio possui as seguintes variáveis (incluindo a perda de elementos

embarcados pela própria dinâmica do sinistro, salvatagem, etc.): 1) processo de afundamento (pessoas e materiais flutuam e saem da embarcação); 2) operações de salvatagem (resgate de corpos humanos e materiais); 3) desintegração dos perecíveis; 4) movimento do leito marinho; 5) materiais depositados posteriormente no naufrágio; 6) características da escavação arqueológica; 7) topografia do leito marinho. Os itens 1 e 2 integram a pesquisa quando há relatos do afundamento. O item 3 é possível quando compara-se o registro arqueológico com o manifesto da carga, lista da matlotagem, lista de passageiros e o memorial descritivo do barco. Os itens 4 e 5 devem-se a aspectos ambientais levantados em campo. Os itens 6 e 7 dependem da perícia para escavar com baixo impacto. Muckelroy (1978:161-165), sugeriu coletar dados do local de inserção do sítio para: 1) avaliar a sobrevivência arqueológica e os elementos ambientais; 2) estabelecer classes de naufrágios.

O tipo de sítio do naufrágio da Praia dos Ingleses, conforme Muckelroy (1978:164-165), pertence à classe 2 (com elementos estruturais, elementos orgânicos, muitos objetos, distribuição espalhada-ordenada). Os restos da embarcação estão enterrados e ligeiramente inclinados no sentido longitudinal acompanhando o perfil do leito marinho, com a área da popa no local mais elevado e sensível aos fatores erosivos. Não há *mound* e o terreno tem declive suave e aplanado. Nas fases erosivas prolongadas surgem evidências no campo de destroços na direção da praia e do costão, onde é mais raso. O pacote de sedimentos estéreis sobre a camada arqueológica varia com a estação, até 2,5m. A escavação de 220m² (Fig. 2), foi realizada na área da popa e no campo de destroços a ré e a boreste dos restos do casco e há evidências que permitem uma hipótese sobre as causas do naufrágio: 1) encalhe em condição de ventos do setor noroeste; 2) ruptura do casco após impacto no solo; 3) partes do lastro e da carga foram para fora do barco; 4) finalmente, casco adernou/desabou para boreste. A parte final da quilha apresenta dois cravos com 1,7 e 1,5m de comprimento, 14cm de diâmetro, retorcidos para boreste, uma prova do desabamento da estrutura de popa.

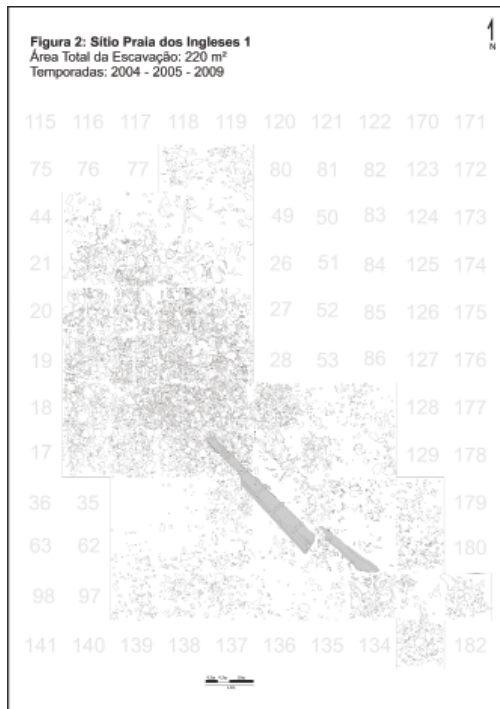


Figura 2: Sítio Praia dos Ingleses 1

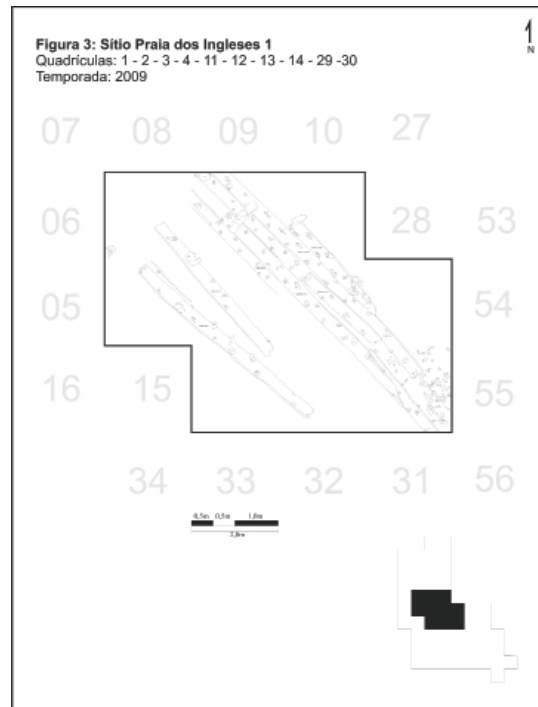


Figura 3: Sítio Praia dos Ingleses 1

Estudo da posição da Quilha e Leme

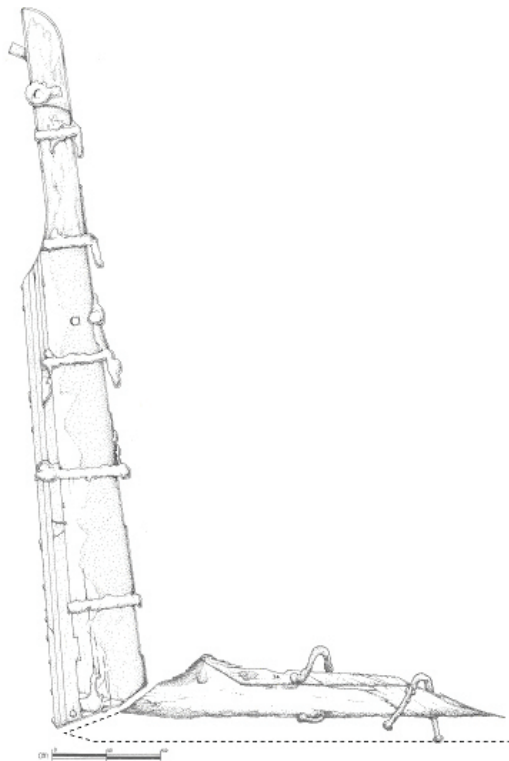


Figura 4: Leme e quilha em suas posições no casco. Os cravos da quilha estão torcidos para boreste

Essa parte da quilha, de fato os últimos 3,58m de comprimento, apresenta marcas do impacto, pois ela está quebrada (a peça original deveria ter \pm 9m e integrava o final de três peças, cf. Aispuru 2003). A quilha está alinhada para noroeste, em local sujeito à exposição nas fases erosivas. A superfície da quilha apresenta danos das vezes que ficou sem cobertura sedimentar, causada pela fauna e não localizamos as peças que estavam firmemente afixadas nela, como a curva coral, a sobrequilha, o cadaste de popa e a falsa-quilha (provavelmente foram degradadas). Não tocamos a área central e a proa, que estão enterradas. As madeiras do costado apresentam as extremidades próximas da popa com marcas de que também ficaram sem cobertura sedimentar (Fig. 3). A cerca de 80cm da quilha encontramos o leme intacto, indicando o limite da área onde o pacote sedimentar deixava de afinar a ponto de expor o registro arqueológico (Fig. 4). Além da quilha, não localizamos, nenhuma parte estrutural do casco. As madeiras do costado estavam entre o lastro, e pertencem à área de transição da popa para o terço central do casco. O desenho da escavação mostra o topo do contexto arqueológico.

FONTES ESCRITAS E A FORMAÇÃO DO REGISTRO ARQUEOLÓGICO

A maioria dos barcos europeus das companhias comerciais e do serviço estatal, depois de 1500, deixou algum rastro documental náutico, alfandegário, burocrático, militar, contábil ou pessoal. Outra parte não deixou rastros, geralmente participando de operações especiais de Estado ou para companhias privadas, como os corsários. Outros barcos não contabilizados seriam os capturados por piratas, grupos fora da lei. Eventualmente, é possível que existam registros diretos ou indiretos das testemunhas ou sobreviventes do naufrágio ou, ainda, das tradições orais. O fato é que a análise da formação do registro arqueológico de um naufrágio nem sempre incluirá dados históricos específicos.

Nossa compreensão do processo de formação do registro arqueológico do sítio Praia dos Ingleses 1 ainda é limitada às evidências da escavação. Não conseguimos

localizar os dados históricos específicos e completos do barco, mas procuramos fontes do período 1680-1730 na: 1) bibliografia brasileira; 2) bibliografia internacional; 3) documentos publicados; 4) documentos inéditos em arquivos brasileiros e outros países. Estendemos o período considerando a possibilidade de encontrar informações produzidas posteriormente a 1687.

O naufrágio insere-se em um contexto histórico complexo, dentro de um leque de múltiplas variáveis, pois o litoral catarinense oferecia abrigo e abastecimento às rotas marítimas. Apesar de as técnicas construtivas do barco sugerirem origem espanhola, ele poderia estar a serviço de portugueses, holandeses, franceses, ingleses, dinamarqueses, alemães ou ser "não contabilizado". Poderia tratar-se de barco: 1) em cabotagem Brasil-Rio da Prata; 2) espanhol (militar, aviso ou registro) para o Rio da Prata ou Pacífico; 3) português na carreira das Índias; 4) europeu militar, de companhia comercial ou de armadores autônomos; 5) corsários; 6) piratas; 7) europeu isolado em rota aleatória. É importante ressaltar a contínua presença dos barcos do comércio triangular atlântico, que arribavam ao Rio da Prata e ao Brasil para contrabandear, usando o pretexto de tempestades ou avarias (cf. exemplos em Molina 1966).

Revisamos a bibliografia brasileira, especialmente de Santa Catarina, sem achar nenhum registro explícito sobre o sítio Praia dos Ingleses 1. A única informação existente foi publicada por Coelho (1856:184): "essa praia é chamada dos Ingleses por haver ali, em tempos remotos, naufragado um grande navio inglês, e que alguns vestígios ou mesmo destroços foram descobertos pelo temporal de março de 1838". Essa referência nunca foi repetida na historiografia catarinense, ficando esquecida até agora. O levantamento arqueológico na enseada não localizou outros barcos afundados no período colonial, fator que relaciona o sítio Praia dos Ingleses 1 aos destroços noticiados por Coelho. Nem os mais velhos pescadores artesanais, cujos antepassados chegaram ali há mais de cem anos, sabiam do naufrágio.

A época do afundamento coincide com o início do processo colonial português na

região e com a fundação dos primeiros núcleos costeiros. O assentamento da Nossa Senhora do Desterro (atual Florianópolis) desenvolveu-se após 1673 e estava consolidado em 1678. Em 1689, depois de um ataque pirata, parte dos povoadores abandonou a área e a colonização só foi retomada em 1711, quando a população alcançou aproximadamente 150 “brancos” (sem contar índios e negros). Os colonos produziram poucas fontes escritas e a maior parte foi perdida. Os documentos conhecidos foram publicados na íntegra ou resumidamente e acreditamos que os historiadores não encontraram informações sobre o naufrágio (Boiteux 1931; Almeida 1957; Domingues 1973; Cabral 1979; Piazza 1983).

Estamos levantando a bibliografia internacional sobre naufrágios, rotas de navegação, armadores autônomos, companhias de comércio e suas diversas rotas, tráfico de escravos e outras. Trata-se de um conjunto vasto e heterogêneo de fontes a partir do século XVI (Mauro 1980, 1997), com roteiros de viagens, listas de embarcações, rotas, tripulação, passageiros, carga e a história de cada barco, cujo exemplo é o estudo das viagens da holandesa Vereenigde Oostindische Compagnie (Companhia das Índias Orientais) VOC (Bruijin, Gaastra e Schöffner 1979-1983). Outro exemplo, mas centrado no levantamento sistemático dos naufrágios, é o estudo sobre as perdas portuguesas na carreira das Índias (Guinote et al. 1998), bastante completo sobre o período 1500-1699. Existem duas sínteses que definem o campo de estudos das navegações no Atlântico Sul, Seville et l'Atlantique (Chaunu Chaunu 1955-1960) e Portugal, o Brasil e o Atlântico (Mauro 1997), mas são lacunares para a região Sul. O mesmo se aplica à História Naval Brasileira (Guedes 1975-1985), que pouco tratou da costa meridional. Existem estudos específicos que revelam o fluxo da navegação entre o Brasil e o Rio da Prata no período 1580-1700, basicamente restritos aos barcos portugueses e espanhóis (Canabrava 1944; Molina 1966). Parte da solução é pesquisar documentos publicados ou inéditos. Contudo, para o minucioso conhecimento da navegação na costa brasileira e no Rio da Prata é neces-

sário pesquisar em bibliotecas e arquivos espalhados por três continentes (Mauro 1997 2:297). Para iniciar, buscamos as publicações de crônicas e documentos completos ou resumidos do período 1680-1730, sobre o Brasil meridional e o Rio da Prata (Noelli s.d.:1).

Algumas pesquisas revelam o grande potencial das fontes. Um exemplo é o levantamento das 35 mil viagens na era do tráfico de escravos no Atlântico, registradas no livro/CD-ROM *The Trans-Atlantic Slave Trade* e no site homônimo (Eltis et al. 1999; lacunar para o litoral Sul do Brasil e Rio da Prata). Também é importante a história da VOC, que entre 1602 e 1798 construiu 1.600 embarcações, transportou 700 mil pessoas em 4.789 viagens e sofreu 105 naufrágios (Gawronski 2002:565). Outra instituição colonial holandesa foi a West-Indische Compagnie WIC (Companhia das Índias Ocidentais), que atuou entre 1621 e 1791. Sua área de operações concentrou-se da África Ocidental às Américas, entre o Trópico de Capricórnio e o Cabo da Boa Esperança. Seu objetivo era eliminar a concorrência, tomar as possessões portuguesas e suas atividades incluíam o corso. Consta que entre 1700 e 1730, a WIC teve uma frota que oscilava entre 490 e 520 barcos (Paesie 2008). Outro exemplo é a inglesa Company of Royal Adventurers Trading to Africa, criada em 1660 para traficar escravos. Em 1672 ressurgiu como The Royal African Company (RAC), armando 249 viagens à África e às Américas entre 1680 e 1686 (Davies 1999:206). No período 1698-1709, ocorreram 601 viagens entre a Inglaterra e a África (Rawley 2003:39). Os franceses também atuaram no Atlântico Sul, com companhias comerciais e grupos de corso, chegando a capturar 45 barcos da RAC, entre 1688 e 1712 (Davies 1999:206). Entre 1713 e 1744, partiram da França 937 barcos rumo à África, mantendo sua presença no Atlântico Sul (Rawley; Behrendt 2005:118). Da Bahia à África zarparam 463 barcos portugueses entre 1680-1713 (Eltis 2000:301).

Os números mostram que o Atlântico Sul não era um deserto entre 1680-1730 e que a costa meridional do Brasil estaria na rota sistemática ou aleatória de inúmeros

barcos. Nossa investigação em andamento, de mais de três mil títulos de arqueologia, história, crônicas de viagem e coleções de documentos publicados, registrou 262 barcos que aportaram ou passaram ao largo da Ilha de Santa Catarina neste período (média de 5,22 barcos/ano). Há cinco notícias de naufrágios entre o Paraná e Buenos Aires no período citado, mas nenhum próximo à Ilha de Santa Catarina.

Um barco sobressai como candidato ao naufrágio da Praia dos Ingleses. O historiador Amílcar D'Ávila de Mello, um dos maiores especialistas da história colonial catarinense (Mello 2005), nos sugeriu a hipótese de que seria o barco de Thomas Frins, possivelmente afundado em 1687. A principal fonte dessa informação² é a Nobiliarquia Paulistana, de Pedro Taques de Almeida (1980:85-86), que resumiu/transcreveu partes do inquérito de Frins que consta do livro de registro n. 4 da Real Fazenda de São Paulo, feito pela justiça portuguesa em Santos no dia 26/2/1688 (o livro 4 desapareceu do Arquivo Público de São Paulo). São as seguintes informações:

1. Thomas Frins era um pirata inglês, navegando com mais sete ingleses;
2. Frins liderava um patacho;
3. Foi da Inglaterra para Porto Belo, Panamá;
4. Pertencia a frota de navios pequenos e 900 homens, comandados por "Samoloy"³;
5. "Andaram como piratas", saqueando as terras da Coroa espanhola: Panamá, Callao, "barra da Ponta" (50), Porto Santo (90);
6. O barco de Frins separou-se da frota nas imediações de Callao;
7. Ficou "por seis meses" procurando o resto da frota;
8. Guerream em Porto Santo, no Pacífico, e "ficaram destruídos", sobrevivendo Frins e sete homens;
9. Necessitando de água e reparos, arriaram à Ilha de Santa Catarina;
10. Foram aprisionados por Francisco

Dias Velho em 1687, que inventariou e confiscou a carga, e prendeu a tripulação.

O relato de Taques não é explícito sobre o destino do barco de Frins: informou estar avariado e tripulado por número insuficiente, navegando precariamente do Pacífico até Santa Catarina. Porém, é possível deduzir que afundou, pois aportou de arribada para reparos e abastecimento. A confirmação estará em outros documentos portugueses ou ingleses? Por que o barco de Frins não consta do inventário feito por Dias Velho durante a captura? O barco que chegou avariado teria afundado? Os testemunhos arqueológicos da Praia dos Ingleses servirão para confirmar definitivamente que foi o barco de Frins?

Os fragmentos da narrativa de Frins e sua cronologia coincidem com os registros da frota pirata comandada pelo inglês Edward Davis, por volta de 1687. Em junho de 1685, uma força de 960 homens de Davis, reuniu-se para saquear colônias espanholas no Pacífico (Burney 1891:207). A Esquadra pirata chegou a ter dez barcos, a maioria tinha pouca tonelagem, dos quais sete foram capturados dos espanhóis. Todos os locais mencionados no relato de Pedro Taques foram assaltados ou visitados pelos piratas: Panamá, Callao, "barra da Ponta", situada em 50, e "Porto Santo", posicionado em 90 (trata-se de Santa, na costa peruana).

A parte inglesa da força surgiu em 1683-84, quando uma tripulação da Virgínia encontrou, na costa chilena e equatoriana, dois barcos que zarparam separados do Tâmis. Em 1684, este grupo atacou e saqueou vários portos e barcos entre o Chile e El Salvador. A parte francesa associou-se posteriormente, em 1685. É com esse grupo que Frins atravessou o Panamá desde o Atlântico, com 80 ingleses liderados pelo "capitão Townley". É importante salientar que a força contava com várias nacionalidades, incluindo indígenas e escravos liber-

² Vários pesquisadores trataram do tema (cf. Boiteux 1931), mas nenhum acrescentou dados aos de Taques. O nome "ingleses" apareceu pela primeira vez em 1776, no mapa da Ilha de Santa Catarina, de José Custódio de Sá e Faria.

³ Samoloy é uma evidente corruptela da forma original, feita na elaboração dos autos ou posteriormente. Só não sabemos quando, embora tenhamos candidatos para autoria do erro: 1) Lourenço Pereira, "Veneziano", intérprete de Frins nos autos; 2) escrivão dos autos; 3) Pedro Taques; 4) editor do livro de Taques. Acreditamos que foi a compreensão errônea, possivelmente, dos nomes Swan e Townley, que atuaram associados por vários meses.

tos pelos piratas. A aliança anglo-francesa acabou em poucos meses, após vários ataques bem-sucedidos aos espanhóis, mas continuaram separados as razias na costa entre 1685/86 e reuniram-se mais uma vez em 1687 (Burney 1891:224). Dois cronistas dos piratas, William Dampier ([1697] 1702 p. ex.:199) e Raveneau de Lussan ([1689] 1856:334), ajudam a elucidar parte do caso de Frins: a força aumentou capturando barcos espanhóis, formando tripulações lideradas por *quartermasters* (contramestres), com postos-chaves dominados por ingleses e franceses, além de outros europeus, entre os quais espanhóis renegados, mais escravos libertos e indígenas. O próprio Davis foi um *quartermaster* nomeado capitão geral após seu comandante falecer. Lussan dá o nome a seis dos dez comandantes. Seria Frins um dos quatro desconhecidos ou ele assumiu após seu líder morrer em combate ou doente?

A data da separação do barco de Frins do resto da frota é obscura no relato de Taques, mas é contextualizada nas fontes espanholas. Os piratas sofreram vários reveses entre junho de 1686 e junho de 1687, no Equador e no Peru. Taques escreveu que o desgarramento foi nas imediações de Callao, mas os combates navais ocorridos naquela área (maio/junho de 1687 cf. Zapata [1757] 2005:117), não fecham com outra informação de Taques. Se Frins procurou seus companheiros por seis meses, desde junho de 1687, não poderia ancorar na Ilha de Santa Catarina naquele mesmo ano, pois a volta do Peru levava em média dois meses. As fontes espanholas mostram que os últimos combates na região entre Santa e Pisco, onde os piratas perderam vários combates e tiveram muitas baixas, ocorreram até junho de 1686 (Zapata [1757] 2005:279). Santa, situada ao Sul de Callao, relativamente próxima, foi onde o grupo de Frins “ficou destruído”.

Essa conta é coerente com uma informação de Lussan (1856:251), sobre o encontro do grupo francês, em abril de 1687, nas imediações de Santa Helena, com um barco espanhol apresado pelo grupo de Edward Davis. O barco fora capturado na altura de Nazca, transportava vinho e mi-

lho, procurava pelos demais ingleses e era tripulado por oito ingleses que desembarcaram (atacaram) em “Sagua” (Tacna), Pisco e Arica. A ligação com Frins não é explícita, mas as coincidências com o relato de Taques são evidentes:

- 1) barco isolado tripulado por oito ingleses;
- 2) procurava pelos demais barcos ingleses, dos quais perdera-se na costa peruana;
- 3) barco era uma presa espanhola;
- 4) participou de ataques às cidades da costa peruana;
- 5) carregava uma carga de vinho (certamente em botijas de uma arroba);
- 6) pretendia voltar para o Mar do Norte (Atlântico), via Estreito de Magalhães.

O relato de Lussan é muito compatível com o relato de Pedro Taques, apesar de nenhum deles serem diretos e objetivos com relação ao barco da Praia dos Ingleses. Ambos tratam de um barco com oito ingleses que se perderam do grupo principal na costa do Peru, após combaterem na costa, ao Sul de Callao. As coincidências das demais informações também fortalecem o depoimento desses ingleses em duas ocasiões separadas, para ouvintes completamente distintos (piratas franceses e oficiais da justiça portuguesa), permitindo construir um relato com a mesma estrutura narrativa. E, como mostraremos abaixo, os depoimentos são coerentes com as evidências arqueológicas da Praia dos Ingleses.

Finalmente, mais duas coincidências com o inquérito de Frins: 1) Lussan (1856:340) informou que a força capturara um patacho espanhol em 13/5/1685 (seria o mesmo patacho descrito por Pedro Taques?); 2) o barco de Davis, *Bachelor's Delight* (Encanto dos Solteiros), teve quase o mesmo rumo de Frins na volta do Pacífico: parou para abastecer em Punta del Este no final de 1687 e, depois, costeou o Brasil (segundo outro cronista dos piratas, o cirurgião Lionel Wafer [1699] 1903:197). Parece que Davis passou ao largo de Santa Catarina um ou dois meses após a prisão de Frins. Testemunhas espanholas (Sotomayor [1688] 1901 a, b), declararam que barcos ingleses

aportaram em Maldonado, atual Punta del Este; e que um de 200 toneladas aportou de arribada em Buenos Aires antes de abril de 1688. Será que Frins também parou no Rio da Prata?

ALGUNS ACHADOS NA PRAIA DOS INGLESES E SUA RELAÇÃO COM O BARCO DE FRINS

A escavação revelou provas materiais que coincidem com o relato de Frins e que nos autorizam a sustentar a hipótese de que o naufrágio seria o barco espanhol capturado no Pacífico. O metate é originário da América Central, com forma retangular (52,28 x 35,12cm), tetrápode, de rocha calcárea, usado para moer vegetais, especialmente grãos (Fig. 5).



Figura 5: Metate, plano de topo, base e vista lateral

Outros testemunhos da costa Noroeste da América do Sul são fragmentos cerâmicos de vasilhas indígenas (Fig. 6) com características da Área Intermediária (Willey 1966:254), que no Pacífico abrange as costas do Panamá, Colômbia e Equador.

Outra evidência do Pacífico: fragmentos fósseis da concha de loco (Concholepas concholepas Martyn), um molusco da família Muricidae apreciado como alimento do Sul do Peru ao Sul do Chile (Fig. 7).

Relógios de sol, instrumentos auxiliares de navegação (Fig. 8).

Uma escala de Gunther para navegação, com marca e ano de fabricação pirografados, é outra coincidência relevante e que ajuda na datação relativa da embarcação (Fig. 9). O ano é 1683, justamente quando os dois barcos saíram da Inglaterra, e o nome da marca é tipicamente inglês. Prova-

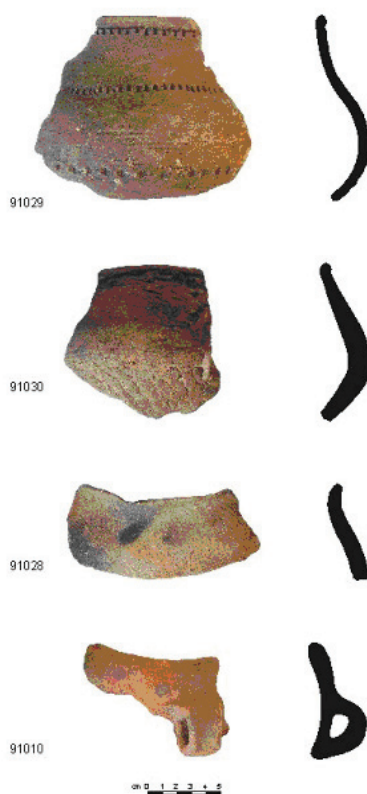


Figura 6: Fragmentos cerâmicos



Figura 7: Fragmento da concha de loco



Figura 8: Relógios de sol

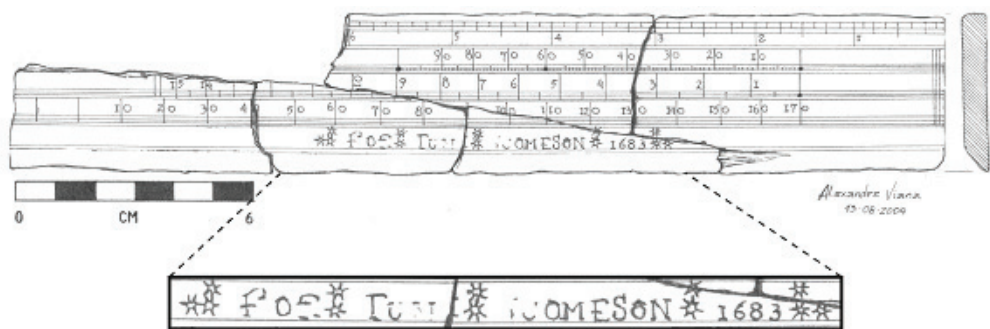


Figura 9: Escala de Gunther

velmente, a escala foi levada para o barco espanhol com os instrumentos de navegação dos *quartermasters*.

Uma clara evidência de artefato inglês é a tampa de pewter de um frasco de vidro, decorado com a Rosa dos Tudor, emblema heráldico dos reis ingleses à época do naufrágio (Fig. 10).

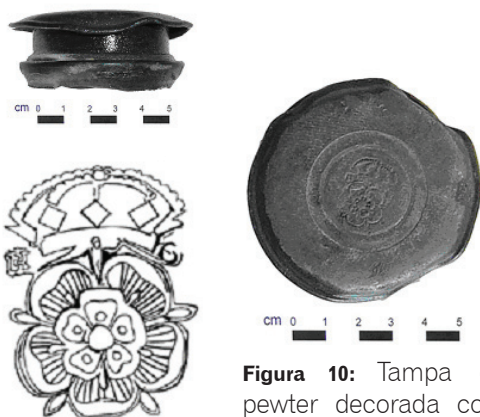


Figura 10: Tampa de pewter decorada com Rosa dos Tudor



Figura 11: Vista frontal do tinteiro com a águia bicéfala



Figura 12: Exemplares restaurados de botija de uma arroba

Um tinteiro decorado com a águia bicéfala dos Habsburgos é um artefato espanhol, provavelmente roubado com o barco ou nas cidades saqueadas pelos piratas (Fig. 11).

Achamos mais de 11 mil fragmentos de cerâmicas, basicamente de botijas de uma arroba do tipo Forma 1 (James 1988), usadas para transportar e armazenar vinho, azeite, água, grãos, etc. Localizamos dez botijas inteiras e restauramos oito (Fig. 12). Resgatamos cerca de 270 gargalos. As botijas eram produzidas ar-

tesanalmente em grande escala e tem forma padronizada, não eram exatamente iguais (Avery 1997), contendo entre 16 e 22 litros, pesando entre oito e 11 quilos. A análise visual da pasta, da espessura das paredes e do tratamento de superfície, indica que as vasilhas não são de um único oleiro, nem de uma única jazida. Tal diversidade coincide com as informações de que a força pirata saqueou botijas de vinho e água em vários locais e barcos por onde passaram (Burney 1891)

Encontramos dezenas de pederneiras, cuja matéria-prima e origem ainda não foram determinadas (Fig. 13).

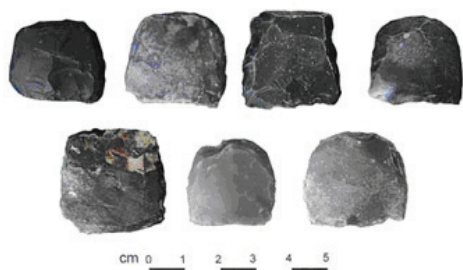


Figura 13: Pederneiras

Também encontramos centenas de munições de chumbo para mosquete e pistola (Fig. 14):

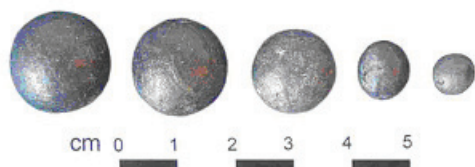


Figura 14: Munição de chumbo

Um cabo de espada de madeira enrolada com fios metálicos e rolo de fio metálico (Fig. 15):



Figura 15: Rolo de fio metálico e cabo de espada

Encontramos diversas facas envolvidas em concreções (Fig. 16):

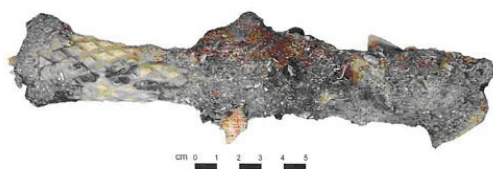


Figura 16: Exemplar de faca envolvida em concreção

Exemplar de moitão (Fig. 17):

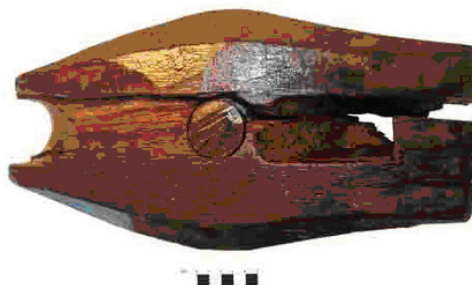


Figura 17: Moitão

Exemplar de carregador de falcnete (Fig. 18):



Figura 18: Carregador de falcnete

CONCLUSÃO

O objetivo do PAS é criar as bases necessárias para a construção de um Museu de Arqueologia, História e Cultura Marítima de Santa Catarina, dedicado à pesquisa e à preservação da cultura material e das tradições locais. A tentativa de despertar o interesse pela preservação, tanto da população local, quanto dos inúmeros

turistas da Praia dos Ingleses, foram objetivos desenvolvidos desde os primeiros dias no centro de visitação⁴ aberto na base de pesquisas na Praia dos Ingleses. Mesmo sem propaganda, o PAS recebeu mais de 20 mil visitantes na base de pesquisas da Praia dos Ingleses, incluindo grupos de alunos e professores de várias escolas, oferecendo exposição guiada e apresentação de vídeo. Também realizou exposição itinerante em eventos acadêmicos, culturais e turísticos; palestrou em escolas e salões comunitários. O PAS também tem por objetivo criar uma linha de publicações nas temáticas do museu, dirigidas ao meio acadêmico e à divulgação científica, com trabalhos próprios ou apoiando a iniciativa de pesquisadores do passado de Santa Catarina e Brasil meridional.

Para consolidar essa conexão e confirmar que se trata do barco de Thomas Frins, é preciso ampliar a base de dados do Sítio Arqueológico Praia dos Ingleses 1 e finalizar o levantamento das fontes escritas. A conclusão da análise do lastro será decisiva para traçar as rotas e paradas da embarcação. O mesmo quanto às botijas, cuja análise da pasta poderá auxiliar na definição da região de origem, pelo menos se eram europeias, americanas ou de ambos os continentes. O estudo do casco e dos seus componentes poderá indicar sua data e local de construção, de reformas e ampliar os elementos que demonstram a tecnologia naval espanhola. A análise do conjunto de artefatos também é impor-

tante, tanto para o reconhecimento de cada peça, quanto para auxiliar no estudo das rotas percorridas pela embarcação. As fontes escritas terão peso importante nessa etapa. Será fundamental encontrar as listas de tripulantes do Nicholas e do Cygnet, que zarparam oficialmente da Inglaterra em 1683 e que devem ter deixado registros burocráticos. O mesmo com os companheiros do capitão Tonwley que atravessaram o Panamá em 1684-85. As fontes espanholas, tanto em Sevilha, quanto na América, poderão dar informações sobre o barco, exatamente quando e onde ele foi construído e, depois de capturado, em quais ações piráticas tomou parte na costa do antigo vice-reino do Peru e do Atlântico.

AGRADECIMENTOS:

Ao Governo de Estado de Santa Catarina, especialmente ao empenho do Governador Luiz Henrique da Silveira. À FAPESC, pelos recursos para o projeto. À Marinha do Brasil, pelo apoio e avaliação rigorosa. A Cyro Corrêa Lyra e aos demais servidores do IPHAN, pelo apoio e fiscalização em diversos momentos. Ao Laboratório de Oceanografia Costeira da UFSC, pelo suporte à pesquisa geológica do mestrado de Maurício Marino. A Amílcar D'Ávila de Mello, pelas várias ideias e sugestões. A Márcia Arcuri, Fabíola Silva e Lúcio M. Ferreira pelas sugestões e revisão do texto. Aos membros e voluntários da ONG PAS.

⁴ Inscrito no Cadastro Nacional de Museus/MinC (ofício CT/DEMU n. 669/06, 26/10/2006).

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

AISPURU, F. F. C. 2003. *Modelos teóricos y métodos de cálculos para el comportamiento estructural de los navíos construidos a la española y a la inglesa (1710-1760)*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid/Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (Tesis doctoral).

ALMEIDA, L. F. 1957. *A diplomacia portuguesa e os limites meridionais do Brasil*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

ALMEIDA, P. T. 1980. *Nobiliarquia paulistana histórica e genealógica*, v. 2. São Paulo: Itatiaia/EDUSP.

AVERY, G. 1997. *Pots as packaging: The Spanish olive jar and andalusian transatlantic commercial activity, 16-18th centuries*. Gainesville: University of Florida (PhD thesis).

BOITEUX, L. A. 1931. *Paulistas em Santa Catarina seiscentista*. *Annaes do Museu Paulista*, 4:428-479.

BRADLEY, P. T. 1979. *Maritime defense of the viceroyalty of Peru (1600-1700)*. *The Americas*, 36(2):155-175.

BRUIJIN, J. R.; GAASTRA, F. S.; SHÖFFER, I. (eds). 1979-1987. *Dutch-Asiatic shipping in the seventeenth and eighteenth centuries*. The Hague: 3 vols.

BURNEY, J. 1891. *A History of buccannery of the America*. 2nd ed. London: Sonnenschein.

CABRAL, O. R. 1979. *Nossa Senhora do Desterro*. Florianópolis: Lunardelli.

CAMARA, A. A. 1888. *Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil*. Rio de Janeiro: Leuzinger.

CANABRAVA, A. P. 1944. *O comércio português no rio da Prata (1580-1640)*. São Paulo: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas-USP.

CHAUNU, H. 1955-1960. *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris: S.E.V.P.E.N. (École pratique des Hautes-Études). 8v.

CRAHAN, M. E. 1971. *The administration of Don Melchor de Navarra y Rocafull, Duque de La Palata: Viceroy of Peru, 1681-1689*. *The Americas*, 27(4):389-412.

DAVIES, K. G. 1999. *The Royal African Company*. London: Taylor & Francis.

DAMPIER, W. 1702. *A new voyage round the world*. 2nd ed. London: James Knapton. vol 1.

DELGADO, J.; STANFORTH, M. 2002. *Underwater Archaeology*. In *The encyclopedia of five support systems*. Paris: UNESCO. (<http://www.eolss.co.uk/>).

DOMINGUES, M. 1973. *A Colônia do Sacramento e o sul do Brasil*. Porto Alegre: Sulina.

ELTIS, D. E. 2000. *The rise of African slavery in the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press.

ELTIS, D. E. et al. 1999. *The trans-Atlantic slave trade*. A data base on CD-ROM. Cambridge: Cambridge University Press.

GAWRONSKI, J. H. G. 2002. *VOC Shipwrecks In*. Charles Orser (ed.). *Encyclopedia of His-*

torical Archaeology. London: Routledge. p. 563-566.

GERHARD, P. 2003. *Pirates of New Spain, 1575-1742*. New York: Courier Dover Publications.

GODOY, J. E. P. 2007. *Naus no Brasil Colônia*. Brasília: Edições do Senado Federal.

GREENHALG, J. 1951. *Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História, 1763-1822*. Rio de Janeiro: À Noite.

GUEDES, M. J. 1975-1985. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: SDGM. 10v.

JAMES JR, S. R. 1988. *A reassessment of the chronological and typological framework of the Spanish olive jar*. *Historical Archaeology*, 22(1):43-66.

LUSSAN, R. 1856. *The History of buccannery of the America; containing detailed accounts of those bold and daring freebooters chiefly along the Spanish main, and the West Indies, and in the Great South Sea*. Boston: Sanborn, Carter & Bazin.

MAURO, F. 1997. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Lisboa: Estampa. 2v.

MELLO, A. D. 2005. *Expedições e crônicas das origens – Santa Catarina na era dos descobrimentos geográficos*. Florianópolis: Expressão.

MOLINA, R. A. 1966. *Las primeras experiencias comerciales del Plata. El comercio marítimo (1580-1700)*. Buenos Aires: Dorrego.

MUCKELROY, K. 1978. *Maritime Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press.

NOELLI, F. S. s.d. Inventário de barcos que aportaram ou passaram ao largo da ilha de Santa Catarina, Brasil. 50p.

NOELLI, F. S.; VIANA, A.; MOURA, M. L. 2009. *Praia dos Ingleses 1: Arqueologia subaquática na Ilha de Santa Catarina, Brasil (2004/2005/2009)* Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, 19. (no prelo)

PAESIE, R. 2008. *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttinde-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734*. Leiden: Universiteit Leiden.

PIAZZA, W. F. 1983. *Santa Catarina: Sua História*. Florianópolis: UFSC/Lunardelli.

RAWLEY, J. A. 2003. *The port of London and the eighteenth-century slave-trade*. Historians, sources and a reappraisal. In J. A. Rawley (ed.). *London, metropolis of the slave trade*. Columbia: University of Missouri Press. p. 18-39.

RAWLEY, J. A.; BEHRENDT, S. D. 2005. *The transatlantic slave trade: a history*. 2nd ed. Lincoln: University of Nebraska Press.

RICE, P. M. 1996. *The Archaeology of Wine: The Wine and Brandy Haciendas of Moquegua, Peru*. *Journal of Field Archaeology*, 23(2);187-204.

SCHIFFER, M. B. 1987. *Formation processes of the archaeological record*. Albuquerque: University of New Mexico Press.

SOTOMAYOR, J H. 1901^a. Carta a S. M., del gobernador de Buenos Aires, José de Herrera y Sotomayor, 4 de abril de 1688. In. *Catálogo de documentos del Archivo de Índias en Sevilla referentes a la Republica Argentina – 1514/1810*. Buenos Aires: Ministério de Relaciones Exteriores. p. 393.

SOTOMAYOR, J. H. 1901b. Consulta ao Consejo de Índias, del gobernador de Buenos Aires, José de Herrera y Sotomayor, 5 de abril de 1688. In. *Catalogo de documentos del Archivo de Índias en Sevilla referentes a la Republica Argentina – 1514/1810*. Buenos Aires: Ministério de Relaciones Exteriores. p. 393.

VÁRZEA, V. 1985. *Santa Catarina: a Ilha. Florianópolis*: Ludarnelli.

VIANA, A.; CORREA, N. S.; MOURA, M. L. 2004. Projeto Arqueologia Subaquática: O Patrimônio Cultural Marinho do Estado de Santa Catarina. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia da USP*, 14:387-391.

WAFER, L. 1903. *A New Voyage and description of the Isthmus of America*. Cleveland: Burrows.

WILLEY, G. R. 1966. *An introduction to American Archaeology: South America*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.

ZAPATA, J. E. L. 2005. *Memórias históricas, físicas, crítico, apologéticas de la América Meridional*. Lima: PUC-Peru/Univ. Nac. de San Marcos/Inst. Francés de Estudios Andinos.

