No final do verão de 2003 foi a Hamburgo discutir a possibilidade de dirigir a escavação dos restos de um navio espanhol naufragado no Panamá nas primeiras décadas do século XVI, e fazer um documentário sobre este navio para a Spiegel-TV.

O navio de Playa Damas - conjunto de três âncoras de grandes dimensões, presumivelmente estivadas na altura do naufrágio (foto: Karl Vandenheede/Spiegel-TV)
Nombre de Dios - Rio Terr (foto: Filipe Castro/INA)

Portobelo - uma das fortificações a poente da alfandega (foto: Filipe Castro/INA)

Baía de Portobelo (foto: Filipe Castro/INA)

Nombre de Dios - grande parte do transporte e da pesca ainda se faz em proas monólicas (foto: Filipe Castro/INA)
O profissionalismo e a qualidade das pessoas com quem me reuniram imenso, desde o realizador ao produtor e à equipe de filmagem. O diretor de antiga e do Panamá, Prof. Dr. Carlos Fitzgerald também foi a reunião. O Panamá tinha acabado de mudar a legislação do patrimônio arqueológico subaquático e a nova lei para o arqueólogo-probe a caça ao tesouro e a venda de artefatos provenientes de escavações arqueológicas. É impressionante constatar a qualidade da geração de jovens eruditos que está a tomar a conta do arqueólogo subaquático na América Latina, sobretudo pela coragem e pelos ideais que defendem. A velha Europa tem tendência para produzir gestores do patrimônio que pensam primeiramente nas suas carreiras e estratégias políticas, e é sempre bom conhecer pessoas que acreditam que vale a pena tentar mudar as coisas. É o site deste naufrágio, designado Playa Damas por se situar em frente à praia do mesmo nome, merece todo o empenho dos políticos panamianos.

Sabe-se muito pouco sobre os navios construídos em Portugal e em Espanha no início do século XVI e é pena, porque estes foram os navios que fizeram os Descobrimentos e abriam o continente americano à conquista e exploração europeias. Pode-se e deve-se, acho eu, abominar as barbárie dos conquistadores, os colonizadores e os missionários europeus perpetraram no Novo Mundo. Mas não se pode ignorar que os navios que os transportaram são obras de engenharia que merecem ser estudados no contexto da história da ciência e da tecnologia.

PLAYA DAMAS

Playa Damas é uma praiazinha de área cor de laranja, situada entre os coqueiros e o mar, protegida por um recife de coral que corre ao longo da costa. A aldeia mais próxima é Nombre de Dios, fundada por Diego de Nicuesa durante a segunda década do século XVI. Até ser substituído por Portobelo, Nombre de Dios era o porto onde chegavam as mercadorias do Peru, depois de uma longa viagem através do império espanhol no Novo Mundo, primeiro por terra até Lima, depois por mar até a cidade do Panamá, na costa do Pacífico, e depois por terra através do istmo, ao longo do célebre Camino Real. De Nombre de Dios as mercadorias eram carregadas para Cartagena — hoje situada na Colômbia — e Havana, de onde seguiam para Sevilha.

A quantidade e a natureza dos tesoros armazenados em Nombre de Dios excitaram a cobiça dos inimigos da Espanha nos séculos XVI e XVII, e tanto esta vila como Portobelo foram alvo de ataques de piratas mais ou menos famosos, entre os quais se contam os ingleses Francis Drake e Henry Morgan. As histórias destes dois piratas são bem conhecidas, embora geralmente em versões populares que embelezam e ampliam os feitos destes dois piratas e omitem a organização, a competência e a coragem dos espanhóis que defenderam estes portos com sucesso durante vários séculos.

O NAVIO DE PLAYA DAMAS

Os restos do navio de Playa Damas constituem um sítio extremamente simples de escavar. A quatro ou cinco metros de profundidade, sob uma pilha de lastro, afloram os restos de um casco, suponho que correspondendo à zona da proa. Em torno da pilha de lastro podem-se ver fragmentos cerâmicos de anforas e faianças espanholas datáveis do início do século XVI. Sobre o lastro descansa uma coleção impressionante de bocas de fogo em ferro. O número e a diversidade das bocas de fogo desta jazida torna-a na melhor coleção de bocas de fogo do século XV e XVI que tenho conhecimento.

Os restos do navio e a pilha de lastro acabam no entanto abruptamente a meia nau, e vai ser preciso abrir trincheiras de inspeção e efectuar uma prospecção minuciosa do sítio para ter uma ideia da distribuição dos artefatos e dos restos do casco ou, por outras palavras, perceber como este sítio arqueológico se formou ao longo dos quase cinco séculos que se seguiram ao naufrágio.
A fraquezinha de profundidade deste sítio e a proximidade de Nombre de Dios fizeram com que a sua carga tenha sido certamente salva logo após o naufrágio. Depois parece que o sítio passou sem esquecimento, servindo apenas como local propício para a apanhada de lagostas. No final dos anos noventa, contudo, um caçador de tesouros argentino encontrou os restos do navio de Playa Damas. As versões do achado variam, mas as mais plausíveis indicam que o sítio lhe foi indicado por pescadores de lagostas de Portobel ou arredores.

**CRISTOVÃO COLOMBO**

E como acontece frequentemente em histórias de caçadores de tesouros, quando o achado foi comunicado à imprensa, ninguém tinha dúvidas de que se tratava da caravela Vizcaina, perdida por Cristóvão Colombo nas mediades de Portobel na sua quarta viagem, nem que se estivesse a abarrotar com tesouros. A imprensa, como sempre, abraçou esta versão da história sem se preocupar com minúcias históricas ou geográficas e a notícia de que a Vizcaina tinha sido encontrada no Panamá deu a volta ao mundo em 2001.

Os caçadores de tesouros organizaram-se, constituíram uma empresa, e começaram a gastar dinheiro, certos que muita gente estava disposta a desatar os cordões à bolsa para, como se diz em linguagem de caçadores de tesouros, "pospor um bocado de história", ou seja, comprar um casco, uma pedra de lastro ou um canhão que tenham "pertencido" a Cristóvão Colombo. Uma história similar está a decorrer neste vão com um sino que foi ilegalmente recuperado de um navio na costa portuguesa, e que os caçadores de tesouros garantem que "pertenceu" a Cristóvão Colombo e portanto vale mais de um milhão de dólares. Exportado ilegalmente para Espanha, este sino foi apreendido pelas autoridades e aguarda decisão judicial para ser restituído a Portugal. Espera-se que o Ministério da Cultura desta vez tenha ganas para defender o nosso património... Mas à medida que o tempo passava, os caçadores de tesouros viram-se cada vez mais pressionados para recuperar o dinheiro enterrado nesta escavação. Aqui nos EUA costuma-se dizer que em cada minuto nasce um "otário", e muitas pessoas não precisam de grandes provas para acreditar que este

Sabe-se muito pouco sobre os navios construídos em Portugal e em Espanha no início do século XVI, embora tenham sido estes os navios que fizeram os descobrimentos.
e vender parte do espólio deste navio conseguiu uma licença do estado e recuperou um conjunto importante de artefatos. Os mesmos utilizados fazem gelar o sangue nas veias de qualquer arqueólogo: um tubo com uma curva de noventa graus montado na popa da embarcação dos salvados, reflete as meninas que o acompanhavam. Elas estavam em bruços, refletindo-se na água. As águas da Baía de Nossa Senhora de Nazaré são ágias e transparentes.

Utilizando o método de escavação, a Investigação Marítima do Istmo da Atalaia, (IMDI) expôs e recuperou um número considerável de bocas de fogo e outros artefatos que estavam presentes em depósitos de instalações da empresa. Parece que esta empresa teria perdido duas das bocas de fogo no transporte, juntamente com um selo em chumbo datado por especialistas competentes, embora a partir de uma fotografia, dos finais do século XV.

Em Setembro de 2003 e Janeiro de 2004 desloquei-me a Playa Damas para inspecionar o site e começar a planejar e organizar a logística da escavação. Os trabalhos de campo, o transporte e a conservação dos artefatos a recuperar, os exames e a análise a fazer, as estratégias de publicação e divulgação, e a continuação de relações de trabalho com as autoridades do Paraná.

Na segunda visita ao local verifiquei que a empresa IMDI ainda estava interessada neste site e havia conseguido uma licença especial para continuar os trabalhos. A legalidade da licença foi contestada de imediato, uma vez que foi emitida pelo Ministério da Economia depois de a caça ao tesouro estar ilegalizada no país, e depois de a lei que retirou poder ao Ministério da Economia para atribuir licenças de salvados. Mas esta questão foi rapidamente politizada e tornou-se óbvio que seria impossível começar os trabalhos de escavação este Verão. Acredita-se que a caça ao tesouro está dentro do área da concessão atribuída à IMDI, por erro da própria empresa de caça aos tesouros, e que neste momento decorrem esforços para mudar a área da concessão por forma a incluir o site de Playa Damas na referida concessão.

E mais notícias que atribuem a identidade deste navio à Vizcaino de Colombo continuam a circular na imprensa. Embora seja possível interpretar os relatórios da quarta viagem de Colombo no sentido de tornar plausível que a Vizcaino se tenha perdido em frente a Playa Damas, a identidade não pode ser confirmada de forma credível. Muito pelo contrário: a Vizcaino era uma caravela com mais ou menos 50 toneladas de porte, e o tamanho do cais de casco do navio de Playa Damas indicam um navio muito maior. Além disso, o peso e número das áncoras e da artilhares também apontam para um navio de maior porte.

Em todo o caso, as datações por radiocarbono indicam uma data para este naufrágio muito próxima do início do século XVI e fazem assim o navio de Playa Damas absolutamente preciso do ponto de vista da história da construção naval ibérica.

Uma amostra de madeira do tabardo de casco de seu dianteiro, deu data de 1520 a 1550. Um grupo de amostras da resina protectora encontrada no lote interior de fragmentos cerânicos deram datas muito anteriores a 1500, completamente fora do que seria de esperar, levantando a hipótese de que estes fragmentos fizessem parte do lote do navio e não da carga.

A possibilidade de se escavar um navio da primeira metade do século XVI com os meios cada vez mais sofisticados que estão à disposição dos arqueólogos hoje em dia apresenta-se como uma oportunidade extraordinária para a Texas A&M University e o Institute of Nautical Archaeology. Assim, os meus esforços no sentido de obter uma licença para escavar o navio de Playa Damas são continuos pelo tempo que for necessário, apesar de as ameaças e as calúrias do custume.

A escavação de navios de Playa Damas é importante por duas razões fundamentais. A primeira é que este navio foi muito importante para o início da colonização espanhola. A segunda é que este navio foi muito importante para o início da colonização espanhola. O navio foi o primeiro navio do mundo a adoptar a convenção da UNESCO para o património arqueológico subaquático. É muito importante que este exemplo seja um sucesso a seguir por cada vez mais países e desenvolvimentos, e que se demarque sem margem para dúvidas que a arqueologia subaquática não é um privilégio dos países ricos, mas um direito de todos os cidadãos do mundo.

Mais informação em:
http://nautarch.tamu.edu/shiplab/indexplayadamas.htm