

No final do verão de 2003 fui 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.

Navio de Playa Damas - conjunto de três âncoras de grandes dimensões, presumivelmente estivadas na altura do naufrágio (foto: Karl Mendelholz/Spiegel-TV)

O navio de **Playa Damas**

▼
Nome de Deus – Rio Terrin (foto: Filipe Castro/INA)



Portobelo – uma das fortificações a poente da
alfândega (foto: Filipe Castro/INA) ▼



Baía de Portobelo (foto: Filipe Castro/INA)Baía de
Portobelo (foto: Filipe Castro/INA) ▼



Nome de Deus – grande parte do transporte e da
pesca ainda se faz em progas monóxilas (foto: Filipe
Castro/INA) ▼



O profissionalismo e a qualidade das pessoas com quem me reuni prometiam imenso, desde o realizador ao produtor e à equipa de filmagens. O director de antiguidades do Panamá Prof. Dr. Carlos Fitzgerald também foi a esta reunião. O Panamá tinha acabado de mudar a legislação do património arqueológico subaquático e a nova lei panamenha proíbe a caça ao tesouro e a venda de artefactos provenientes de escavações arqueológicas. É impressionante constatar a qualidade da geração de jovens eruditos que está a tomar a conta da arqueologia subaquática na América Latina, sobretudo pela coragem e pelos ideais que defendem. A velha Europa tem tendência para produzir gestores do património que pensam primeiro nas suas carreiras e estratégias políticas, e é sempre bom conhecer pessoas que acreditam que vale a pena tentar mudar as coisas. E o sítio deste naufrágio, designado Playa Damas por se situar em frente à praia do mesmo nome, merece todo o empenho dos políticos panamenhos.

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 abriram o continente americano à conquista e exploração europeias. Pode-se – e deve-se, acho eu – abominar as barbantes que os 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 areia 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 à 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 tesouros 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 amplificam 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 anforetas e faianças espanholas datáveis do início do século XVI. Sobre o lastro descansa uma colecção impressionante de bocas de fogo em ferro. O número e a diversidade das bocas de fogo desta jazida torna-a na melhor colecção de bocas de fogo do século XV e XVI de 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 inspecção e efectuar uma prospeção minuciosa do sítio para ter uma ideia da distribuição dos artefactos 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. ▶



Navio de Playa Damas – pelouro em pedra e fragmentos de anforetas (foto: Karl Vanderhole/Spiegel-TV)



Nombre de Dios – acesso ao mar (foto: Filipe Castro/INA)



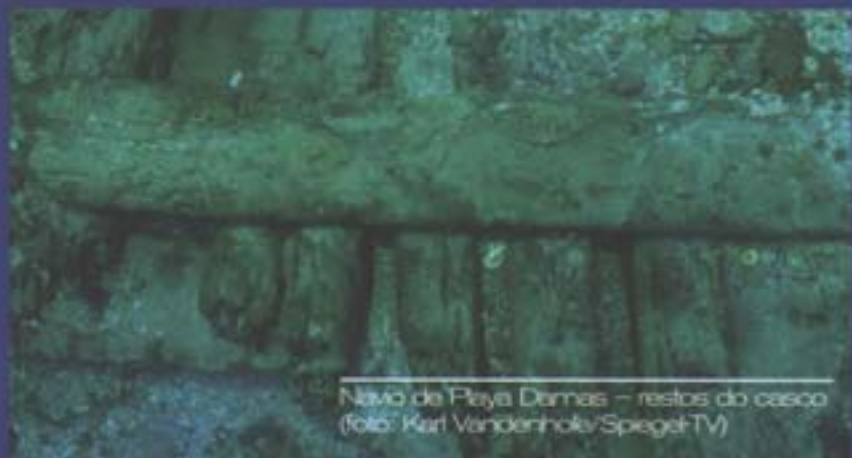
Baía de Nombre de Dios (foto: Filipe Castro/INA)



► A fraca 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 caiu no esquecimento, servindo apenas como local propício para a aparição de lagostas. No final dos anos noventa, contudo, um caçador de tesouros americano 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 Portobelo ou arredores.

CRISTÓVÃO COLOMBO

É como acontece frequentemente em histórias de caçadores de tesouros, quando o achado foi comunicado à imprensa já ninguém tinha dúvidas de que se tratava da caravela *Vizcaina*, perdida por Cristóvão Colombo nas imediações de Portobelo na sua quarta viagem, nem



Navio de Playa Damas — restos do casco (foto: Karl Vandenhol/Spiegel-TV)

çaram 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, "possuir um bocado de história", ou seja, comprar um caco, uma pedra de lastro ou um canhão que tenham "pertencido" a Cristóvão Colombo.

Uma história similar está a decorrer este

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

ninguém duvidava que a *Vizcaina* 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 come-

Verão 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

sino ou aquele navio pertenceram a Cristóvão Colombo. Relíquias vendem-se sempre bem. Basta pensar nas toneladas e toneladas de madeira que se venderam nos últimos mil e quinhentos anos como sendo bocadinhos da "Santa Cruz".

A ESCAVAÇÃO DO LOCAL

Neste contexto, a empresa de caça aos tesouros que se formou para recuperar

e vender parte do espólio deste navio conseguiu uma licença do estado e recuperou um conjunto importante de artefactos. Os meios 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 deflecte a corrente gerada pelas hélices e projecta um pequeno tornado contra o fundo da baía de Nombre de Dios. Tudo o que não pesa umas boas centenas de quilos ou não está firmemente concrecionado contra o fundo é implacavelmente destruído por este método ou "voa" para longe do sítio onde jazia. Utilizando este processo de escavação, a Investigaciones Maritimas Del Istmo, SA (IMDI) expôs e recuperou um número considerável de bocas de fogo e outros artefactos que estão presentemente em depósito nas instalações daquela empresa. Parece que esta empresa terá 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 inspeccionar o sítio e começar a planejar e orçamentar a logística da escavação, os trabalhos de campo, o transporte e conservação dos artefactos a recuperar, os exames e a análises a fazer, as estratégias de publicação e divulgação, e a continuação de relações de trabalho com as autoridades do Panamá.

Na segunda visita ao local verifiquei que a empresa IMDI ainda estava interessada neste sítio 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 da caça ao tesouro estar ilegalizada no país, e depois de a lei ter retrado poder ao Ministério da Economia para atribuir licenças de salvados. Mas esta questão

foi rapidamente politizada e tornou-se óbvio que será impossível começar os trabalhos de escavação este Verão. Acresce que parece que o navio não está dentro da 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 sítio de Playa Damas na referida concessão.

E as notícias que atribuem a identidade deste navio à Vizcaína de Colombo continuam a circular na imprensa! Embora seja possível interpretar os relatos da quarta viagem de Colombo no sentido de tornar plausível que a Vizcaína se tenha perdido em frente a Playa Damas, a identidade não pode ser confirmada de forma credível. Muito pelo contrário: a Vizcaína era uma caravela com mais ou menos 50 toneladas de porte, e o tamanho do cavername e a espessura do tabuado de casco do navio de Playa Damas indiciam um navio muito maior. Além disso, o peso e número das âncoras e da artilharia 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 precioso do ponto de vista da história da construção naval ibérica.

Uma amostra de madeira do tabuado do casco deu datas no final do século XV e uma amostra de madeira de uma escoa – uma peça longitudinal que corre ao longo do fundo do navio, sobre o cavername – deu datas de 1530 a 1550. Um grupo de amostras da resina protectora encon-

trada na face interior de fragmentos cerâmicos deram datas muito anteriores a 1500, completamente fora do que seria de esperar, levantando a hipótese de que estes fragmentos fizessem parte do lastro do navio e não da carga.

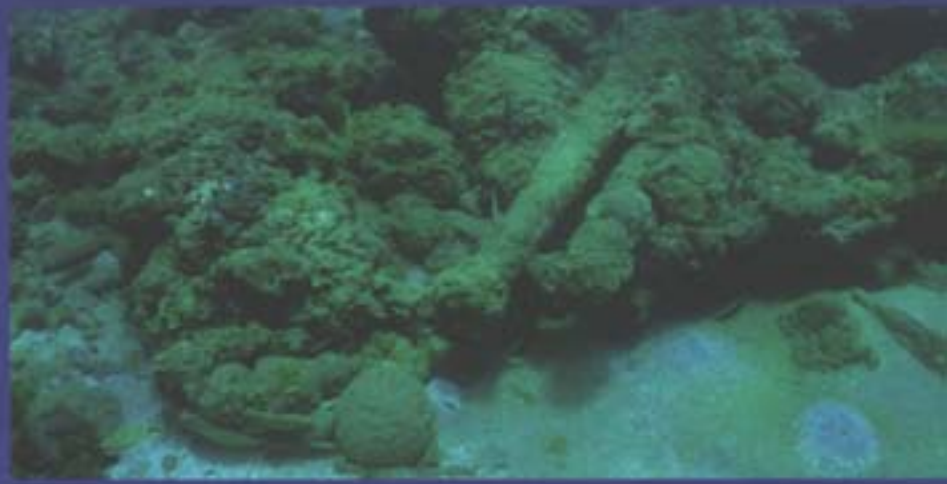
A possibilidade de se escavar um navio da primeira metade do século XVI com os meios cada vez mais sofisticados que estão à disposição dos arqueólogos hoje em dia apresenta-se como uma oportunidade extraordinária para a Texas A&M University e o Institute of Nautical Archaeology. Assim, os meus esforços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

A escavação do navio de Playa Damas é importante por duas razões fundamentais. Pela importância intrínseca, histórica e arqueológica, deste sítio, e pelo significado simbólico deste conflito institucional, entre arqueólogos e caçadores de tesouros.

O Panamá foi o primeiro país do mundo a adoptar a convenção da UNESCO para o património arqueológico sub-aquático. É muito importante que este exemplo seja um sucesso a seguir por cada vez mais países em desenvolvimento, e que se demonstre sem margem para dúvidas que a arqueologia sub-aquática 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> ■



Fortobelo – outra das fortificações, a nascente da alfândega (Foto: Jim Jobling/INA)

Navio de Playa Damas – Bocas de fogo sobre a pilha de lastro (foto: Karl Vandenhole/Spiegel-TV)