DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA E ARQUEOLÓGICA SOBRE NAUFRÁGIOS E ARTEFATOS ARQUEOLÓGICOS SUBAQUÁTICO NA REGIÃO DOS LAGOS, RIO DE JANEIRO, BRASIL

HISTORICAL AND ARCHAEOLOGICAL DOCUMENTATION ON SHIPWRECKS AND UNDERWATER ARCHAEOLOGICAL ARTIFACTS IN THE REGIÃO DOS LAGOS, RIO DE JANEIRO, BRAZIL

Carlos Rios [i.]

Daniela Cisneiros [ii.]

Ricardo Guimarães [iii.]

Marilia Perazzo [iv.]

Lucimar Cunha [v.]

Eduardo Krempser [vi.]

Resumo Este artigo apresenta resultados parciais da pesquisa sobre naufrágios e artefatos arqueológicos subaquáticos na Região dos Lagos (RJ), vinculada ao Projeto Carta Náutica Arqueológica Brasileira. O objetivo foi identificar, mapear e caracterizar este patrimônio para contribuir com sua preservação. A metodologia combinou levantamentos documentais, bibliográficos e imagéticos da Arqueologia Subaquática. Os dados foram sistematizados com descritores como localização, tipo de embarcação e causas do naufrágio. Foram identificados 60 naufrágios (séculos XIX-XX), concentrando-se em Arraial do Cabo e Cabo Frio. A análise apontou predominância de encalhes (século XIX) e ações bélicas (II Guerra Mundial). Os resultados evidenciam o rico arsenal patrimonial da região, mas também desafios como escassez documental, degradação natural e pressão antrópica. O estudo reforça a importância da área para reconstruir a história marítima brasileira e a necessidade de políticas eficazes de proteção, em diálogo com a Marinha e instituições culturais. A Região dos Lagos emerge como área prioritária para pesquisas futuras, turismo sustentável e conscientização pública. **Palavras-Chave:** Arqueologia Subaquática; Naufrágios; Patrimônio Cultural; Região dos Lagos.

Abstract: This article presents partial results of research on shipwrecks and underwater archaeological artifacts in the Região dos Lagos (RJ), linked to the Brazilian Nautical Archaeological Chart Project. The objective was to identify, map, and characterize this heritage to contribute to its preservation. The methodology combined documentary, bibliographic, and image-based surveys in Underwater Archaeology. Data were systematized using descriptors such as location, type of vessel, and causes of shipwreck. Sixty shipwrecks (19th-20th centuries) were identified, concentrated in Arraial do Cabo and Cabo Frio. The analysis indicated a predominance of groundings (19th century) and wartime actions (World War II). The results highlight the region's rich heritage arsenal, but also challenges such as documentary scarcity, natural degradation, and anthropogenic pressure. The study reinforces the area's importance for reconstructing Brazilian maritime history and the need for effective protection policies, in dialogue with the Navy and cultural institutions. The Região dos Lagos emerges as a priority area for future research, sustainable tourism, and public awareness campaigns. **Key words:** Underwater Archaeology; Shipwrecks; Cultural Heritage; Lake Region.

[i] Docente do Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Fundação Paranã-buc. E-mail: carlos.rios@ufpe.br

[ii.] Docente do Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Bolsista Produtividade CNPq. E-mail: danicisneiros@ufpe.br

[iii.] Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Bolsista Capes. E-mail: ricardo.sguimaraes@ufpe.br

[iv.] Pós-Doutoranda do Museu de Arqueologia e Etnologia da USP. Fundação Paranã-buc. E-mail: mariliaperazzo@hotamil.com

[v.] Faculdade de Educação Tecnológica do Estado do Rio de Janeiro (Faeterj-Petropolis). Quipo Tecnologia – Quipotech. E-mail: lcunha@faeterj-petropolis.edu.br

[vi.] Instituto de Tecnologias em Imunobiológicos-BioManguinhos Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz). Quipo Tecnologia-Quipotech. E-mail: eduardo.krempser@fiocruz.br

https://doi.org/10.26892/noctua.v2i10p29-50

Introdução

A pesquisa Documentação histórica e arqueológica sobre naufrágios e artefatos arqueológicos subaquáticos na Região dos Lagos (RJ), desenvolvida no âmbito do Projeto Carta Náutica Arqueológica Brasileira – Registro Blockchain e criação de NFT de artefatos e ativos arqueológicos subaquáticos, buscou contribuir para o mapeamento, análise e preservação do patrimônio cultural submerso na região. Realizada entre junho de 2023 e abril de 2024 pela equipe da Fundação Paranã-buc, a investigação adotou os referenciais teórico-metodológicos da Arqueologia Subaquática (AS), articulando-os à história trágico-marítima brasileira entre os séculos XVI e XX.

Para a presente pesquisa, foi considerado o viés da Arqueologia Subaquática em seus aportes teóricos e metodológicos, assim como da história trágico-marítima dos séculos XVI ao XX no Brasil. Os procedimentos de pesquisa naquela fase do projeto priorizaram o levantamento documental, bibliográfico e imagético dos naufrágios ocorridos na Região dos Lagos (RJ).

A relação do ser humano com ambientes aquáticos remonta a períodos pleistocênicos, quando as primeiras técnicas de navegação surgiram provavelmente em resposta à necessidade de exploração de recursos, expansão territorial e intercâmbio cultural (Guerrero Ayuso, 2009). Essas técnicas foram se desenvolvendo ao longo dos anos, a partir de experiências com os elementos naturais que interferem no movimento das marés, dos ventos, das correntes e como desenvolver as soluções necessárias para melhorar o desempenho das embarcações.

A Arqueologia Subaquática, consolidada nas últimas cinco décadas, tem sido fundamental para o estudo desses processos, investigando sítios em distintas cronologias (pré-histórica e histórica) e contextos arqueológicos (rituais, naufrágios, depositários e terrestres submersos). A Arqueologia Subaquática se caracteriza por pesquisas sistemáticas em sítios submersos. No início, os sítios de naufrágios eram quase que unânimes e ainda continuam dominando o cenário das pesquisas, se não com as devidas proporções do início, mas ainda concentrando grande parte da atenção dos pesquisadores brasileiros, enquanto os demais sítios submersos continuam a ser pesquisados de forma pouco expressiva (Ferreira; Souza, 2017).

Com a evolução das pesquisas em AS, novos métodos de trabalho foram sendo adotados e mudanças nos paradigmas da disciplina foram formadas. Surgiram debates conceituais acerca

dos ambientes de estudo da Arqueologia Subaquática e dos domínios compreendidos pela temática.

No Brasil, embora os sítios de naufrágios ainda dominem as pesquisas (Ferreira; Souza, 2017), discussões teóricas recentes ampliaram o escopo da disciplina, diferenciando-a de campos correlatos, como a Arqueologia Marítima – que analisa a cultura material marítima em seus contextos sistêmicos (Muckelroy, 1978) –, Arqueologia Náutica – focada na construção e uso de embarcações (UNESCO, 2016) – e Arqueologia Naval, que abrange estruturas de apoio à navegação (Alves; Mantas, 2015).

Os vestígios de naufrágios constituem fontes primordiais para a reconstrução da história marítima, revelando aspectos técnicos, comerciais e sociais das rotas náuticas. É importante considerar que, fora de seus contextos de naufrágio, esses vestígios perdem informações valiosas tanto sobre as técnicas e recursos utilizados, quanto sobre a vida dos tripulantes na embarcação. No entanto, sua preservação enfrenta desafios, como a degradação natural, a retirada ilegal de artefatos e a falta de normativas eficazes – o Brasil, por exemplo, não é signatário da Convenção da UNESCO de 2001 sobre Patrimônio Cultural Subaquático. Apesar disso, a Marinha do Brasil, enquanto autoridade regulatória, tem colaborado com as medidas de proteção com base na Lei Federal nº 7.542/86 e na Portaria Interministerial nº 69/89.

No que concerne às leis vigentes no país, estão em vigor:

- Lei Federal n° 7.542/86, que dispõe sobre pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências;
- Lei Federal n° 10.166/2000, que altera em parte a anterior, bem como a Portaria Interministerial n° 69/89, que aprova normas comuns sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens de valor artístico, de interesse histórico ou arqueológico, afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terrenos de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar.

O Brasil enfrenta significativas lacunas na sistematização digital de dados referentes ao seu patrimônio cultural submerso. Embora a legislação nacional (Lei nº 7.542/86 e Lei nº 10.166/2000) estabeleça diretrizes para proteção desse acervo, os órgãos competentes demonstram limitações operacionais na efetiva salvaguarda de cerca de 2012 sítios de naufrágios catalogados, segundo Projeto Atlas dos Naufrágios de Interesse Histórico,

desenvolvido pela Marinha, distribuídos pelos mais de 7500 km de costa brasileira (Guimarães, 2022). Essa fragilidade institucional agrava-se frente aos processos naturais de degradação em ambientes aquáticos e, principalmente, pela ação antrópica predatória, manifestada por meio da prática ilegal da caça ao tesouro (Guimarães, 2022). Tais práticas resultam na irreparável perda de contextos arqueológicos e dados históricos, frequentemente associados ao desconhecimento tanto do valor científico desses materiais quanto da legislação patrimonial vigente.

Neste contexto, a elaboração da Carta Arqueológica Subaquática da Região dos Lagos (RJ) configura-se como instrumento estratégico para: identificação e caracterização sistemática dos sítios arqueológicos submersos; implementação de mecanismos de proteção e gestão patrimonial; e desenvolvimento de programas de educação patrimonial visando à conscientização comunitária e ao engajamento social na preservação.

Este recurso cartográfico especializado representa, portanto, ferramenta fundamental para a integração entre pesquisa acadêmica, políticas públicas de preservação e participação social na valorização do patrimônio cultural subaquático.

Ações executadas no período

Durante o período laboral do projeto, foram realizadas as seguintes ações:

- Levantamento bibliográfico dos naufrágios históricos da Região dos Lagos (RJ);
- Levantamento dos artefatos arqueológicos evidenciados nos naufrágios históricos da Região dos Lagos (RJ);
- Construção do Protocolo de pesquisa com os descritores relevantes para os naufrágios;
- Levantamento de dados para o mapeamento dos naufrágios da Região dos Lagos (RJ);
- Apresentação do projeto em congressos e eventos de Arqueologia e de inovação tecnológica.

Método

A carta arqueológica subaquática pode ser entendida como um instrumento que permite dispor de informações suficientes para auxiliar na proteção do patrimônio arqueológico e para o desenvolvimento de ações de gestão arqueológica de acervos submersos (Rivera e Garcia,

2008), além de ser um documento base para futuros trabalhos arqueológicos, permitindo ao cientista economizar tempo e ter poder de escolha com as informações nela contidas (Rios e Valls, 2008).

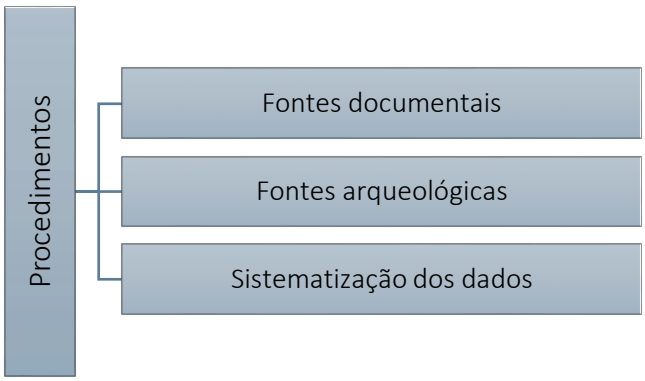
Para a salvaguarda do patrimônio arqueológico subaquático, faz-se necessário um conjunto de métodos e técnicas que criem a possibilidade de identificar, localizar e caracterizar os vestígios atualmente submersos. O conhecimento sobre os naufrágios e a sua localização permite elencar ações que contribuam para a conservação, sobretudo nos processos que envolvem as transformações territoriais, tais como construções de portos e plataformas, no âmbito da Arqueologia Preventiva e das intervenções do Turismo Subaquático.

Nesse sentido, no escopo deste projeto, partindo do pressuposto de que não se pode proteger o que é desconhecido e levando em consideração que o patrimônio arqueológico é um bem extremamente frágil, sujeito a diversos agentes naturais e antrópicos que afetam a sua integridade, foi considerada a elaboração da Carta Arqueológica Subaquática da Região dos Lagos – RJ.

Com o fim de abarcar um conjunto de dados que permitisse identificar, localizar e caracterizar o patrimônio subaquático da Região dos Lagos no Rio de Janeiro, foram trabalhadas fontes documentais, fontes arqueológicas e foi realizada uma sistematização de dados, assinalando os pontos de interesses arqueológicos subaquáticos para a área.

O projeto possui duas fases de execução: a primeira foi direcionada para o levantamento de dados em fontes de documentação diversas, localizando dados de naufrágios de interesse arqueológico e histórico na Região dos Lagos, cujo corte temporal previamente estabelecido para os soçobros ocorridos entre os séculos XVI e meados do século XX (Quadro 1); a segunda fase (a ser executada) consiste na criação e disposição desses dados no Sistema de Informações Georreferenciadas (SIG), dispondo todos os naufrágios e seus respectivos dados em uma base disponibilizada ao público.

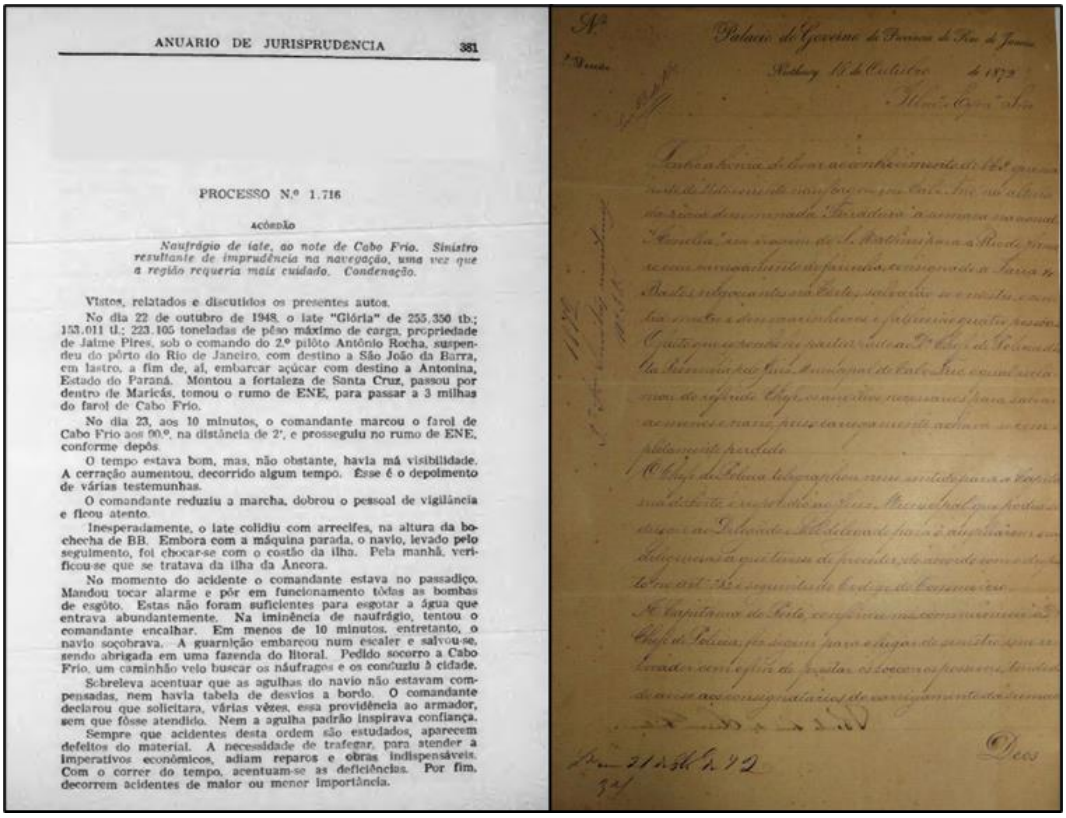
Quadro 1: Procedimento utilizados na primeira fase da pesquisa



Fontes Documentais

Foi efetuado um levantamento prévio da documentação que concerne aos naufrágios da região; para tanto, utilizaram-se fontes primárias e secundárias. As fontes primárias consistiram em fontes de informações diretas, sem nenhum tipo de mediação anterior sobre os naufrágios. Essas fontes foram obtidas na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) e Arquivo Nacional (Figura 1). A pesquisa visou, sobretudo, os acórdãos e ofícios sobre os naufrágios na região. Dentre as principais fontes documentais utilizadas na pesquisa, pode-se mencionar periódicos, relatórios de pesquisa de explorações arqueológicas autorizadas pela Marinha, documentos do Arquivo da Marinha, Tribunal Marítimo, livros sobre naufrágios, além de outros.

As fontes secundárias, consultadas na pesquisa, consistiram em materiais já publicados e que resultaram em um estudo prévio dos naufrágios, para além das referências bibliográficas sobre naufrágios no Brasil (Araújo, J. G., 2000, 2003; Brasil. Marinha. 1983. Carvalho, M. e C. A. Accioly. 2006; Gomes Filho, E. 1993, 1995. Leme de Castro, D. P. 1938) foram consultadas duas plataformas que reúnem informações sobre naufrágios no país: Sistema de Informações de Naufrágios (Sinau) e o Projeto Atlas dos Naufrágios de Interesse Histórico da Costa do Brasil (Figura 2).



ANUARIO DE JURISPRUDENCIA 381

PROCESSO N.º 1.716

ACÓRDÃO

Naufrágio de iate, ao norte de Cabo Frio. Sinistro resultante de imprudência na navegação, uma vez que a região requeria mais cuidado. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

No dia 22 de outubro de 1948, o iate "Glória" de 255.350 tb.; 153.011 U.; 223.105 toneladas de pêso máximo de carga, propriedade de Jaime Pires, sob o comando do 2.º piloto Antônio Rocha, suspendeu do pôrto do Rio de Janeiro, com destino a São João da Barra, em lastro, a fim de, aí, embarcar açúcar com destino a Antonina, Estado do Paraná. Montou a fortaleza de Santa Cruz, passou por dentro de Maricás, tomou o rumo de ENE, para passar a 3 milhas do farol de Cabo Frio.

No dia 23, aos 10 minutos, o comandante marcou o farol de Cabo Frio aos 60.º, na distância de 2', e prossegulu no rumo de ENE, conforme depôs.

O tempo estava bom, mas, não obstante, havia má visibilidade. A cerração aumentou, decorrido algum tempo. Êsse é o depoimento de várias testemunhas.

O comandante reduziu a marcha, dobrou o pessoal de vigilância e ficou atento.

Inesperadamente, o iate colidiu com arrecifes, na altura da bochecha de BB. Embora com a máquina parada, o navio, levado pelo seguimento, foi chocar-se com o costão da ilha. Pela manhã, verificou-se que se tratava da ilha da Âncora.

No momento do acidente o comandante estava no passadiço. Mandou tocar alarme e pôr em funcionamento tôdas as bombas de esgôto. Estas não foram suficientes para esgotar a água que entrava abundantemente. Na iminência de naufrágio, tentou o comandante encalhar. Em menos de 10 minutos, entretanto, o navio soçobrava. A guarnição embarcou num escaler e salvou-se, sendo abrigada em uma fazenda do litoral. Pedido socorro a Cabo Frio, um caminhão veio buscar os náufragos e os conduziu à cidade.

Sobreleva acentuar que as agulhas do navio não estavam compensadas, nem havia tabela de desvios a bordo. O comandante declarou que solicitara, várias vêzes, essa providência ao armador, sem que fôsse atendido. Nem a agulha padrão inspirava confiança.

Sempre que acidentes desta ordem são estudados, aparecem defeitos do material. A necessidade de trafegar, para atender a imperativos econômicos, adiam reparos e obras indispensáveis. Com o correr do tempo, acentuam-se as deficiências. Por fim, decorrem acidentes de maior ou menor importância.

Figura 2: Fontes primárias sobre o naufrágio do Iate Glória (1948) e da Sumaca Amélia (1872) obtidas, respectivamente, em pesquisas no Tribunal Marítimo e Arquivo Nacional.

Fontes Arqueológicas

Em relação às fontes arqueológicas, a pesquisa foi direcionada à obtenção de vestígios decorrentes desses naufrágios que compõem os acervos de museus e instituições de pesquisas, entre eles o acervo do Museu Naval, no Rio de Janeiro, e o Museu Oceanográfico da Marinha (Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira), em Arraial do Cabo, RJ.

Esses vestígios (Figuras 3 a 6) foram identificados, entre eles estão: sinos de tolda (Vapor Uruguay), cachimbos, relógio de bolso, frascos de cerâmica e tinteiros (Fragata Dona Paula), moedas de prata, bronze e cobre (Fragatas Thetis e Dona Paula), utensílios de mesa (navio mercante Wakama), prumo de chumbo (Halingen). Na segunda parte da pesquisa, os objetos serão escaneados e analisados e integrarão a documentação da Carta Arqueológica Subaquática da Região dos Lagos (RJ).

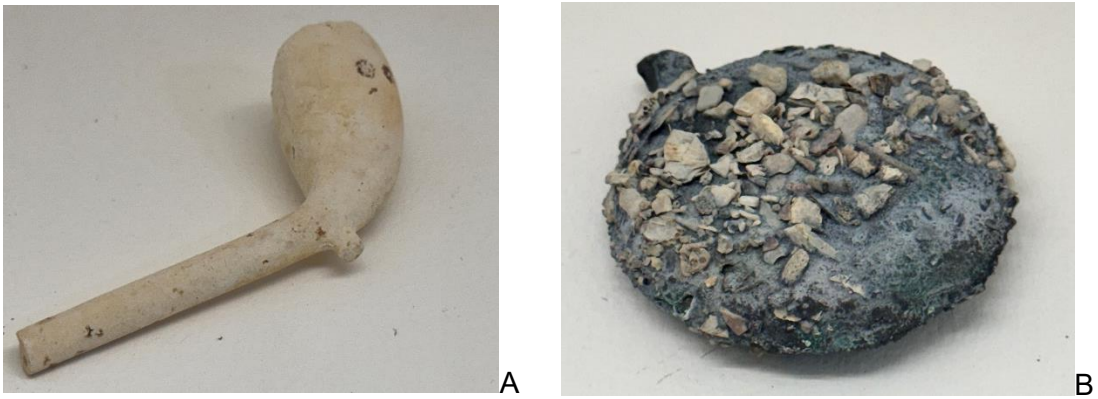


Figura 3: A. Cachimbo cerâmica, associado à fabricação holandesa. Século XIX. Evidenciado no naufrágio da Fragata Dona Paula; B. Relógio de bolso em metal. Século XIX. Evidenciado no naufrágio da Fragata Dona Paula. Local: Museu Oceanográfico da Marinha. Arraial do Cabo – RJ. Foto: Daniela Cisneiros, 2023.

Figura 4: A. Tinteiro em cerâmica, fábrica Sardiha. Século XIX. Evidenciado no naufrágio da Fragata Dona Paula; B. Frasco fabricado em cerâmica para pasta Lírio. Farmacêutico Eduardo Julio Janvrot. Evidenciado no naufrágio da Fragata Dona Paula. Local: Museu oceanográfico da Marinha. Arraial do Cabo – RJ. Foto: Daniela Cisneiros, 2023.

Figura 5: A. Moeda do Peru em prata evidenciada na Fragata Thetis com a inscrição “POR AL UNION. FIRME Y FELIZ”. Período de emissão: 1821-1862; B. Moeda do Brasil em prata evidenciada na Fragata Thetis com a inscrição “PEDTRUS I D G CONST IMP ET PERP BASR DEF”. Período de emissão: 1824-1830. Ano: 1825 (640 Réis). Local: Museu Oceanográfico da Marinha. Arraial do Cabo – RJ. Foto: Daniela Cisneiros, 2023.

A

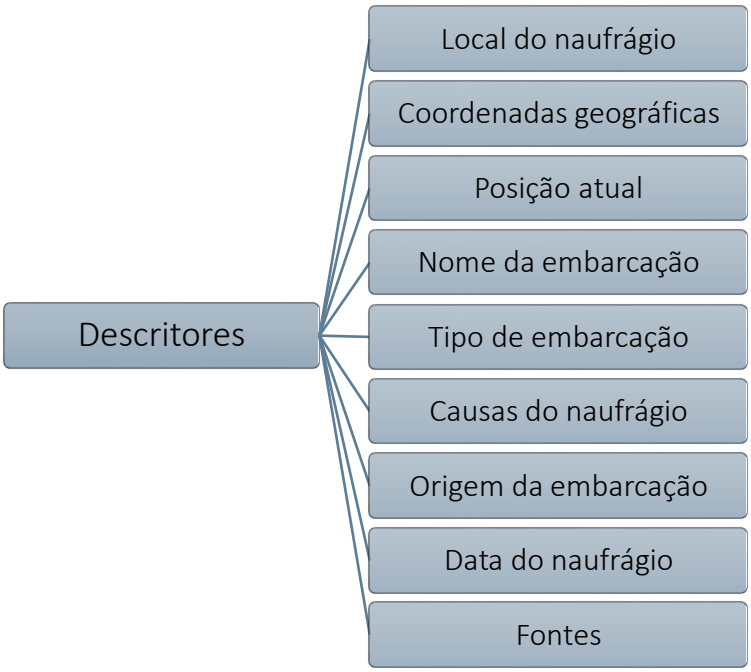
B

Figura 6: Sino de Tolda em bronze. Século XVIII. Evidenciado no naufrágio do navio a vapor Uruguay; B. Canhão em ferro, s/data. Evidenciado no naufrágio do navio a vapor Uruguay. Local: Museu oceanográfico da Marinha. Arraial do Cabo – RJ. Foto: Daniela Cisneiros, 2023.

Sistematização das informações

Para a sistematização das informações, foi elaborado um protocolo com descritores essenciais à elaboração da carta arqueológica subaquática. Seguindo a orientação do objetivo norteador da carta arqueológica (identificar, localizar e caracterizar), foram considerados os elencados no quadro abaixo (Quadro 2).

Quadro 2: Procedimento utilizados na primeira fase da pesquisa.



Contexto histórico

Os portugueses chegaram à entrada da atual Baía de Guanabara, em 1º de janeiro de 1502, quando da expedição exploratória comandada por Gaspar de Lemos. Ele acreditou ter chegado à foz de um grande rio, batizando a baía com o nome de Rio de Janeiro (Vianna, 1994). Em que pese o fato de os portugueses terem sido os primeiros europeus a chegarem à região, os franceses foram os primeiros a se estabelecerem. Depois de vários entraves de ordem comercial devido à extração de madeira, os franceses trouxeram, em 1555, colonos para habitar e explorar o lugar.

Os colonos franceses, liderados pelo vice-almirante Nicolas Durand de Villegagnon, instalaram-se numa pequena ilha chamada de Sergipe pelos indígenas, Palmeiras pelos portugueses e atualmente chamada de Villegagnon (Guimarães, 2005). A reação portuguesa não tardou e Mem de Sá, governador-geral da colônia, solicitou ajuda a Lisboa para enfrentar a ameaça francesa. Em consequência, no dia 1º de março de 1565, Estácio de Sá fundou a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro e, após dois anos de lutas, os franceses foram expulsos em 1567 (Loureiro, 2018).

Incialmente, por motivos meramente militares, a cidade do Rio de Janeiro foi fundada muito próxima à entrada da Barra, entre os morros do Pão de Açúcar e Cara de Cão (Vianna, 1994). Porém, para melhor segurança, o povoado foi transferido para o interior da baía e instalado no morro de São Januário, depois chamado morro do Castelo, hoje inexistente (Vianna, 1994).

A Capitania do Rio de Janeiro muito progrediu sob o governo de Salvador Correia de Sá (1567-1572 e 1578-1598), expandindo o seu domínio sob o território da Capitania Real e destacando-se na produção de açúcar, frutas, hortaliças, assim como na atividade de pesca (Vianna, 1994). Ao iniciar o século XVII, essa produção contribui para o abastecimento de uma população de cerca de “3.850 habitantes, sendo 3.000 indígenas amigos, 750 luso-brasileiros e 100 escravos africanos” (Viana, 1994, p. 94).

No século XVIII, o Porto da cidade do Rio de Janeiro transformou-se no principal vetor de exportação para a Europa da produção de metais preciosos e diamantes oriundos das províncias de Minas Gerais, entre as quais Vila Rica, Vila do Príncipe e Arraial do Tijuco (Calaes; Oliveira, 2009). Toda essa produção foi transportada no lombo de muares até a cidade, por meio da Estrada Real, via responsável por estabelecer a ligação entre as zonas de mineração e o Rio de

Janeiro e considerada a espinha dorsal do ciclo do ouro no Brasil (Calaes; Oliveira, 2009; Austregésilo, 1950).

No início do século XIX, a situação econômica brasileira não era a das melhores, sofrendo em especial a capital, que passara a ser o Rio de Janeiro em 1763 (Ferreira, 1995). A cultura canavieira se encontrava em decadência, sofrendo o impacto da concorrência antilhana. A mineração sofria com o esgotamento das minas e queda da produção aurífera das Gerais desde fins do século XVIII, e a indústria não se desenvolvia devido à proibição de instalação de manufaturas e fábricas no Brasil, conforme estipulava o Alvará Real de 5 de janeiro de 1785 (Ferreira, 1995; Viana, 1994). Esse cenário só foi alterado com a transferência da corte para o Brasil.

A instalação da família real no Rio de Janeiro, em 1808, permitiu que a cidade, até então de aspecto acanhado e vida pacata, ganhasse novos "ares" com a introdução de costumes inspirados no modelo europeu (Albuquerque, 1985). Além de mudanças no campo cultural, foram promovidas significativas ações que resultaram em progressos para a cidade, como: a abertura dos portos às nações amigas; autorização de impressão de livros; fundação do Banco do Brasil; abertura do Jardim Botânico; fomento ao cultivo do café; além de iniciativas que concorreram para o desenvolvimento industrial, como a tecelagem e a metalurgia (Albuquerque, 1985; Calaes; Oliveira, 2009; Vianna, 1994).

A cidade do Rio de Janeiro permaneceu como capital federal mesmo após a Proclamação da República, em 15 de novembro de 1889. No início do século XX, a cidade ainda era considerada o primeiro centro manufatureiro do país, porém, na terceira década, não resistiu ao crescimento de São Paulo, que deixou de ser a "metrópole do café" ou "capital dos fazendeiros" para se tornar o maior centro industrial da América do Sul (Petrone, 1955, p. 127-128). A transferência da capital federal para Brasília, em 21 de abril de 1960, suprimiu o status político que a cidade detinha desde 1763, sendo transformada em Estado da Guanabara e, a partir de 15 de março de 1975, conforme Lei Complementar n° 20/1974, foi incorporada ao Estado do Rio de Janeiro como sua capital (Brasil, 1974).

O litoral fluminense é banhado pelo Oceano Atlântico, possui 636 km de extensão e existem mais de 100 ilhas, com planícies litorâneas, cuja gênese se deve à deposição de sedimentos, assim como muitos morros e áreas escarpadas, compostas por formações serranas (Muehe e Valentini, 1998).

O clima é caracterizado pela ocorrência de duas estações bem definidas, sendo o período chuvoso marcado pela elevada umidade. Já no período mais ameno, há a ocorrência de frentes frias. No verão, o Rio de Janeiro é considerado bastante úmido e quente, com a ocorrência de fortes chuvas, que causam consequências como deslizamentos de terra e inundações (Bastos, 2006).

No que diz respeito à história do litoral fluminense que abrange o município de Arraial do Cabo, durante a segunda expedição de exploração do Brasil, que foi organizada em 1503, sob o comando de Gonçalo Coelho, fazia parte dela o já experiente navegador Américo Vespúcio, que havia participado da expedição de 1501, comandada por Gaspar de Lemos, sendo o comandante de uma das embarcações (Viana, 1998, p. 52).

Ao chegar à Ilha — possivelmente descoberta por Gaspar de Lemos em 1500, chamada inicialmente de São João da Quaresma — em 19 de agosto de 1503, que mais tarde foi denominada Fernão de Noronha, a nau capitânia naufragou nos penedos do Arquipélago e a expedição se dividiu (Borges, 2007). Américo Vespúcio rumou para o sul, chegando à atual praia do Forno, onde construiu uma fortificação (cujas ruínas ainda existem na trilha entre a Prainha e a praia do Forno), deixando 24 homens, armamento e mantimentos, bem como uma feitoria, cujos vestígios ainda não foram encontrados, que possivelmente estão na praia da Rama, atual praia dos Anjos (Borges, 2007).

Contexto ambiental

No que concerne ao ambiente litorâneo, especificamente o município de Arraial do Cabo, objeto do presente trabalho, pode-se dizer que o clima é quente e úmido, com precipitação anual pouco acima de 1.000 mm, atingindo a máxima entre os meses de novembro e fevereiro, sendo junho e julho os mais secos. Já a temperatura média anual gira entre 24 °C e 26 °C, com mínimas diárias entre 16 °C e 10 °C, no inverno, e máximas acima dos 38 °C, no verão (Bastos, 2006; Coe, H. H. G. et al. 2007).

Em Arraial do Cabo ocorre o fenômeno da ressurgência que, devido à força de Coriolis, associada ao regime de ventos e à topografia do fundo marinho, eleva as águas centrais do Atlântico Sul - ACAS, razão pela qual as suas águas são tão frias na maior parte do ano (Bastos, 2006; Coe, H. H. G. et al. 2007).

Os ventos da região são frequentes durante todo o ano, devido às características de relevo plano e insuficiência direta da Massa Tropical Atlântica, que dá origem aos ventos Nordeste (NE) predominantes, com velocidade média variando de 4 a 6 m/s. Ocorrem também os ventos Sudeste (SO) e Sudoeste (SE), cuja média fica entre 2 e 4 m/s (Bastos, 2006; Coe, H. H. G. et al. 2007).

Devido às águas translúcidas, abundância de peixes e naufrágios, o município é destaque na pesca submarina e mergulho autônomo. A região desfruta de uma diversificada fauna marinha decorrente da ressurgência. As suas principais praias são: Praia dos Anjos, Praia Grande, Prainha, Prainhas, Praia da Ilha do Farol (https//www.maladeaventuras.com/mergulho-arraial-do-cabo/).

Foram identificados, a partir do levantamento documental, 60 naufrágios na Região dos Lagos (RJ). Neste contexto, é importante destacar que nem todos os descritores foram contemplados com dados (Tabela 1).

Quanto ao local dos naufrágios, é importante ressaltar que a documentação mais antiga não possui muita precisão geográfica, sobretudo se o naufrágio não foi localizado, contando apenas na documentação. Assim, na construção da Carta, para os naufrágios cujas coordenadas não existem, esses terão uma marcação específica, posicionando-os no mar adjacente às praias que naufragaram e que constam na documentação.

A Região dos Lagos (RJ), também identificada como Região da Costa do Sol, localiza-se a leste da cidade do Rio de Janeiro, está dividida atualmente em dez municípios: Araruama, Armação dos Búzios, Arraial do Cabo, Cabo Frio, Cassimiro de Abreu, Iguaba Grande, Maricá, Rio das Ostras, São Pedro da Aldeia e Saquarema (Lei Estadual, RJ, n° 2829/97). Em 2001, a lei complementar n° 97 alterou o conjunto dos municípios, acrescentando Silva Jardim e retirando Maricá, que passou a integrar a Região Metropolitana.

A documentação consultada aponta para 60 o número de naufrágios identificados na região, porém apenas 14 deles possuem coordenadas e 8 possuem a sua localização verificada por mergulhadores e arqueólogos.

Quadro 1: Quantitativo dos tipos de embarcações naufragadas na Região dos Lagos (RJ)

Nome	Local	Tipo	Causa	Posição	Bandeira	Data
Aghas Paraskay	Arraial do Cabo	Vapor	NI	-	Grécia	1927
Amélia	Cabo Frio	Sumaca	NI	-	Brasil	1872
Archangelo Gabrielli	Arraial do Cabo	Patacho	NI	-	Itália	1879
Anchieta	Arraial do Cabo	Iate	NI	-	Brasil	1876
Boqueirão	Arraial do Cabo	NI	NI	-	-	1900
Brasil	Saquarema	NI	NI	-	-	1898
Caçador	Arraial do Cabo	Patacho	NI	-	Brasil	1853
Cacique	Arraial do Cabo	Lancha	NI	-	Brasil	1856
Caledonian	Arraial do Cabo	Vapor	Encalhe	-	Inglaterra	1894
Campista	Cabo Frio	Brigue	NI	-	Brasil	1843
Carolina	Cabo Frio	Cargueiro	Colisão	Reportada	Brasil	1913
Carolina	Arraial do Cabo	Lancha	NI	NI	Brasil	1874
Continente	Cabo Frio	NI	NI	NI	NI	1920
Cricket	Arraial do Cabo	NI	Colisão	NI	Inglaterra	1877
Cunha Gomes	Cabo Frio	Rebocador	NI	NI	Brasil	1931
Dois Amigos	Arraial do Cabo	Patacho	NI	NI	Brasil	1876
Dom Afonso	Arraial do Cabo	Vapor/Fragata	Encalhe	Confirmada	Brasil	1853
Dona Paula	Cabo Frio	Fragata	Encalhe	Confirmada	Brasil	1827
Dundee	Cabo Frio	Galera	NI	NI	Inglaterra	1880
Eagle	Cabo Frio	NI	Torpedeamento	Reportada	EUA	1943
Galgo	Búzios	Vapor	NI	Reportada	Brasil	1900
Goitacaz	Cabo Frio	Vapor	NI	NI	NI	1897
Glória	Búzios	NI	NI	NI	NI	1948
Harlingen	Arraial do Cabo	Vapor	Colisão	Confirmada	Inglaterra	1906
Ferreira Machado	Arraial do Cabo	Escuna	NI	NI	Brasil	1907
Imbetiba	Arraial do Cabo	Vapor	Encalhe	Confirmada	Brasil	1881
Goitacaz	Cabo Frio	Vapor	NI	NI	NI	1897
Itaperunense	Arraial do Cabo	Sumaca	NI	NI	Brasil	1856
James Carrey Coale	Araruama	NI	NI	NI	NI	1867
Jequitinhonha	Arraial do Cabo	NI	NI	NI	NI	1876
Maria II	Cabo Frio	Saveiro	NI	NI	Brasil	1946
Maria Angelina	Araruama	NI	NI	NI	NI	1913

Marumby	Cabo Frio	Cúter	NI	NI	NI	1945
Mathilde	Cabo Frio	NI	NI	NI	NI	1894
Mauá	Cabo Frio	Patacho	NI	NI	Brasil	1914
Minerva	Arraial do Cabo	Patacho	NI	NI	Brasil	1856
Mellie J. H.	Arraial do Cabo	NI	NI	NI	-	1897
Muniz Freire	Cabo Frio	Iate	NI	Reportada	Brasil	1947
Não me deixes	Arraial do Cabo	Sumaca	NI	NI	Brasil	1837
Paraná	Arraial do Cabo	Vapor	Encalhe	NI	França	1892
Neco	Cabo Frio	Vapor	NI	NI	Inglaterra	1924
Penalva	Arraial do Cabo	Iate	NI	NI	Brasil	1876
Portmarnock	Arraial do Cabo	Cargueiro	Encalhe	NI	Inglaterra	1910
Prince Eduard	Cabo Frio	NI	NI	NI	NI	1805
Red Pole	Cabo Frio	NI	NI	NI	NI	1828
Rival	Arraial do Cabo	Patacho	NI	NI	Brasil	1866
Rival II	Arraial do Cabo	Palhabote	NI	NI	Brasil	1855
Salinas	Cabo Frio	NI	NI	NI	NI	1905
Santo Antônio	Arraial do Cabo	Escuna	NI	NI	Brasil	1858
Selman	Arraial do Cabo	Vapor	Encalhe	NI	Inglaterra	1910
Changri-lá	Cabo Frio	Pesqueiro	Canhoneado	NI	Brasil	1943
Silva Jardim	Cabo Frio	Torpedeira	Colisão	NI	Brasil	1894
Uruguay	Arraial do Cabo	Paquete	Encalhe	Reportada	Alemanha	1895
Vital de Oliveira	Cabo Frio	Navio-Auxiliar	Torpedeamento	Reportada	Brasil	1944
Wakama	Cabo Frio	Cargueiro	Torpedeamento	Confirmada	Alemanha	1940
Thetis	Cabo Frio	Fragata	Colisão	Confirmada	Inglaterra	1830
William Gibbson	Búzios	NI	NI	NI	Inglaterra	1859
Teixeirinha	Arraial do Cabo	Vapor	Colisão	Confirmada	Brasil	1923
Tomezia	Arraial do Cabo	NI	NI	NI	NI	1851
Wizard	Arraial do Cabo	Veleiro	Colisão	Confirmada	Inglaterra	1839

Os naufrágios naquela região estão indicados sobretudo nas áreas correspondentes aos municípios de Arraial do Cabo (30), Cabo Frio (24), Saquarema (1), Armação de Búzios (3) e Araruama (2).

Em Arraial do Cabo, pode-se observar que há uma concentração de naufrágios nas proximidades das Ilhas de Cabo Frio e dos Franceses, bem como do Costão do Atalaia, possivelmente atrelados às condições ambientais (fatores hidrometeorológicos), associados aos oceanográficos e à

inexistência de aparelhos mais modernos, tais como sonar e radar, que só foram utilizados com mais frequência a partir do século XX.

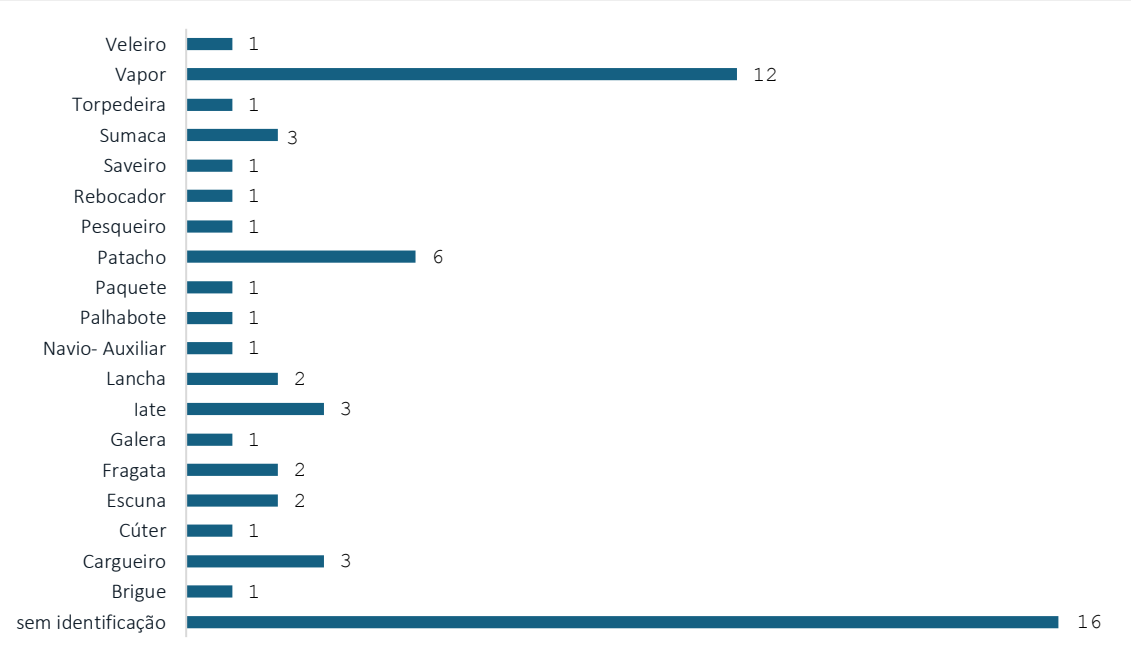
Em se considerando os períodos reportados na documentação analisada sobre os naufrágios, não foram identificados naufrágios ocorridos entre os séculos XVI e XVIII, apenas nos séculos XIX (39) e XX – até a primeira metade (21) foram identificados 3 naufrágios sem referência de datas.

Nos naufrágios pesquisados foram identificadas também embarcações esse descritor aponta para os seguintes tipos:

As embarcações/navios são veículos utilizados pelo transporte marítimo para a circulação de pessoas e mercadorias. A evolução desses veículos ao longo dos anos, sobretudo no progresso tecnológico evidenciado na primeira metade do século XX, tem se refletido em maiores dimensões e tipos de navios, especialmente para o transporte de cargas.

Para a pesquisa, foram consideradas quatro classes de transporte quanto ao uso: mercante (carga) ou passageiros, guerra, pesqueiros e especiais (rebocadores). Para essa classificação, faz-se necessária a identificação da história de cada naufrágio.

Tabela 1: Quantitativo dos tipos de embarcações naufragadas na Região dos Lagos (RJ).



No corte cronológico da pesquisa, observa-se que navegavam no mar adjacente daquela região uma diversidade de navios e embarcações, tanto nacionais quanto estrangeiras, indo desde propulsão a vela (iates, veleiros e fragatas), passando por navios a vapor (vapores de roda do século XIX), cargueiros e transporte de passageiros a diesel (início do século XX), até embarcações auxiliares de porto (rebocadores).

Apesar da documentação consultada apontar para 60 embarcações/navios naufragados naquela região, até meados do século XX, a documentação imagética dos naufrágios e da sua situação no mar é bastante escassa. Apenas os naufrágios: Dom Afonso, Dona Paula, Galgo, Harlingen, Imbetiba, Muniz Freire, Selma, Teixeirinha, Thetis, Wakama e Wizard possuem um cabedal maior de dados.

Alguns desses naufrágios pertencem à rota de mergulho turístico, entre eles: Dona Paula, Imbetiba (Figuras 7 e 8), Dom Afonso e Harlingen. É importante destacar que, apesar da conscientização de muitos mergulhadores em relação aos naufrágios, fazem-se necessárias ações coordenadas sobre o patrimônio arqueológico desses navios e embarcações.

Dentro do escopo do projeto e com o propósito de facilitar a interação, propiciar o turismo arqueológico, criar um sentimento de pertencimento e identidade entre os turistas mergulhadores de fora da cidade e dos nativos do lugar, a divulgação da Carta Arqueológica e as ações do projeto Carta Náutica Arqueológica Brasileira - Registros Arqueológicos Subaquáticos na Região dos Lagos, RJ, podem contribuir para um turismo de mergulho e arqueológico mais consciente na região.

Figura 7: A seta azul indicativa aponta para o vapor Imbetiba, encalhado na Praia Grande, em Arraial do Cabo, em 1881. Foto: Daniela Cisneiros, 2023.

Figura 8: Detalhe do vapor Imbetiba. Fonte: https://www.portalmultiplix.com/noticias/reportagens-especiais/conhece-a-historia-do-imbetiba-navio-naufragado-ha-mais-de-100-anos-vira-ponto-turistico-em-arraial-do-cabo

Considerações Finais

A pesquisa "Documentação histórica e arqueológica sobre naufrágios e artefatos arqueológicos subaquáticos na Região dos Lagos (RJ)", desenvolvida no âmbito do Projeto Carta Náutica Arqueológica Brasileira - Registro Blockchain e criação de NFT de artefatos e ativos arqueológicos subaquáticos, permitiu avanços significativos no mapeamento, identificação e caracterização do patrimônio cultural submerso na região.

Os resultados obtidos na primeira fase do projeto evidenciaram o acervo histórico e arqueológico da Região dos Lagos, com a identificação de 60 naufrágios entre os séculos XIX e XX, além da análise de artefatos recuperados que compõem acervos museológicos locais. A sistematização desses dados em uma Carta Arqueológica Subaquática não apenas contribui para a preservação desse patrimônio, mas serve como ferramenta essencial para futuras pesquisas, gestão arqueológica e políticas públicas de proteção.

Apesar dos desafios inerentes à pesquisa em Arqueologia Subaquática, como a escassez de registros precisos, a degradação natural dos sítios e a necessidade de maior fiscalização contra saques, o projeto demonstrou a importância da integração entre fontes documentais e arqueológicas.

A segunda fase do projeto, que prevê a georreferenciação dos dados em um Sistema de Informações Geográficas (SIG), permitirá uma visualização mais dinâmica e acessível dos naufrágios, facilitando ações de turismo arqueológico subaquático consciente e educação patrimonial.

Por fim, este trabalho reforça a necessidade de políticas contínuas de proteção ao patrimônio subaquático, em diálogo com instituições como a Marinha do Brasil, órgãos de preservação e a sociedade civil. A Região dos Lagos, com sua notável concentração de naufrágios e potencial turístico-cultural, merece atenção especial na conservação de sua memória náutica, assegurando que as gerações futuras possam conhecer e valorizar essa herança histórica submersa.

Agradecimentos

Os autores agradecem à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) pela concessão de auxílio financeiro referente ao Edital 42/2021, processo: 273902.

Referências

ALBUQUERQUE, L.P.A., 1985. História do Brasil. Rio de Janeiro: SDM.

ALVES, T. e MANTAS, V., 2015. Arqueologia Marítima, Naval, Náutica e Subaquática: uma proposta conceitual. Al – Madan Online, (20), Tomo I, pp. 50-55. Disponível em: http://issuu.com/almadan/docs/al-madanonline20_1 [Acesso em 20 abr. 2024].

ARAÚJO, J.G. de, 2000. Naufrágios e afundamentos. Costa do Brasil. 1503-1995. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia.

ARAÚJO, J.G. de, 2003. Naufrágios e afundamentos na costa brasileira. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia.

AUSTREGÉSILO, M.E., 1950. Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial. Revista de História, 1(4), pp. 495-516.

BASTOS, L.F.A., 2006. A influência do efeito de alta frequência do regime de ventos na ressurgência de Cabo Frio. Dissertação (Mestrado em Oceanografia Física). Universidade de São Paulo, São Paulo.

BORGES, M., 2014. Fernando de Noronha: cinco séculos de história. Recife: Editora Universitária.

BRASIL, 1974. Lei Complementar nº 20, de 1º de julho de 1974. Dispõe sobre a criação de Estados e Territórios. Disponível em: https://www.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-20-1-julho-1974-366332-norma-pl.html [Acesso em 7 jul. 2025].

BRASIL. Marinha, 1983. Relíquias navais do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha.

BRASIL, 1986. Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986. Dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7542.htm [Acesso em 6 jan. 2025].

BRASIL, 2000. Lei nº 10.166, de 28 de dezembro de 2000. Altera a Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10166.htm [Acesso em 6 jan. 2025].

BRASIL. Ministério da Marinha e da Cultura, 1989. Portaria Interministerial nº 69, de 23 de janeiro de 1989. Aprova as normas comuns sobre pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens de valor artístico, de interesse histórico ou arqueológico, afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar. Disponível em: http://memoria.cnpq.br/documents/10157/3daaedfe-de2c-4130-8ebe-cdf8d94bb64a [Acesso em 6 jan. 2025].

CALAES, G.D. e OLIVEIRA, L.C., 2009. A Estrada Real e a transferência da corte portuguesa. In: A Estrada Real e a transferência da corte portuguesa: Programa Rumys - Projeto Estrada Real. Rio de Janeiro: CETEM/MCT/CNPq/CYTED, pp. 21-46.

CARVALHO, M.R., 1987. Dicionário Tupi (antigo) - português. Salvador.

CARVALHO, M. e ACCIOLY, C.A., 2006. SINAU – Sistema de Informações de Naufrágios. In: Naufrágios do Brasil. [online] Disponível em: www.naufragiosdobrasil.com.br.

COE, H.H.G. et al., 2007. Peculiaridades ecológicas da região de Cabo Frio, RJ. Tamoios, IV(2).

FERREIRA, O.L., 1995. História do Brasil. 17ª ed. São Paulo: Editora Ática.

FERREIRA, I.C. e SOUZA, C.C.R., 2017. Arqueologia Subaquática: Linhas de Pesquisa Científica no Brasil entre 1970 e 2014. Revista do Laboratório de Ensino e Pesquisa em Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal de Pelotas (LEPAARQ-UFPEL), 14(17), pp. 219-234.

GALINDO, J.E., 2001. Guia dos naufrágios da Baía de Ilha Grande. São Paulo: Grupo 1.

GAMA E SILVA, J.J., 1948. O naufrágio do Norteloide. Tribunal Marítimo – Processo n°1.242. Defesa do Lloyd Brasileiro. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio.

GUERRERO AYUSO, V.M., 2009. Prehistoria de la navegacíon: Origen y desarrollo de la arquitectura naval primigênia. Oxford: British Archaeological Reports Oxford Ltd.

GUIMARÃES, R.S., 2005. Construções Históricas da Ilha de Villegagnon. Navigator, 1(2), pp. 5-20.

GUIMARÃES, R.S., 2022. Capítulo XVIII – Arqueologia Marinha e Patrimônio Cultural Subaquático. In: MOURA NETO, J.S. e AZEVEDO, M.A.L. (org.). O Brasil e o mar do século XXI: subsídios para o aproveitamento sustentável do mar brasileiro. 3ª ed. Rio de Janeiro: Quiteriense Serviços Gráficos e Editoriais, pp. 609-627.

GOMES FILHO, E., 1993. História dos célebres naufrágios do Cabo Frio. Rio de Janeiro: Texto e Arte.

GOMES FILHO, E., 1995. A tragédia do Magdalena. Rio de Janeiro: Litteris.

RIO DE JANEIRO (Estado), 1997. Lei Estadual nº 2.829, de 25 de novembro de 1997. Dispõe sobre a denominação dos municípios que compõem a Região dos Lagos.

LEME DE CASTRO, D.P., 1938. Desastres marítimos no Brasil. In: Subsídios para a história marítima do Brasil, Vol. 1. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, pp. 301-388.

LOUREIRO, M., 2018. O poder Naval Português na Defesa do seu Império Marítimo (Séc. XVI-XVIII). In: ABREU, G. (Org.). Marinha do Brasil: uma síntese histórica. Rio de Janeiro: SDM, pp. 47-71.

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

MUEHE, D. e VALENTINI, E., 1998. O Litoral do Rio de Janeiro: uma caracterização físico-ambiental. Rio de Janeiro: FEMAR.

PETRONE, P., 1950. A cidade de São Paulo no século XX. Revista de História, 10(21-22), pp. 127-170.

RIVERA, C.G. e GARCÍA, M.A.G., 2008. La carta arqueológica subacuática de Andalucía como instrumento para la tutela de un patrimonio emergente. Mainake, pp. 129-143.

ROSSINI, J.C., 1999. Sinistros marítimos. Costa do Estado de São Paulo. 1900-1999. Massa: Apua Service.

SOUZA, C.C.R. e VALLS, M.P., 2008. Carta arqueológica dos naufrágios do litoral de Pernambuco: de 1503 a 1600. Navigator, 6(12), pp. 90-104.

TIBIRIÇA, L.C., 1985. Dicionário de topônimos brasileiros de origem Tupi. São Paulo: Traço Editora.

UNESCO, 2001. La convención de la Unesco sobre la protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Paris: UNESCO.

VIANNA, H., 1994. História do Brasil. 15ª ed. São Paulo: Companhia Melhoramentos.

Mala de Aventuras, [s.d.]. Mergulho em Arraial do Cabo. [online] Disponível em: https://www.maladeaventuras.com/mergulho-arraial-do-cabo/ [Acesso em 1 jul. 2025].

INFRAESTRUTURA DE DADOS ESPACIAIS (INDE), [s.d.]. MB/DPHDM - Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. [online] Disponível em: https://inde.gov.br/CatalogoGeoservicos [Acesso em 19 mar. 2024].