

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE (FURG)

BACHARELADO EM ARQUEOLOGIA

ANDRÉ LUIZ VARGAS DA PENHA¹

**NAUFRÁGIOS E FARÓIS: UMA ARQUEOLOGIA DA PAISAGEM
DO LITORAL SUL DO RIO GRANDE DO SUL.**

RIO GRANDE

2015

¹ Graduando do Curso de Bacharelado em Arqueologia da Universidade Federal do Rio Grande (FURG).

ANDRÉ LUIZ VARGAS DA PENHA

**NAUFRÁGIOS E FARÓIS: UMA ARQUEOLOGIA DA PAISAGEM
DO LITORAL SUL DO RIO GRANDE DO SUL.**

Monografia apresentada como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Arqueologia pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG), tendo como Orientadora a Professora Dar Beatriz ValladãoThiesen².

RIO GRANDE

2015

²Dr^a. em Arqueologia pela Pontifícia Universidade Federal do Rio Grande do Sul, atual professora no Curso de Bacharelado em Arqueologia pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG).

ANDRÉ LUIZ VARGAS DA PENHA

**NAUFRÁGIOS E FARÓIS: UMA ARQUEOLOGIA DA PAISAGEM
DO LITORAL SUL DO RIO GRANDE DO SUL.**

Trabalho de conclusão de curso, apresentado ao curso de Arqueologia da Universidade Federal do Rio Grande, como parte dos requisitos para o grau de Arqueólogo, Universidade Federal do Rio Grande – FURG, Instituto de Ciências Humanas e da Informação – ICHI. Curso de Bacharelado em Arqueologia.

Banca Examinadora:

Prof^a. Dr^a. Beatriz Valladão Thiesen - ICHI – FURG

Orientadora

.....

Prof. Dr. Martial Pouquet - ICHI - FURG

Membro da Banca

.....

Dr. Rodrigo de Oliveira Torres – UFBA

Membro da Banca

.....

Agradecimento

Inicialmente agradeço a Deus, esta força suprema que se manifesta dia a dia em nossas vidas; à minha mãe, pois nada seria possível se ela não tivesse me concedido o dom da vida; e à minha família: Janice, Ingrid, Vivian e Rafael pela paciência, incentivo e dedicação;

À minha orientadora, Dr^a. Beatriz Valladão Thiesen, um especial agradecimento pelos conhecimentos transmitidos e pela seriedade com que me orientou;

Aos professores da academia, agradeço pela dedicação e profissionalismo com que transmitiram seus conhecimentos didáticos e experiências pessoais : José Alberione dos Reis; Artur Barcelos; Adriana Fraga da Silva; Marcia Naomi Kuniochi; Danilo Vicensotto Bernardo; Maria Élide Farias Gluchy; José Antônio Fonseca de Antiqueira; Cassiane Paixão; Vanessa Barrios Quintana; Elaine Goulart; Vanderlise Machado Barão; Carlos Roney Armanini Tagliane; Lauro Júlio Calliari; Gianpaolo Adomilli e outros;

Ao Prof. Dr. Martial Pouguet e Dr. Rodrigo de Oliveira Torres, um reconhecido agradecimento, por terem me iniciado junto ao projeto de monitoramento de naufrágios o qual propiciou conhecimento e o desenvolvimento deste trabalho;

Aos meus colegas de graduação, muito obrigado, pela cumplicidade, espírito de corpo, união que tiveram mesmo em meio às dificuldades do curso, mantendo sempre o moral elevado: Nilo Müller, Laureci Lemos Pinheiro, André Goulart Silva, Milton Pinheiro, Yasmim Acosta, Milton Fernando, Fernanda Couto, Marina Lopes, Nicola da Silva, Veronica Domingues, Mateus Pereira, Rafaela Evangelista; Ramsés Mikalauskas, Rauh C. Acosta, Adriele Oliveira, Murilo Silva, Rodrigo de Assis, Alexandre Lima, Creise Vieira, Leonardo Bongalhardo e outros;

Aos docentes e discentes do Projeto Santa Lucía, vinculado ao Museu Nacional de Antropologia de Montevideu (Uruguai) com quem tive a oportunidades de conviver por alguns dias trocando conhecimentos no decorrer do meu estágio de campo, muito contribuindo para meu conhecimento profissional: Dr^a. Laura Beovides, Dr^a. Maira Malan; e

outros; E a todas as pessoas das comunidades de pescadores tradicionais nas quais tive contato e demais que direta e indiretamente contribuíram para o desenvolvimento desta pesquisa deixo aqui minha admiração e meu sincero reconhecimento.

Resumo

Com este estudo pretendo entender a inter-relação existente entre o homem e o meio ambiente, através do estudo dos naufrágios e faróis na construção da paisagem. Uma pesquisa que busca entender os diversos fatores que integram uma paisagem onde o homem transforma o meio e é transformado por ele.

Palavras chaves: Naufrágios - faróis – paisagem

Sumário

Resumo	6
Palavras chaves: Naufrágios - faróis – paisagem	6
Lista de Fotografias.....	8
Lista de Figuras	9
Lista de Anexos	9
Introdução	15
Capítulo I - Contexto Geral da Pesquisa.....	19
Capítulo II - A paisagem e um litoral hostil: homens e ambiente	25
Capítulo III - Os naufrágios.....	28
3.1 O naufrágio do Veleiro Price of Wales.....	28
3.2 Naufrágio do Navio Mercante Altair	37
Capítulo IV - O Farol de Mostardas e a Comunidade da Praia do Farol.....	46
Considerações Finais.....	59
Referências.....	63

Lista de Fotografias

Foto 01 : Escavação do Naufrágio Inédito – NOV/2013.....	13
Foto 02 : Nova Estrutura - Naufrágio Inédito “B”– NOV/2013.....	13
Foto 03 : Farol do Albardão- ABRIL/2014.....	21
Foto 04 : Praia do Mar Grosso – MAIO/2015.....	21
Foto 05 : Baleeira do Navio Altair – JUNHO/1976.....	38
Foto 06 : Navio Altair Encalhado – JUNHO/1976.....	39
Foto 07 : Baleeira do Navio Altair – JUNHO/1976.....	40
Foto 08 : Navio Mercante Altair.....	41
Foto 09 : Lembrança do Altair - SETEMBRO/2015.....	43
Foto 10 : Farol Capão da Marca.....	48
Foto 11 : Farol Capão da Marc.....	48
Foto 12 : Farol da Conceição.....	48
Foto 13 : Farol da Conceição.....	48
Foto: 14: Farol de Mostardas- JUNHO/2015.....	52
Foto: 15 :Vista aérea da Praia de Tavares- JUNHO/2015.....	52
Foto 16 : Guia de pesca – MAIO/2015.....	56
Foto 17: Embarcação Sem Nome, após uma frente fria - JUNHO – AGOSTO / 2015.....	57
Foto 18 : Embarcação Sem Nome, após uma frente fria - JUNHO – AGOSTO / 2015.....	57

Lista de Figuras

Figura 01: (Mapa com delimitação dos trajetos percorridos nas saídas de campo).....	19
Figura 02: (Naufrágio do Veleiro Prince of Wales)	29
Figura 03: (Jornal Echo do Sul de 15/06/1861).....	30
Figura 04: (Pilhagem da carga do Naufrágio Prince of Wales).....	31
Figura 05: (Do Naufrágio).....	32
Figura 06: (Faróis).....	50

Lista de Anexos

Anexo 01: (Questionário Estruturado).....	67
Anexo 02 : (Mapa de Distribuição dos Faróis).....	68
Anexo 03: (Pilhagem da carga do Naufrágio do Veleiro Prince of Wales).....	69

Prólogo

Farei aqui um breve relato a respeito das particularidades que me conduziram na realização deste trabalho de pesquisa, bem como para que o leitor possa me conhecer.

Nasci na cidade de Rio Grande – RS, filho de Vilma Vargas da Penha, dona de casa e de Benedito Rodrigues da Penha, Cearense, cozinheiro de embarcação mercante, que logo cedo ganhou o mundo através do mar e veio a formar família em Rio Grande.

Tive uma infância curta devido às condições financeiras da minha família, meu pai faleceu aos meus cinco anos de idade, mas meu avô materno, Bráulio Vargas, um uruguaio de origem indígena, foi meu referencial paterno.

Entre muitas outras coisas que marcaram minha infância algumas delas foram as pescarias que meu avô realizava com os netos. Relembrar esta parte da minha vida é realmente muito prazeroso, pois certas práticas que aprendemos enquanto criança fica enraizada em nosso eu e só tem sentido quando afloradas pelas lembranças e contadas aos outros. E é por isso caro leitor que compartilho com você.

Pescávamos nas proximidades do Mercado Municipal ou próximo ao local onde atracavam as barcas que naquela época, ano de 1970, já faziam o transporte hidroviário dos veículos de carga e automóveis entre Rio Grande e São José do Norte, área do Porto Velho.

Na sexta-feira, meu avô anunciava que no sábado iríamos, era neste momento propriamente dito que a pescaria iniciava, quando a emoção começava a tomar conta da gurizada. Um clima de alvoroço tomava conta de todos. Nossa equipe de pesca era composta por Gilmar, meu primo mais velho; Francisco Carlos, meu irmão mais velho; Silvio Cesar, meu irmão caçula e eu. Éramos quatro e nos dividíamos nas diversas tarefas. Para tanto, era preciso preparar as linhas, separar os anzóis, providenciar chumbadas, que na maioria das vezes eram improvisadas com velas de carros ou porca de ferro, além de catar minhoca para fazer de isca. O lanche não podia faltar, porque na beira do mar a fome era certa e só um PO (pão com ovo) era capaz de acalmar os ânimos dos

pescadores. Comprávamos na venda (armazém) da Dona Zoraida ou no Seu Artidor, que eram os comerciantes da época, que vendiam fiado no caderno, um pão cassete de 1 kg que preparávamos com quatro ovos fritos, muita margarina e tomate em rodelas, dividido em quatro pedaços iguais. Para beber preparávamos o tradicional Ki-suco de morango. Uma iguaria.

No sábado acordávamos bem cedinho, em torno de 6h30, tomávamos café, guarnecíamos os apetrechos de pesca, lanche e juntamente com vô Bráulio seguíamos em direção ao local de pesca ouvindo o sermão da montanha, que consistia nos cuidados que deveríamos ter próximo ao cais para não cairmos dentro d'água, pois ele não sabia nadar, além dos cuidados com os anzóis e atenção aos esporões do bagre. Este último era o vilão da pescaria e muita das vezes mandava alguém para casa com dedo dolorido, não adiantava urinar em cima³, doía mesmo assim. O vô sempre levava uma torquês para retirar os esporões dos bagres, mas bastava uma desatenção e lá estava a ardência. Além dessas recomendações, éramos proibidos de pescar com camarão, somente ao vô era facultativa a pesca com o crustáceo. Pois entre outras coisas que gostávamos de comer na beira do mar, quando a fome batia e o vô não via, era comer camarão cru e conforme vô Bráulio dizia, “... *era mais fácil sustentar um burro a pão-de-ló de que vocês comendo camarão.*”. E dentro deste clima de descontração a pescaria transcorria de modo aminado, competíamos na quantidade e na qualidade de peixe, colocávamos em prática os conhecimentos de desenredar linha, destrancar linha presa no fundo, fazer empate para colocar chumbada / anzol, fazer nó para emendar linha e outros ensinamentos mais.

A variedade de peixe não era muita. Havia: papa-terra, corvina, bagre e dependendo da época o peixe-rei. Cada peixe pescado era recebido com uma tremenda bagunça e quando a pesca era pouca, não dávamos muita importância, nos divertíamos escutando as histórias, verdadeiras, dos pescadores.

³ Alguns peixes possuem ferrão, se por acaso alguém sofresse algum tipo de acidente do tipo cravar na mão ou em qualquer outra parte do corpo, a dica passada por muitos pescadores era: urinar, rapidamente, no local do ferimento para aliviar a dor.

Ao final da pescaria, a limpeza dos peixes era uma lambança só. O cheiro de peixe das mãos era uma das recompensas que ficava entranhada nos pequenos pescadores. Após a limpeza dos peixes lembro que sempre enterrávamos os resíduos próximos do limoeiro para dar força à planta, dizia o vô. Neste dia o almoço era por nossa conta e o vô assumia as panelas, depois dos peixes limpos e temperados, a moqueca era prato principal. Era preciso muita habilidade para comer. O peixe era cozido, desmanchado dentro da panela e misturado com farinha e com bastante tomate, cebola e pimentão. Tínhamos que ter um cuidado muito grande para não engolir “os espinhos”, uma gostosura. Boas lembranças!

Ao atingir a maior idade, fui servir à Marinha, serviço militar obrigatório, por um período de um ano, como marinheiro recruta confesso que não foi moleza. Logo após fiz concurso para Fuzileiro Naval⁴ e na especialidade de infante passei bons 25 anos no serviço ativo, desenvolvendo as funções de Fuzileiro no Brasil e no exterior. No Brasil servindo nas Organizações Militares do Corpo de Fuzileiros Navais e no exterior integrando força de paz junto às Organizações das Nações Unidas em Angola no ano de 1996.

No ano de 2011 prestei o Exame Nacional de Ensino Médio - 2012, juntamente com minha filha, Ingrid, que havia terminado o ensino médio. Obtive uma nota satisfatória para concorrer a uma vaga dentro dos diversos cursos que a FURG oferece. Inicialmente pensei em fazer matrícula para o curso de História, mas sabendo da existência do curso de Bacharelado em Arqueologia, não pensei duas vezes, embarquei de cabeça nesta boa ideia de voltar aos estudos e continuar trabalhando em equipe.

Em 2013, participei de um trabalho de campo em contexto de naufrágio, coordenado por Rodrigo Torres⁵, nas proximidades de Farol do Albardão. Com Rodrigo e uma equipe

⁴ Fuzileiro Naval é o militar integrante do Corpo de Fuzileiros Navais, tropa anfíbia da Marinha do Brasil, que no desempenho de suas funções, em uma Operação Anfíbia, desembarca em uma praia hostil para conquistá-la.

⁵ Doutor em Arqueologia Náutica pela Universidade do Texas A&M.

de quatro graduandos ⁶ em Arqueologia da turma de 2012 da Universidade Federal do Rio Grande, escavamos por oito dias o naufrágio denominado Inédito (Foto:01).



Foto: 01 (Escavação do Naufrágio Inédito – NOV/2013). Fonte: André Luiz

Ao final da escavação, após sairmos do sítio, nossa viatura sofreu avaria e enquanto esperamos socorro ficamos prospectando na área e em meio a esta prospecção foi encontrado por, Rauh, a uma distância de 100 metros da praia, uma nova estrutura de embarcação que até o presente momento não se tinha conhecimento de sua existência. Rauh, então, à nomeou Inédito B



Foto: 02 (Nova Estrutura - Naufrágio Inédito "B" – NOV/2013). Fonte: André Luiz

⁶ Graduandos em Arqueologia : André Luiz Vargas da Penha; Rafaela Evangelista; Ramsés Mikalauskas e Rauh C. Acosta.

Esta pesquisa arqueológica vem se desenvolvendo desde 2014, em consonância com o Projeto de nº 0008/2014 – Estudos Arqueológicos dos Sítios Litorâneos de Naufrágios do Rio Grande do Sul, FURG, coordenado pelo Professor Dr. Martial Pouquet⁷, no qual participo como voluntário. O projeto compreende o monitoramento dos naufrágios litorâneos para o estudo da cultura material existente, a fim de identificar as técnicas construtivas, matéria-prima utilizada e investigação dos processos de formação de sítio. O referido projeto envolve estudantes do curso de Arqueologia que monitoram os principais afundamentos na costa do litoral, bem como desenvolvem pesquisas e Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), voltados para Arqueologia Náutica. E é dentro deste ambiente envolvente que me proponho, através do estudo da paisagem, pensar sobre os naufrágios e faróis, fruto da produção humana, que estão cheios de significados e interpretações.

⁷ Dr. em Arqueologia pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, atual professor no Curso de Arqueologia pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG).

Introdução

A presente monografia intitulada “***Naufrações e Faróis: uma arqueologia da paisagem do litoral sul do Rio Grande do Sul***” é uma pesquisa arqueológica pautada no estudo da paisagem.

O motivo que levou a iniciar este trabalho está vinculado à escavação realizada em novembro de 2013, nas proximidades do farol do Albardão, no sítio do navio Inédito.

No período de escavação, que compreendeu oito dias, recebemos apoio dos militares do Farol do Albardão e ocupamos uma casa junto às instalações do mesmo. Enquanto escavávamos a estrutura da embarcação, foi possível perceber que havia uma série de outros elementos que interagiam com o naufrágio e com a equipe que ali trabalhava. O cheiro da maresia, o vento, a areia, o mau tempo, o sol escaldante, o frio intenso, entre outros, atuavam dentro das dimensões dos sentidos, criando uma contínua relação homem-artefato, mediada pela natureza na produção da materialidade, estabelecendo assim um vínculo entre nós e o mundo.

A materialidade, no entanto, é representada pelo nosso potencial comunicativo no qual manifestamos o mundo que percebemos em nossa volta, tem um sentido variado em função do contexto e é entendida a partir das relações que o homem estabelece com as coisas. (BOURDIEU, 1977 apud RAHMEIER, 2007, p.33).

Refletindo sobre o sítio de naufrágio em questão, posso dizer que a paisagem que estava sendo percebida por mim, levando em conta a existência de um meio ambiente ativo e independente do meu querer, com certeza, não era a mesma percebida pela equipe de pesquisa, que tinha o seu foco vinculado na interpretação estrutural do naufrágio, enquanto vetor de relações.

Fora do sítio, ao fim da jornada diária de trabalho, quando retornávamos para o farol, outra atmosfera tomava conta da equipe. Desta vez era o farol que passava a interagir com a equipe transmitindo sensações do tipo: porto seguro; volta ao lar; descanso, local hierarquizado e entre outras mais. Todas estas percepções me remeteram a um perfil

estratigráfico de ideias, que ora se encontravam nitidamente separadas e ora misturadas, ou seja, minhas informações captadas pelas sensações, dispostas e organizadas em camadas dentro das minhas percepções. Desta forma me levo a refletir sobre as diversidades que o sítio estava sendo expressado e foi neste ambiente envolvente que surgiu minha **problemática**, vinculada ao estudo da paisagem, onde pretendo pensar sobre este universo polissêmico, que são os naufrágios e faróis, frutos da produção humana, que estão silenciosamente carregados de significados e interpretações. Desta maneira, entendo a paisagem, como um “fenômeno oriundo da experiência humana no mundo” (SILVEIRA, 2009,p.71), sendo ela constituída e manipulada pelos agentes, que não somente interagem com o mundo material, mas que são intrinsecamente ligados com este no contexto existencial.

Naufrágios e Faróis: uma arqueologia da paisagem no litoral sul do Rio Grande do Sul é um trabalho direcionado ao estudo da paisagem, desenvolvido dentro de uma dimensão teórica pós-processualista, entendendo a paisagem como um híbrido entre natureza e cultura.⁸ A palavra híbrido é utilizada aqui com um objetivo bem específico, ou seja, de extinguir o engano de que é possível isolar o domínio da natureza, do domínio da ação humana. Porém, é preciso lembrar que há, para além de nós humanos, milhares de coisas não-humanas que interagem e que transformam a paisagem. (OLSEN, 2010).

“A hibridação é a relação mútua que se estabelece entre homem e meio-ambiente. Corresponde à ocupação humana do espaço, às transformações que o homem executa nesse espaço natural e às tensões que se produzem na interação homem-natureza. Como resultado, as ações deterministas da natureza suplantam, normalmente, as vontades e as ações humanas pela superioridade da força natural.” (ANDRÉ, 2013, p.10).

O conceito de paisagem vem sendo muito trabalhado na Arqueologia. A obra de Tilley, “A Phenomenology of Landscape”, publicada em 1994, representa um marco na sua problematização, trazendo na sua abordagem aspectos positivos incontestáveis para o

⁸ Tomo aqui a proposta de Latour (1994) que diz respeito à superação da distinção ontológica entre humanos e não humanos que é o que singulariza, em última instância, a modernidade.

entendimento do modo como os seres humanos relacionam e relacionaram-se consigo e com o mundo.

“As pessoas e o ambiente são componentes constitutivos do mesmo mundo, que é inútil pensar em termos de uma distinção binária natureza/cultura. Na percepção do mundo e no consumo de recursos (utilitários ou simbólicos) daquele mundo significados incorporados nos objetos ambientais são desenhados dentro das experiências dos sujeitos. A percepção do mundo e a constituição do que é importante ou sem importância para as pessoas não funciona em termos de um ‘quadro-negro ambiental em branco’ no qual conjuntos de percepção e cognição trabalham, mas em termos da historicidade das experiências de vida nesse mundo. A paisagem é uma forma escultural anônima sempre já formada pela agência humana, nunca concluída, e constantemente a ser adicionada ao, e o relacionamento entre pessoas e é uma dialética constante e um processo de estruturação: a paisagem é tanto um meio para quanto um resultado da ação e de histórias anteriores a ação. Paisagens são experimentadas na prática, nas atividades de vida.” (Tilley, 1994)⁹

É neste sentido que a arqueologia da paisagem se insere neste trabalho de pesquisa, para debater a inter-relação entre homem e o meio ambiente, estabelecendo percepções e conceitos através de processos cognitivos e conseqüentemente culturais, passando a ser vista como uma construção social, mas também não humana.

“Ao adentrar o contexto da inter-relação homem, tempo, espaço e meio a partir da pesquisa, passa-se a entender a paisagem como resultado dessa relação, como reflexo de suas ações, mas também do seu engajamento com o mundo e como continuidade da sua realidade cultural (INGOLD, 2000). A paisagem deixa de ser o pano de fundo das ações humanas e passa a ser ativa no que tange as relações sociais e culturais. Desta forma, compreende-se a paisagem como corporificação da relação homem, cultura e meio.” (Krassota et al, 2015, p.26).

Pensando a paisagem como algo em constante mudança, em meu **objetivo** pretendo perceber que influências os naufrágios e os faróis despertam no universo das pessoas e poder ao final deste trabalho contribuir para que novas pesquisas arqueológicas,

⁹ Traduzido por Vanessa Barrios Quintana

em margem de costa, envolvendo esta e outras abordagens científicas que venham a se desenvolver.

Capítulo I - Contexto Geral da Pesquisa

Este trabalho foi desenvolvido na margem de costa do litoral do Rio Grande do Sul, a área de interesse foi dividida em duas partes devidamente delimitadas da seguinte forma: a partir do Farol do Albardão até a entrada da Laguna dos Patos e da entrada da Laguna dos Patos, por São José do Norte, até o Farol de Mostardas. Há nestas duas faixas de áreas litorâneas presença de diversos sítios de naufrágios já catalogados e sendo alguns objetos de estudo científicos. Também há diversos faróis distribuídos ao longo destas duas áreas litorâneas.

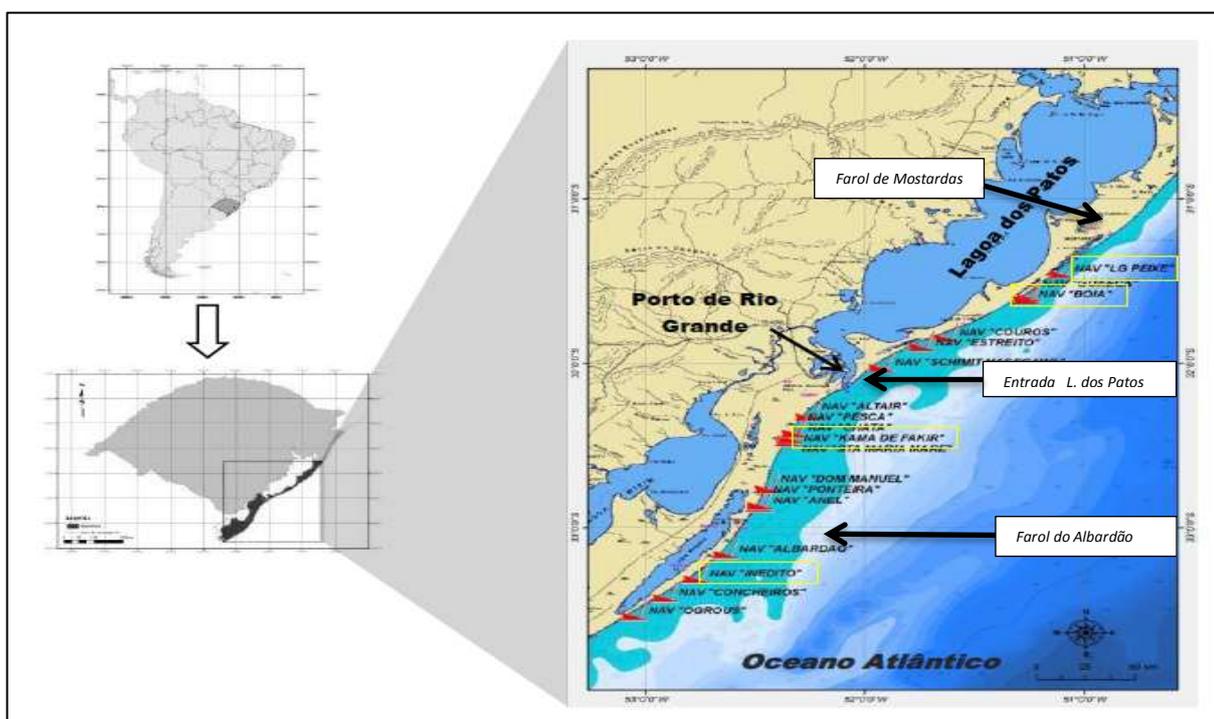


Figura nº 01 (Mapa com delimitação dos trajetos percorridos nas saídas de campo) , figura copiada de TORRES, R.O. Projeto: Sítios Litorâneos de Naufrágios do RS-Albardão. Figura 1, página 11, 2013. Figura

Abordarei neste estudo da paisagem o naufrágio do Veleiro Prince of Wales, o naufrágio do Navio Mercante Altair e o Farol de Mostardas, no período temporal entre os séculos XIX e XX. A escolha do naufrágio do veleiro britânico "Prince of Wales", ocorrida em 1861 nas proximidades do Albardão, se deu por sua repercussão histórica dentro do cenário nacional e internacional, onde Brasil e Inglaterra romperam as relações diplomáticas e pela suposta veiculação de informações sobre a existência da pirataria em

margem de costa. Já o Navio Mercante Altair foi escolhido como objeto de estudo em decorrência da veiculação da sua imagem pela mídia, como atrativo turístico, voltado para divulgação da praia do Cassino e também pela nostalgia que as pessoas que o visitam sentem ao observá-lo sendo engolido pelas areias da praia. E a opção pelo Farol de Mostardas em detrimento dos demais está vinculada ao fato de ser este um dos poucos faróis que possui uma guarnição de militares da Marinha e por ter em seu entorno a presença de uma comunidade de pescadores tradicionais, que tem o farol como sua referência.

Para desenvolver este estudo foi inicialmente implantada a pesquisa documental junto à Biblioteca Municipal de Rio Grande; à Biblioteca do Comando do 5º Distrito Naval (Com5DN), organização militar situada na cidade de Rio Grande; Serviço de Sinalização Náutica da Marinha, órgão responsável pelos faróis e sinais náuticos no litoral do sul do Brasil, localizado na cidade de Rio Grande / RS; além de pesquisa em meio eletrônico.

Junto à Biblioteca Municipal de Rio Grande foram procurados jornais de época com informações relativas ao naufrágio do Veleiro Britânico. Os jornais encontrados que circulavam na época do naufrágio e veicularam as notícias foram: “*Echo do Sul*”, “*Diário de Rio Grande*” e “*O Commercial*”.

Quanto ao naufrágio do Navio Mercante Altair não foram encontradas informações jornalísticas nos arquivos das Bibliotecas locais. Mas juntamente com o Com5DN foi possível ter acesso ao processo nº 8.831 do Tribunal Marítimo, que julgou os procedimentos do comandante do navio.

As informações relativas ao Farol de Mostardas são provenientes do Serviço de Sinalização Náutica da Marinha e das pesquisas em meio eletrônico junto a Rede Mundial de Computadores (internet).

Com a área de interesse dividida em duas partes e dentro da metodologia de pesquisa foram realizadas saídas de campo nas duas direções para georreferenciamento dos naufrágios, faróis, registros fotográficos e coleta de informações etnográficas.

A primeira área de interesse, no sentido sul, compreendida entre o canal da Laguna dos Patos até o Farol do Albardão, possui aproximadamente 154Km de extensão e foi percorrida em duas motocicletas. O projeto contou com a seguinte equipe de atuação: formandos em arqueologia Nilo Muller Pereira¹⁰, Rauh C. Acosta e André Luiz Vargas da Penha.

A segunda área de interesse, no sentido norte, compreende a Laguna dos Patos até o Farol de Mostardas com uma extensão percorrida de aproximadamente 180 Km. A equipe foi composta pelos formandos Nilo Muller, Laureci¹¹ Pinheiro, André Luiz Vargas da Penha; e pelos colaboradores, Milton Pinheiro e Janice Schommer Penha. Este itinerário foi percorrido motorizado em veículo 4x4, caminhonete e também com motocicletas.



Foto: 03 (Farol do Albardão- ABRIL/2014) e Foto: 04 (Praia do Mar Grosso – MAIO/2015) Fonte: André Luiz

Para levantamento dos dados etnográficos, foi aplicada a metodologia de Pesquisa Etnográfica levando em consideração os conhecimentos transmitidos nas leituras de distintos autores.

O artigo, “*O trabalho do Antropólogo: olhar, ouvir e escrever*”, de autoria de Roberto Cardoso de Oliveira, propiciou colocar em prática a interação etnográfica do olhar, ouvir e

¹⁰ (Graduando do Curso de Bacharelado em Arqueologia pela Universidade Federal do Rio Grande FURG).

¹¹ (Graduanda do Curso de Bacharelado em Arqueologia pela Universidade Federal do Rio Grande FURG).

escrever, dentro de uma observação participante privilegiada no diálogo entre os iguais. (DE OLIVEIRA, 1993); já o artigo de Valdete Boni e Silvia Jurema Quaresma: “Como fazer entrevistas em Ciências Sociais” (BONI e QUARESMA, 2005), proporcionou saberes, de como realizar uma observação sistemática em campo, em busca de recolher e registrar os fatos da realidade. Ensina também, como organizar uma entrevista estruturada, com questionário de perguntas diretas, além de reforçar a utilização da técnica de entrevista aberta, também abordada no artigo de Roberto Cardoso de Oliveira. (DE OLIVEIRA, 1993); Rocha e Eckert nos chamam atenção que a disposição de escutar o outro, não é tarefa evidente. Exige um aprendizado a ser conquistado a cada saída de campo, a cada visita para a entrevista e a cada experiência de observação (ROCHA e ECKERT, 2008:21); e para Hélio Silva (HELIO, 2009), o etnógrafo deve tornar favoráveis à obtenção dos dados e informações pertinentes ao seu projeto de pesquisa. Evitando as generalizações, tratando na etnografia o particular e o inventário de suas particularidades. Divide a etnografia no andar, ver e escrever. O autor antevê problemas que possam ocorrer em campo e dá dicas importantes para que a etnografia não se torne desastrosa.

Nas diversas saídas de campo foram coletadas informações pertinentes aos naufrágios e faróis, bem como entrevistas com os pescadores, moradores locais e turistas, dentro da técnica de entrevista estruturada e técnica de entrevista aberta. As entrevistas foram realizadas entre os meses de abril e setembro de 2015 e os entrevistados foram divididos em três categorias: 1) pescadores recreativos / turistas; 2) pescadores tradicionais / moradores da região; e 3) militares que guarnecem o Farol. Ao final, foi contabilizado um total de 21 pessoas entrevistadas, das quais 06 entrevistas foram na modalidade de questionário estruturado com perguntas diretas e 15 entrevistas abertas sendo 02 destas, entrevistas gravadas (**ver anexo 1**). Durante o contato com os pescadores artesanais foi observado relativa resistência em não responderem o questionário com perguntas diretas, bem como alguns não permitiram ser fotografados e identificados, usando apelido em algumas narrativas.

Nas entrevistas com os pescadores recreativos / turistas na sua grande maioria não tiveram objeção quanto à sua identificação e fotografia. Mas quanto ao método de

entrevista preferiram o oral. Já a entrevista com os militares do farol foram todas procedidas na técnica estruturada.

Para localização dos naufrágios e faróis foi utilizada a metodologia de prospecção remota com o uso da ferramenta da internet Google Earth, aplicativo gratuito de localização. A partir daí foram criados mapas bidimensionais com localização dos pontos e delimitação da área de atuação, **(ver anexo 2)**. Também no decorrer das saídas de campo foi utilizada a prospecção terrestre, com o uso do Gps Garmin Etrex 10 foram atualizadas as coordenadas dos naufrágios e faróis, bem como devidamente fotografados.

Assim, diante da abordagem proposta, o conceito de arqueológico não envolve somente a área de ocorrência antrópica, mas todo o ambiente onde estão inseridas inúmeras ações de atuação humana, configurando o ambiente da ação humana, pois pensar paisagem, também, pressupõe um ponto de referência, nossa centralidade, que está imersa no mundo, nesta imensidão que é a vida.

Toda esta comunicação, passível da relação entre as pessoas; as paisagens; seus constructos¹² é muito mais que uma construção culturalizada, mas tudo isso, como afirma Barcelos, é a própria humanidade.” (BARCELOS, 2009, p.33). Pois toda a paisagem possui seu potencial comunicativo e a humanidade é representada pela base da materialidade por ela construída.

Dando continuidade ao desenvolvimento da pesquisa serão abordados nos próximos capítulos, o panorama histórico e geográfico da região, onde no contexto histórico destaca a importância estratégica da cidade para o controle marítimo da região. E no contexto geográfico são apresentadas as dificuldades naturais que envolvem a região para a atividade marítima, as quais propiciaram a ocorrência de inúmeros acidentes náuticos. Posteriormente, serão abordados os naufrágios do Veleiro Prince of Wales e naufrágio do

¹² É uma criação mental, simples, que serve de exemplificação na descrição de uma teoria. Em psicologia é percepção ou pensamento formado a partir da combinação de lembranças com acontecimentos atuais.

Navio Mercante Altair. No primeiro naufrágio será enfatizada a repercussão conflituosa que envolveu Brasil e Inglaterra, no cenário internacional, bem como a existência de uma suposta atividade de pirataria em margem de costa a qual se encontra presente no imaginário dos pescadores até os dias atuais. No naufrágio do Navio Mercante Altair serão abordadas as circunstâncias naturais que propiciaram o sinistro náutico e as consequências da sua presença nas proximidades da praia do Cassino. E por fim, será abordado o Farol de Mostardas e a Comunidade da Praia de Tavares, onde será observada a importância do farol para o meio marítimo e para comunidade de pescadores que vive em seu entorno.

Capítulo II - A paisagem e um litoral hostil: homens e ambiente

Nasci em Rio Grande, sou legítimo papa-areia, ou seja, um morador da cidade de Rio Grande – RS, que recebe este apelido em decorrência da cidade estar localizada próxima à costa litorânea, abaixo do nível do mar, e pela presença constante de fortes ventos. Ventos estes nos quais o vento Sul e o vento Nordeste, são os que predominam na região. São ventos respeitados pelos moradores e que em tempos passados ao deslocarem as areias dos combros, nas proximidades da cidade, muitas vezes enchiam a boca de areia dos moradores, por isso o apelido papa-areia.

“... o clima da planície costeira é subtropical, com grande índice pluviométrico, temperatura média anual inferior a 20°C, com predominância do vento nordeste, sendo mais ativo na primavera e verão, o vento oeste / sudoeste é mais presente no inverno”. (TOMAZELLI, 1993 apud TOMAZELLI,2000, p.380).

Estes últimos são os responsáveis pela maioria dos acidentes náuticos na região litorânea.

A cidade de Rio Grande fica localizada no extremo sul do país a 32 graus, 02 minutos e 36 segundos de latitude sul e 52 graus, 07 minutos e 02 segundos de longitude oeste do Meridiano de Greenwich. Está à oeste do canal do Norte que atua como escoadouro da Laguna dos Patos. Possui uma história magnífica decorrente de sua posição geográfica, estratégica, que inclui a disputa entre países Ibéricos. Portugal e Espanha alternaram-se na posse da cidade, lutaram pelo controle destas terras em decorrência do domínio da entrada da Laguna dos Patos.

Segundo os relatos de Dreys, viajante do século XIX, a cidade de Rio Grande é a mais antiga cidade de colonização portuguesa no RS, tendo sido capital do Estado por algum tempo, recebeu as primeiras levas de colonizadores europeus, que imprimiram suas marcas de ocupação, causando transformação no espaço e introduzindo novos hábitos. E as populações indígenas que aqui viviam foram algumas mortas, outras aldeadas e as que não se permitiram aldear foram afastadas. (DREYS,1990).

Luiz Henrique Torres, historiador contemporâneo, no artigo “As pedras encobrem as areias: o calçamento das ruas da cidade do Rio Grande no Século XIX”, (TORRES, 2007), discorre sobre a ocupação lusitana na província do Rio Grande de São Pedro, das dificuldades em função das condições naturais, menciona os viajantes Saint-Hilaire, o comerciante Nicolau Dreys que morou em Rio Grande até aproximadamente 1827, além de John Luccock e outros que estiveram em Rio Grande e deixaram seus relatos sobre as condições encontradas. Guilhermino César transcreve as dificuldades encontradas pela expedição comandada por Silva Paes:

“... é o lance decisivo de um longo processo de ocupação do Extremo-Sul brasileiro. Atravessar o oceano, franquear a barra, fundar uma fortaleza, repelir os índios e os castelhanos, explorar o território entre as Lagoas e o mar – essa trabalhosa empresa foi executada numa fase em que a sorte das armas parecia repelir os portugueses do Prata. Apoiado na infraestrutura militar preparada por Cristóvão Pereira, Silva Paes lança no areal da barra do Rio Grande os fundamentos da futura colonização portuguesa. Na costa arenosa e hostil, a tenacidade dos homens vence a inconstância e agressividade dos elementos. Desta forma a modesta fortaleza de Jesus-Maria-José, centro principal da ocupação, deu alento à poderosa comunidade...” (CESAR, 1981 apud TORRES, 2007).

Rio Grande também possui uma grande extensão litorânea, que confere à cidade o título de possuir a maior praia do mundo, uma extensão litorânea retilínea, estende-se por uma distância de 220 km, desde a entrada do canal da Barra do Rio Grande, ao norte, até a desembocadura do arroio Chuí, ao sul. (CALLIARI, 2010:56).

Inúmeros naufrágios foram relatados na costa do Oceano Atlântico entre a Barra da Laguna dos Patos e o Chuí, na fronteira do Brasil com o Uruguai. Ainda hoje é possível encontrar alguns destroços de embarcações com registros dos acidentes decorridos. O Comando do 5º Distrito Naval, órgão da Marinha, não soube precisar o número de naufrágios ocorridos no Litoral Sul do Rio Grande do Sul. Porém, uma reportagem do Jornal Zero Hora, edição de 21/02/2009 apresenta um total de 279 embarcações.

Naufrágio (do latim naufragius), segundo dicionário da língua portuguesa, significa: “*afundamento de um navio, barco, etc; grande desgraça no mar; prejuízo; decadência.*” (BUENO, 2007, p.534). Eles representavam e continuam representando uma grande

perda, não só pelo valor da carga, mas também devido aos altos custos e longo tempo necessário para ampliar ou manter uma frota.

Os naufrágios são considerados patrimônio da União segundo a Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático, além de abrigar artefatos móveis de grande valor histórico, artístico e cultural. (UNESCO, 2001).

O litoral do Rio Grande do Sul tem 620 Km de extensão, desde Torres (divisa com Santa Catarina) até o Chuí (divisa com o Uruguai), possui uma planície costeira retilínea e extensa praia arenosa, com longos cordões de dunas. É uma região com imensa área litorânea, de grande potencial econômico, turístico e cultural. (TOMAZELLI, 2000, p.378).

Vale destacar que, o litoral é um imenso museu a céu aberto, onde se reúne meio ambiente, diversidade cultural em espaço vivencial, além de apresentar característica própria de um tempo passado que permanece como testemunho, permitindo que memórias venham à tona e sejam lembradas.

Em meu entendimento a respeito do conceito de paisagem compacto com a ideia de que paisagem é um diálogo que o homem estabelece com o mundo externo e está relacionada a um sistema de significados onde a existência do homem e do meio ambiente (cultura e natureza) tem papel importante na agência da formação dessa paisagem.

Capítulo III - Os naufrágios

3.1 O naufrágio do Veleiro Prince of Wales

Os naufrágios no litoral do Rio grande do Sul tem sido objeto de interesse científico desenvolvidos no meio acadêmico. Trabalhos como o ***Estudo Arqueológico dos Sítios Litorâneos de Naufrágio do Rio Grande do Sul***, do Instituto de Ciências Humanas e da Informação (ICHI) da FURG, coordenado pelo Professor Dr. Martial Pouquet; ***Campanha 2007 do Projeto Sítio Arqueológico Escola Arqueologia Náutica. Rio Grande***, de autoria do Dr. em arqueologia Náutica Rodrigo de Oliveira Torres¹³; e artigos como: ***Arqueologia de naufrágios e a proposta de estudo de um navio negreiro e Tráficos e navios Nегreiro: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática***, de autoria de Gilson Rambelli¹⁴, têm contribuído para que esta prática arqueológica seja mais divulgada e alvo de interesse de novos pesquisadores.

Os fatores que contribuem para que este tipo de acidente aconteça, no litoral sul, podem ser vinculados às características de uma costa sem abrigos naturais, pouco sinuosa, com ventos fortes, além da temperatura e correntes associadas a um litoral baixo e sem referência visual. Corroborando com que preconiza no artigo de Calliari: "*Perigos e Riscos associados a processos costeiros no litoral Sul do Brasil (RS): Uma síntese.*"

“Apesar de aparentar homogeneidade, a zona costeira do Rio Grande do Sul (RS) apresenta acentuadas diferenciações relacionadas à geomorfologia, orientação da linha de costa e textura sedimentar (CALLIARI et al., 2005). Tais fatores, associados à ocupação antrópica e a uma hidrodinâmica complexa e variável, resultante da alternância de condições de tempo ameno com a frequente passagem de tempestades tanto moderadas e significativas como severas e extremas, cuja frequência de ocorrência atinge respectivamente 42% e 3,5% (BARLETTA & CALLIARI, 2001; 2003), potencializam perigos costeiros naturais”. (CALLIARI, 2010).

¹³Dr. em Arqueologia Náutica pelo Nautical Archaeology Program da Universidade do Texas A&M (EUA - 2015), atualmente realiza pós-doutorado na Universidade Federal da Bahia - UFBA.

¹⁴ Professor Doutor Visitante – Departamento de Antropologia e Etnologia – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Federal da Bahia – UFBA.

As águas ao sul do paralelo 30°S sempre foram temidas pelos navegantes que por aqui se aventuravam a passar. Atualmente palavras como Mostarda, Solidão e Albardão, nome de alguns faróis da região, ainda causam arrepios nos capitães de navios, que fazem esta rota.

O mar desde cedo me seduziu, seja na beira de um cais, na prática do lazer, seja a bordo de uma embarcação de desembarque de tropa ou mesmo em uma trabalho de escavação em margem de costa. No presente contexto sua presença vai mais além da realidade e percebo que agora estou, metaforicamente, navegando em meio a um mar de teses, com ondas gigantescas de artigos, relatórios de saídas de campo, reportagens jornalísticas, fotografias e ensaios. E é mergulhando nesse oceano de conhecimentos que dou início à produção deste capítulo.



Figura: 02 (Naufrágio do Veleiro Prince of Wales) Fonte: Site Naufrágio do Brasil

Historicamente, no século XIX, a província do Rio Grande do Sul é palco da questão diplomática envolvendo Brasil e Inglaterra, em decorrência do naufrágio do veleiro Prince of Wales, nas proximidades da desértica praia do Albardão, próximo ao Município de Rio Grande. Este episódio, objeto de estudo, ficou conhecido como a Questão Christie.

Inicialmente, como parte metodológica de levantamento de pesquisa realizado na Biblioteca Municipal de Rio Grande, em busca de informações registradas em jornais de

época, contei com a colaboração da Carolina Dietrich Keit¹⁵, que pesquisando para o projeto “*Estudo Arqueológico dos Sítios Litorâneos de Naufrágio do Rio Grande do Sul*”, ajudou-me com informações preciosas registradas nos periódicos Riograndino, do ano de 1861, sobre o naufrágio *Prince of Wales*, objeto de estudo em pauta.

Foram identificados três jornais que circulavam em Rio Grande, na época do acidente, 1861, sendo eles: *Echo do Sul*, *Diário do Rio Grande* e *Commercial*. Em todos os jornais foram identificadas as matérias publicadas a respeito do naufrágio do veleiro *Prince of Wales* onde aparecem os relatos a respeito: da provável data do sinistro, do número de mortos, da nacionalidade da embarcação e da pilhagem da carga.



- Ainda outro Naufrágio –

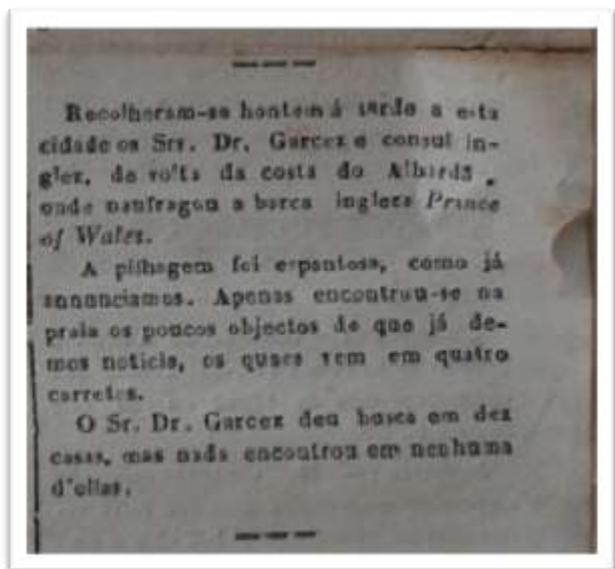
Hontem de manhã, o Sr. Inspetor da Alfandega, recebeu participação de que um novo naufrágio se dera nas costas da nossa barra. Foi elle o do navio inglez *Prince of Wales*, que, procedente de Glasgow, seguia para Montevideo. O lugar em que se realizou o naufrágio dista desta cidade 16 léguas, mais ou menos. È tudo quanto se sabe. Hontem mesmo, seguiram, ao meio dia, para o lugar do sinistro, os Srs. Consul Inglez, Dr. Juiz municipal da 2ª vara, ajudante do guarda-mor (Miller), e dois guardas d'alfandega.

Figura 03 - Naufrágio do Veleiro *Prince of Wales* (Fonte: Jornal *Echo do Sul* de 15/06/1861).

Os jornais *Diários do Rio Grande*, *Echo do Sul* e *O Commercial*, publicaram em junho, julho e agosto de 1861 matérias sobre o acidente envolvendo o *Veleiro Prince of Wales*, Britânico, que havia saído de Glasgow com destino à Montevideu e em junho de 1861, diante de fortes vento, encalhou na Província do Rio Grande do Sul, nas

¹⁵ Graduanda do Curso de Bacharelado em Arqueologia pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG).

proximidades do Albardão. Teve sua carga saqueada e os membros da tripulação mortos. No jornal Diário do Rio Grande¹⁶ é publicado em 19/06/1861 seguinte notícia:



“Recolheram-se hontem á tarde a esta cidade os Srs. Dr. Garces o consul inglez, de volta do Albardão, onde naufragou a barca inglesa *Prince of Wales*”. A pilhagem foi espantosa, como já anunciamos. Apenas encontrou-se na praia os poucos objectos de que já demos noticia, os quais vem em quatro carros. O Sr. Dr. Garces deu busca em dez casas, mas nada encontrou em nenhuma d’ellas”.

Figura 04 - Pilhagem da carga do Naufrágio Prince of Wales (Fonte: Jornal Diário do Rio Grande de 19/06/1861).

Este episódio ficou conhecido como a questão Christie, alusão ao Embaixador britânico William Douglas Christie, que acusou o Brasil de pirataria, exigindo um pedido de desculpas e indenização pelos danos. O qual não foi atendido, gerando assim um conflito diplomático.

O dia 15 de junho os jornais *O Commercial*¹⁷ e *Diário do Rio Grande*¹⁸ publicaram a notícia do naufrágio do *Prince of Wales*, onde consta que no dia 11 de junho por volta das 6:30 horas naufragara um navio na costa. Já no periódico *Echo do Sul*¹⁹ a matéria só sai após quatro dias das primeiras publicações dos dois jornais, acima mencionados, e declara que o naufrágio ocorreu no dia 06 de junho, mostrando assim um desacordo a respeito da data em que ocorreu o sinistro. Outros fatos são evidenciados, os periódicos *Commercial* e

¹⁶ Jornal Diário de Rio Grande, Rio Grande - RS de 19/06/1861.

¹⁷ Jornal O Cammercial, Rio Grande – RS de 15 de junho de 1861.

¹⁸ Jornal Diário do Rio Grande, Rio Grande – RS de 15 de junho de 1861.

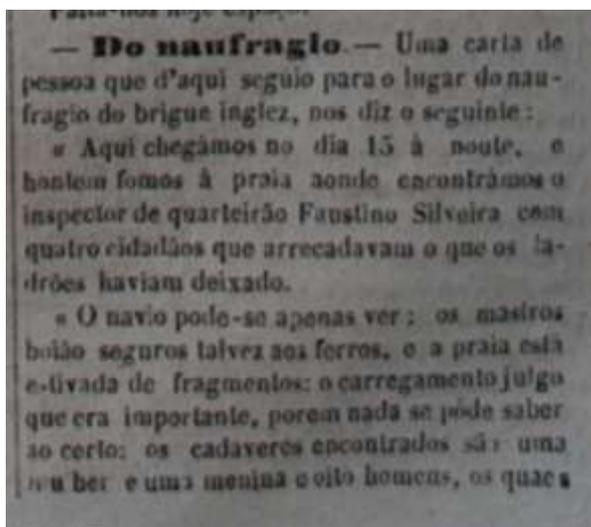
¹⁹ Jornal Echo do Sul, Rio Grande – RS de 19 de junho de 1861.

Diário falam da ação de pilhagem e o *Echo do Sul* relata que moradores daquela região tem o hábito de apoderar-se das mercadorias proveniente dos afundamentos que vem dar na praia.

Quanto ao número de vítimas os jornais estão divididos. O *Echo do Sul* comenta que foram dez cadáveres encontrados, entre eles: uma mulher, uma menina e oito homens. Já os demais jornais alegam que foram cinco as vítimas.

Noticiário do Jornal *Echo do Sul* de 19 de junho de 1861 apresenta a número de mortos no naufrágio:

- Do naufrágio-



Uma carta de pessoa que d'aqui seguiu para lugar do naufrágio do brigue inglez, nos dia o seguinte:

“ Aqui chegamos no dia 15 à noite, e hontem fomos à praia aonde encontramos o inspetor de quarterão Faustino Silveiraco quatro cidadãos que arrecadavam o que os ladrões haviam deixado.

“ O navio pode-se apenas ver: os mastros boião seguros talvez aos ferros, e a praia esta estivada de fragmentos: o carregamento julgo que era importante, porem nada se pode saber ao certo: os cadáveres encontrados são uma mulher e uma menina e oito homens,..

Figura 05 -Do Naufrágio (Fonte: Jornal *Echo do Sul* de 19/06/1861).

O jornal *Diário de Rio Grande*²⁰ foi o único a registrar que as mortes foram por afogamento e que um índio com o nome de Mariano havia sido preso. Também aborda o estado dos corpos encontrados:

“Só foram encontrados os quatro cadáveres por ele(Subdelegado) remetidos, tendo sido encontrado um enterrado e três expostos ao tempo, no meio do campo!

²⁰ Jornal *Diário de Rio Grande*, Rio Grande – RS de 22 de junho de 1861.

Os corpos estavam em muito mau estado, já comidos pelos urubus e quase que em esqueleto.”(DIÁRIO DO RIO GRANDE – 1861).

O naufrágio do Veleiro Prince of Wales, enquanto objeto de pesquisa arqueológica, está relacionado aos testemunhos escritos e arquivados na Biblioteca Municipal de Rio Grande, nas matérias publicadas nos jornais Commercial, O diário do Rio Grande e Echo do Sul.

É notório que há nas informações um sentido de divergências, não havendo consenso quanto à veracidade das informações veiculadas. Ficando evidente a existência de rivalidade jornalística.

O que sobrou dos destroços do veleiro foi leiloado, conforme matéria do jornal Echo do Sul de 29 de junho de 1861, nada restando da estrutura da embarcação.

Durante as saídas de campo, nos dois sentidos, norte e sul, foi possível entrar em contato com diversas pessoas: pescadores desportistas, pescadores tradicionais que residem em vilarejos e com integrantes das guarnições dos faróis, nos quais forneceram as mais diversas informações a respeito dos naufrágios. Entre elas, as que mais chamaram a atenção foram os relatos sobre possível existência da atuação da pirataria na margem de costa, em tempos pretéritos.

Nas narrativas dos pescadores, seja no Albardão, seja na praia do Farol, as histórias que se ouve falar relembram um passado distante, um tempo em que homens rústicos adaptavam-se ao inóspito litoral e trilhavam seus destinos à própria sorte, deixando rastros de suas existências. Conforme alguns pescadores estas histórias foram passadas de seus avós para seus pais, de seus pais para eles e deles para seus filhos, algo que vem como uma tradição. Relatam que em tempos passados a pirataria agia na beira da praia. Ao ser avistado o navio na linha do horizonte, ao entardecer eram acesas tochas de fogo na praia e até mesmo amaradas nos chifres das vacas. As tochas agiam como pontos de referências para os navegantes, que naquela época só tinham a bússola e as estrelas para se orientar. Não podendo de forma alguma se aproximar da costa. Porém, as tochas eram

cada vez mais afastadas para dentro do continente, dando a falsa impressão que a costa estava distante e desta forma as embarcações iam se aproximando mais e mais da margem de costa e quando percebiam o perigo do encalhe já era tarde de mais e inevitável. Então, acontecia o confronto e a pilhagem da carga. Estas atividades ocorriam em períodos de fortes ventos, chuva intensa ou frente fria. Nestes períodos de frente fria, ou épocas do ano, outono ou inverno, é quando o mar se comporta de maneira agressiva e os forte ventos predominam e são de extrema violência, onde apresenta-se um ambiente propício para este tipo de ocorrência.

Este depoimento igualmente me foi relatado pelo Dr. Rodrigo Torres que outrora já tinha ouvido de alguns pescadores tradicionais estas narrativas , durante suas saídas de campo.

Diante do depoimento dos os pescadores é possível entender que a paisagem assume o caráter de fenômeno social, dentro de contextos históricos específicos e, como tal, transmite mensagens interpretáveis em meio à teia de significados em que está envolvido. O homem em sua vivência cotidiana sempre esteve em contato com as formas materiais e com ela estabelecendo a sua materialidade de modo a constituir um canal de comunicação com o mundo, através dos seus sentidos, inserindo-se assim dentro da sociedade. Em contrapartida o homem também influencia o mundo ao seu redor, externalizando o que faz parte de seu mundo interior e é desta maneira que a paisagem assume este caráter de fenômeno social.

A mensagem oral das histórias relatadas pelos pescadores, passadas de geração em geração reforçam os vínculos dos indivíduos com o meio, revelando a existência de subjetividade na interpretação da paisagem. Não podemos nos livrar da subjetividade, uma vez que em toda experiência de consciência está envolvido o que é informado pelos sentidos e também o modo como a mente enfoca, trata aquilo que é informado. Se o mundo real é o mundo percebido, a busca, por parte do pesquisador, se aproxima das sociedades pretéritas por meio da percepção do universo material do qual fazia parte.

Há, portanto a existência de uma mutua interação entre homem e ambiente, configurando neste sentido um processo de cumplicidade envolvente na construção da

paisagem.. Nesta interação entre homem e o ambiente ao qual ele vive e percorre, há o estabelecimento de percepções e conceitos através dos processos culturais, desta forma, a paisagem passa a ser vista como construção social.

O agente social, ator principal neste contexto é o indivíduo, pertencente à comunidade que sobrevive em vilarejos nos confins desérticos do litoral, praia. Desta forma sobrevive dos recursos oriundo, esporádicos, do mar e de algum tipo de cultivo. Mas que ao perceber uma rota marítima e sendo possuidor de raciocínio lógico, vê na oportunidade e na conveniência uma forma de subsistir. E utilizando da estratégia de sinalização desorienta as embarcações, encontrando nesta prática mais uma maneira de garantir sua sobrevivência. Fazendo desta maneira sua própria história, não em circunstâncias escolhidas por ele, mas nas diretamente encontradas.

Nesse sentido a paisagem para estas pessoas que trazem as narrativas das histórias de pirataria não é apenas reflexo de processos sócio culturais, mas atua como um de seus fatores constitutivo. Dentro deste universo envolvente é possível observar através da repercussão internacional documentadas nos periódicos e nos testemunhos orais a presença de certa subjetividade na interpretação da paisagem, onde o espaço, local onde ocorre o naufrágio, atuação dos piratas, é algo familiar, um mundo ordenado e cheio de significado. Portanto, não é explicar o mundo em termos de causalidade física, de eventos históricos ou disposições psicológicas, mas descrever esse mundo, o mais precisamente possível, da maneira como possivelmente o homem o experimentou.

O naufrágio do Veleiro Prince of Wales apresenta aspectos relevantes da paisagem tanto no contexto histórico como na oralidade relatadas pelos pescadores.

Nos jornais de época é apresentada uma paisagem que expressa as tensões políticas que envolveram a questão Christie e são relatadas nas matérias publicadas dos jornais locais, no que diz respeito às circunstâncias duvidosas em que se deu o naufrágio, bem como, a morte de sua tripulação. Os três jornais apresentaram momentos de crítica quanto ao modo como foram conduzidas as investigações

Nas narrativas expressas pelos pescadores a construção paisagística assume aspecto de materialidade, que tem distinta vantagem de transmitir a continuidade dinâmica na relação humano-artefato, dentro da organização social, além de ser considerado como registro. A paisagem observada ou percebida pelos pescadores é a percepção humana do seu mundo. Neste sentido a cultura permite que o observador penetre mais profundamente decodificando e ressignificando a paisagem. O caráter simbólico do lugar²¹ apresenta-se revelado pela linguagem, assumindo um aspecto do real, evidenciando assim a relação entre o simbólico e o real. Que nas palavras de Eliade quer dizer: “invocam a nostalgia de um passado mitificado.” (ELIADE, 1996 apud COSTA, 2003).

Portanto, na dinâmica da paisagem não há somente a inter-relação da ação humana sobre o ambiente, mas está presente também no mundo das ideias e no mundo dos significados, mundo da materialidade, um mundo ordenado pelos órgãos do sentido. Em sua vivência quotidiana os seres humanos estão em contato contínuo com as formas materiais, sofrendo a experiência da materialidade que os cerca à medida que seus sentidos são estimulados. A audição, o tato, o olfato, o paladar e a visão constituem-se, desse modo, nos canais de comunicação que possibilitam a internalização do mundo extracorpóreo. Esses canais comunicam os princípios do grupo no qual o indivíduo se insere, seja no nível familiar, seja no nível mais abrangente.

Constantemente criamos paisagens a partir de nossas percepções. E é neste sentido que considero digno de preservação e de divulgação a oralidade dos pescadores, a respeito da ação da pirataria nas margens de costa, pois ela representa a carga simbólica que estes indivíduos criaram para se apropriar e se identificar culturalmente com o meio.

²¹Representa a porção do espaço geográfico dotada de significados particulares e relações humanas

3.2 Naufrágio do Navio Mercante Altair

As informações descritas a seguir fazem parte de uma coleta de dados levantados junto ao Comando do 5º Distrito Naval, saída de campo e pesquisas em meio eletrônico disponível na internet .

O naufrágio do Navio Mercante Altair aconteceu em 6 de junho de 1976, após ter sido castigado por um fortíssimo temporal que o acompanhou por três dias, desde sua saída da Argentina.

O navio de nacionalidade brasileira pertencia a Linha Brasileira de Navegação S/A – Libras, zarpou do porto de São Pedro, na Argentina em 3 de junho, com destino a Natal, e com escala prevista no porto do Rio de Janeiro. Carregado com uma carga de 2.800 toneladas de trigo, não suportou as intempéries de um ciclone extratropical que assolou a região, causando diversas avarias na embarcação que resultou no seu encalhe na praia. (TRIBUNAL MARÍTIMO, 1978)²².

O comandante Raymundo Bacelar do Carmo, comandante do Navio Mercante Altair, relata no processo de Nº 8.831 do Tribunal Marítimo as causas que deram decorrência ao encalhe:

“(.....) no dia 5 o vento aumentou de intensidade, resolveu colocar o navio em capa²³, diminuindo a velocidade,...no dia 6 o navio já estava com diversas avarias, permitindo penetração de água,.... no dia 6 o navio já estava com adernamento²⁴ bem acentuado para bombordo²⁵ e o tempo continuava ruim,.... O Comandante tomou conhecimento, por intermédio do chefe de Máquinas, de que havia água nos tanques de lastro a bombordo, tendo ordenado que fosse esgotado.às

²² <https://www.mar.mil.br/tm/download/anuario/1978/8831.pdf>

²³ Designa-se por “capear” uma das formas mais comuns de navegar com más condições climáticas, é ter a proa de frente para as ondas, para controlar melhor o movimento de deriva.

²⁴ Que está inclinado, ou seja, submergido mais de um lado.

²⁵ Lado esquerdo da embarcação, quando se olha para onde se navega. Antônimo: estibordo ou boreste.

12:10 hs passaram a navegar em direção à barra do Rio Grande numa tentativa de arribar²⁶. Foi passado um rádio um rádio,...Estou arribando com adernamento. Solicito providenciar práctico máxima urgência, Como o adernamento aumentasse,....., e já houvesse infiltração de água na praça de maquinas, o Comandante achou que não tinha condições de chegar ao porto de Rio Grande e entrar à barra, Por esses motivos, reuniu os Oficiais e principais da guarnição, deliberando a varação²⁷ do navio, para salvar as vidas humanas e, se possível, o navio e a carga.” (Com5DN-Processo 8.831 do Tribunal Marítimo)²⁸



Foto: 05 (Baleeira do Navio Altair – JUNHO/1976) Fonte: Internet Site - Reviews-Navio

Às 10h00min do dia 7 o comandante da embarcação ordena o abandono do navio, duas baleeiras são baixadas e a tripulação desembarca. Pescadores da região dão o primeiro apoio.

Então, a partir do dia 7 junho 1976, a cerca de 15 km de distância do Balneário Cassino o Navio Mercante Altair, com sua imponente estrutura destoa no horizonte e começa a fazer parte da paisagem dos riograndinos, cassinenses, e turistas que visitam a região. (TRIBUNAL MARÍTIMO, 1978).

²⁶ Ser obrigado a entrar com um navio em um determinado porto que não era o seu destino inicial.

²⁷ É quando um Navio navegando, por algum motivo de sinistro, o Comandante decide que fazer o encalhe do Navio é uma decisão mais adequada para salvar a embarcação.

²⁸ Processo disponível no site da Marinha <https://www.mar.mil.br/tm/download/anuario/1978/8831.pdf>

Nas palavras de Rambelli, a embarcação enquanto sítio irá representar:

“... um sistema complexo que, como qualquer representação da sociedade, envolve desigualdade, contradições e conflitos sociais. Seja a embarcação entendida como designação comum a toda construção destinada a navegar sobre a água – artefato flutuante; ou a embarcação enquanto a maior expressão histórica dos fluxos de trocas enquanto estrutura de poder; ou embarcação enquanto representação flutuante das relações sociais; ou embarcação enquanto paisagem humana móvel; ou ainda, a embarcação enquanto símbolo de identidades sócio históricas regional, nacional e internacional” (RAMBELLI, 2003, p.83).

Portanto o sítio de naufrágio representa uma paisagem complexa que diz respeito à maneira com que os agentes moldam e organizam seus espaços dentro de uma diversidade de propósitos. Uma paisagem que a partir de agora irá expressar diversos momentos da realidade de diversos atores. E é dentro desta trágica conjuntura que o Navio Mercante Altair vem a compor a paisagem do Balneário Cassino, sendo interpretado pela arqueologia náutica como um sítio de naufrágio.

... paisagem não apenas transmite mensagem social, mas as recebem e processam, dentro de um código de significados compartilhado pelos indivíduos”. (SOUSA, 2005, p.297).



Foto: 06 (Navio Altair Encalhado – JUNHO/1976) Fonte: Internet Site - Reviews-Navio

Atualmente o Navio Mercante Altair, de bandeira brasileira, está localizado nas coordenadas 32°17'31.06"S e 52°15'35 do nosso litoral. É caracterizado como representante de uma parcela do passado, ativo no presente, dentro de um espaço intersubjetivo criado pelas nossas representações mentais. Representado por um sistema simbólico interpretável, definido como cultura.

Em saída de campo a graduanda em arqueologia Yasmim Acosta teve contato, nas proximidades da embarcação, com o Sr. Sidinei Campos Gonzalez, um dos pescadores que participou da ajuda ao tripulantes, por ocasião do dia 7 de junho de 1976., que gentilmente concordou em falar sobre o naufrágio.

A entrevista foi gravada pela graduanda, onde o Sr. Sidinei apresenta-se como: ” *filho natural do Cassino, morador e pescador matriculado. Com as cadernetas²⁹ em dia*”. As quais ele faz questão de enfatizar e mostrar, com muito orgulho. Ele conta que após o resgate, ele e outros quinze pescadores da região foram contratados para trabalhar na segurança da embarcação. Por dois meses se revezavam, durante às 24 do dia, para impedir que algo fosse roubado do navio. E nas horas de folga trabalhavam apoiando a equipe de resgate na tentativa da retirada da embarcação do encalhe.



Foto: 07 (Baleeira do Navio Altair – JUNHO/1976) Fonte: Internet Site - Reviews-Navio

²⁹ Caderneta é uma modalidade de licenciamento de pesca para pescadores profissionais.

Sr. Sidinei relata que em certa ocasião, durante uma madrugada, presenciou a embarcação boiar e dar duas voltas em torno de si, em consequência do represado da maré, mas ao término do represado ela voltou a encalhar, após a maré baixar. Acrescenta que o fato foi rapidamente comunicado ao encarregado do resgate, Sr. Bertoldo, que não deu a mínima atenção ao caso. Este relato é carregado de sentimento e de uma suposta certeza, por parte do Sr. Sidinei, que em seu discurso enfatiza: “... *não existia interesse de desencalhar aquela embarcação*”.

Diversas tentativas foram feitas, por um engenheiro da empresa de seguros, no sentido da retirada da embarcação, mas nenhuma teve algum resultado significativo, permanecendo dia após dia a embarcação cada vez mais presa as areias da praia, relata o entrevistado.

A figura do Sr. Sidinei revela, com o decorrer da entrevista, um universo de conhecimento, adquiridos por ele, como pescador, na interpretação da natureza. Mostra-se conhecedor dos ventos predominantes na região e das marés que ocorrem durante o dia. Seus contos a respeito de seus feitos como pescador aparecem carregados de simbolismo, que vão dos mais assustadores, até os mais hilários. Um personagem impressionante que após esta entrevista, dias depois nos deixou.

O navio Altair foi ao longo dos anos sofrendo as intempéries, lentamente sendo sugado pelas areias. Ao passar dos anos virou atrativo, para aqueles que costumam visitar a praia. Um ponto de referência para os amantes da pesca.



Foto: 08 (Navio Mercante Altair) Fonte: Internet Site - Reviews-Navio

Em seu entorno criou-se um ambiente todo propício para a fauna e flora aquática, um ótimo lugar para pescaria. Porém, representa perigo permanente, um obstáculo fixo, que oferece risco aos banhistas por sua existência.

Reduto para os surfistas que curtem pegar onda na praia, como expressa Eduardo Santos³⁰, porém é preciso ter cuidado com as correntes de retorno, pois o surfista corre o risco de ser jogado contra as ferragens da embarcação.

O navio encalhado, como a maioria das pessoas o chama, está entre os locais mais conhecido da praia. Tornando-se assim um ambiente vivencial, social, onde as pessoas encontram-se para um banho de praia, um bate papo no fim de tarde, para assar um churrasco, tomar chimarrão e tirar fotos, tendo o naufrágio como protagonista desta paisagem.

Em um relato de campo gravado pelo graduando Mateus diz que quando ele e sua equipe estavam nas proximidades do navio, foi possível observar a inter-relação das pessoas com a embarcação. Em determinado momento de uma entrevista são observados algumas pessoas na estrutura da embarcação. Abordados pela equipe que se identificou como estudantes de arqueologia, os turistas se apresentaram como um grupo de amigos de outros estados, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina. Relatam visitar a praia com certa frequência, sempre em período de férias, e têm como prática extrair mexilhões e siri, capturados no entorno do naufrágio Altair e consumi-los muitas vezes no próprio local.

A imagem do navio também é outro referencial para divulgação da praia do Cassino. O comércio local no verão apropria-se de sua imagem para lucrar, ele aparece divulgando a praia do Cassino em: cartões postais, camisetas, quadros de pinturas, canecas personalizadas, adesivos de automóveis, calendários, mídia de vídeo na internet, sites turísticos e outros mais.

³⁰ Pescador entrevistado nas proximidades do Navio Altair.



Foto: 09 (Lembrança do Altair - SETEMBRO/2015) Fonte :André Luiz

O navio Altair atualmente encontra-se bem degradado em função do intemperismo natural que age em sua estrutura por cerca de 40 anos. No futuro próximo restará somente as lembranças, e um saudosismo que permanecerá em nossos pensamentos. Ao olhar esta foto recorro o dia em que à tirei, foi em um fim de tarde de uma quinta-feira, com muita chuva. Neste dia a previsão do tempo registrava uma forte frente fria, confesso que minha intenção não era ir especialmente para fotografá-lo. Mas as circunstâncias propiciaram para que acontecesse. Nesta quinta-feira, pela manhã, tive um encontro marcado com o professor Calliari e fiquei surpreso ao saber que ele está recolhendo subsídios para um livro sobre naufrágios. Em meio a nossa conversa viajamos um pouco através da costa do litoral do RS, com um mapa a nossa frente, localizamos alguns naufrágios que nos são familiares, além do professor me explicar um pouco a respeito da dinâmica de nossa costa, assunto este que é sua especialidade. Durante nosso bate papo o professor mostrou uma foto recente do naufrágio Cama de Fakir. E é aí que começa a dinâmica da foto do Altair, ao observar a foto apresentada, percebo a presença de um sangradouro erodindo sua estrutura. Acometido de um sentimento de perda fiquei preocupado em não poder fazer nada. No decorrer desses anos em que transitei por inúmeras vezes na praia acabei criando um sentimento de cumplicidade com meus objetos de pesquisa, e quando falo meus, percebo até mesmo um vínculo de posse. Entendo que não se trata apenas de suas estruturas, mas sim uma interação de coisa que estão em sua

volta, o cheiro da maresia, o vento, a areia, a chuva, o sol, são os temperos que compõem esta paisagem.

Ao fim do dia a chuva deu uma trégua e decidi partir para praia a fim de registrar os últimos momentos do naufrágio Cama de Fakir. Não tinha certeza se o acesso iria me proporcionar chegar até ele, mas dei de mão na máquina fotográfica, abasteci a moto e parti para praia. Meu fiel escudeiro, Nilo, não pode me acompanhar porque tinha compromisso com o trabalho. A praia estava cheia e o mar bastante revolto, a frente fria exibia sua marca de hostilidade, adentrei a praia com cautela, receoso e torcendo para que nenhum incidente viesse a ocorrer. Logo no início do deslocamento começou a chover e o céu que estava acinzentado agora apresenta infinitas nuvens escuras, a chuva incidindo sobre a viseira do capacete diminui a visibilidade e foi preciso muita atenção porque o terreno da praia nos reserva uma série de surpresas. As torres do parque eólico ficaram encobertas pela forte chuva que caía, só sendo percebidas porque conheço a região. Imagino como os viajantes que por aqui sucumbiram, com suas embarcações, devem ter se sentido diante do nada. O que me seduz nesta reflexão é a fascinante ausência da presença humana. Como um ambiente como este, de caráter sazonal, imprime sensações diversas em nosso imaginário? No verão é apaixonante, despertando em muitas pessoas a necessidade de estar junto dele, no inverno torna-se rude e hostil afastando até mesmo os admiradores mais fieis e os surfista desbravadores de ondas. Em fim, cheguei próximo do navio Altair, mas não foi possível transpor o sangradouro que descia das dunas, pois a profundidade era grande e o do fluxo d'água, impossibilitava o acesso. Diante desta situação minha caminhada chegava ao fim. Então foi neste momento que comecei a fotografar o Altair. E tão logo terminei as foto, tratei de retornar, pois a noite não tardava a chegar. Nesta narrativa sobre a foto do navio Altair foi possível apresentar um exercício sobre a interpretação da paisagem, de modo a mostrar uma dimensão da minha realidade através da manifestação da materialidade.

Bourdieu expressa esta concepção da seguinte forma:

“Em sua vivência cotidiana os seres humanos estão em contato contínuo com as formas materiais, sofrendo a experiência da materialidade que os cerca à medida que seus sentidos são estimulados. A audição, o tato, o olfato, o paladar e a visão constituem-se, desse modo, nos canais de comunicação que possibilitam a internalização do mundo extracorpóreo. Esses canais comunicam os princípios do grupo no qual o indivíduo se

insere, seja no nível familiar, seja no nível mais amplo da sociedade. Em contrapartida, os seres humanos também influenciam o mundo ao seu redor, externalizando o que faz parte de seu universo interior.” (BOURDIEU, 1977 apud RAHMEIER, 2010, p.33).

Nesta passagem Bourdier apresenta o mundo revelado a partir da experiência humana objetiva e subjetiva.

Capítulo IV - O Farol de Mostardas e a Comunidade da Praia do Farol

A intenção deste capítulo é argumentar em favor da teoria da paisagem de modo que os Farol de Mostardas e a Comunidades da Praia do Farol consigam apresentar um vínculo de continuidade com os naufrágios no processo de formação da paisagem. Mostrando a existência de interação entre homem e ambiente que ora assumem papéis ativos e passivos, dentro do processo de formação da paisagem.

A história dos faróis está vinculada às dificuldades de orientação que muitos aventureiros de tempos passados encontraram ao lançar-se ao mar e nele navegar durante a noite.

O farol de Alexandria, localizado no Egito, foi construído no ano de 300 aC é o farol mais antigo que se tem notícia e foi destruído no ano de 1300 por um terremoto, evidenciando assim a preocupação do homem com os acidentes náuticos.

No Brasil, o primeiro farol foi construído em 1697 no estado da Bahia, Farol de Santo Antônio da Barra. Foi construído no forte que leva o seu próprio nome e inicialmente era constituído por um lampião alimentado com óleo de baleia.

Com uma orla marítima de aproximadamente 620 Km de extensão a Planície Costeira do Rio Grande do Sul, conforme VILLWOCK & TOMAZELLI,(2000, p.378), possui atualmente 16 faróis e 4 farolete, 8 faróis são guarnecidos por militares da Marinha e estão distribuídos em toda a costa do Rio Grande do Sul. São monumentais construções de engenharia presentes na paisagem da nossa costa, prestando relevantes serviços aos navegantes que cruzam nosso mar, impedindo que as embarcações se aproximem da costa durante a noite. Uma necessidade que evoluiu decorrente das inúmeras incidências de acidentes náuticos.

Nos tempos atuais, muito embora com a presença da tecnologia, envolvendo o uso de satélites e GPS, voltados para orientação, é o lampejar da luz de um farol que dá a segurança precisa aos comandantes de embarcações quanto ao rumo a ser seguido.

A figura do faroleiro por sua vez, remete a uma humanidade que torna o farol um marco poético. Um ser, que por muitas vezes estando confinado à solidão de sua função, acaba por evocar uma visão romântica a qual se torna fonte de inspiração para poemas, como o abaixo citado:

NO FAROL, A VIGIAR

Farol que alerta sobre os perigos,
com sua luz orienta os navegantes.
Farol que resgata e salva da morte.
Porque ali não falta aquela presença
de um dedicado faroleiro, para vigiar.

Louvados sejam todos os profissionais
que trabalham nos faróis ...dedicados,
observando a agitação e o furor das ondas;
laboriosamente, na tranquilidade das águas
identificando os perigosos recifes e rochedos,
os locais das correntes traiçoeiras, mortais.
São amigos distantes, sempre muito zelosos,
a proteger os que neles confiam, tão atentos.

Sejam todos os faroleiros abençoados!
Semelhantes aos sinos anunciantes,
são como olhos angelicais, atentos
aos rochedos e obstáculos escondidos.
Nos mares, estão sempre vigilantes
para impedir os trágicos naufrágios.
Cumprindo habituais missões de resgate,
os faróis e seus vigias, divinos emissários.

Para evitar acidentes, estão nos seus faróis.
Ali passam a sua vida. Em observação solitária,

a zelar e cuidar do seu próximo nas embarcações
perscrutam com amor o horizonte e os mares.

As informações que transmitem, seus avisos
já muitas vidas conseguiram orientar e salvar.

Benditos sejam os que vigiam, nos faróis !

(CAMPOS, 2013)³¹



Foto :10 e 11 (Farol Capão da Marca) Fonte: Nilo Muller



Foto :12 e 13 (Farol da Conceição) Fonte: André Luiz

³¹ <http://www.theresacatharinacampos.com/comp5462.htm>

O romantismo que cerca o imaginário entre farol e faroleiro, atualmente cede lugar à frieza e à desumanidade dos modernos faróis feitos em metal. Alguns, ainda em concreto apresentam suas antigas aberturas que em um dia serviam de porta ao solitário faroleiro, hoje estão ali seladas por paredes recentes destinadas a descartar aquele que perdeu lugar para os sistemas modernos de iluminação e que dispensam a constante vigilância humana.

Segundo a publicação das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) da Marinha do Brasil ³², os faróis são definidos como:

“Auxílio à navegação constituído por uma estrutura fixa, de forma e cores distintas, montado em um ponto de coordenadas geográficas conhecido na costa ou em ilhas oceânicas, bancos, rochedos, recifes ou margens de rios, dotado de equipamento luminoso exibindo luz com característica pré-determinada e com alcance luminoso superior a 10 milhas náuticas. NORMAM-17/DHN”

Os faróis no litoral sul do RS podem ser vistos como um imenso sítio arqueológico, um espaço moldado pela ação do homem. Uma paisagem que manifesta uma caráter de cunho social para as pessoas que compõem este ambiente, refletindo assim seus anseios frente a um momento específico. Eles apresentam-se como um texto que precisa ser interpretado aos olhos de seu observador. Para muitos ele significa certeza do rumo certo, para outros um ponto notável no terreno usado para encontros de lazer, e inúmeros outros sentidos interpretativos.

³² Documento Normativo da Marinha que auxilia os navegante nos procedimentos relativo aos sinais náuticos.



Figura 6 – (Faróis) Fonte: Serviço de Sinalização Náutica da Marinha.

Dentro da estrutura do tema proposto por este trabalho, "*Naufrações e faróis: uma arqueologia da paisagem do litoral sul do Rio Grande do Sul*", os faróis aparecem como fator determinante para a compreensão da dinâmica do processo de continuidade e mudança que constitui uma paisagem, surgem como necessidade frente ao expansionismo naval emergente.

A narrativa que irei desenvolver abrange o Farol de Mostardas e sua comunidade. Portanto para chegar a este contexto foram observadas as seguintes metodologias envolvendo pesquisas bibliográficas na biblioteca do Comando do 5º Distrito Naval (Com5DN), visita programada no Serviço de Sinalização Náutica (SSN) em Rio Grande, visita programada à Divisão de Operações no Comando do 5º Distrito Naval, localização dos faróis por georreferenciamento, produção de mapa de localização dos faróis junto ao Google Earth, saídas de campo com visitação ao Farol Mostardas e comunidade da praia do Farol.

O Farol de Mostardas está localizado no município de Tavares, Latitude 31° 14' 78" S e Longitude 050° 54' 31" W, na região litorânea, frente para ao Oceano Atlântico. Esta região foi habitada, antes da chegada dos imigrantes açorianos, no século XVIII por índios tupi-guarani, minuanos, carijós e os "patos", que tinham os pés grandes, chamado pé-de-pato. Os índios desapareceram com o processo de colonização, deixaram fortes marcas de sua cultura e história, como os sambaquis, e outros vestígios arqueológicos encontrados na região.

Geograficamente o Farol de Mostardas ocupa uma posição estratégica na região, rigorosamente definida para proporcionar aos navegantes uma melhor forma de orientação. De acordo com o relatório datado de 08 de março de 1887 do Diretor de Faróis Capitão de Fragata Benjamin Cerqueira Lima ao Ministro da Marinha, assim fundamentou a necessidade da construção do Farol de Mostardas:

“Entre os pontos citarei os seguintes, de que preferencia devem ser atendidos: (...); e finalmente a ponta de mostardas, na província do Rio Grande do Sul, pela sua inflexão que também ali faz a costa, que é baixa perigosa e sem ponto notável de reconhecimento. (Relatório do Diretor de Faróis CF Cerqueira, 1887).”

A narrativa do Diretor de Faróis para justificar a necessidade da presença de um farol, é carregada de informações e faz com que o leitor, imagine como é a forma do local descrito, com características que inviabilizam uma navegação segura e portanto necessita de sinalização.

Em 11 de junho de 1894 o Farol de Mostardas foi inaugurado em uma torre metálica de 35 metros de altura e com uma aparelho lenticular dióptrico de 3ª ordem, modelo Francês, emitindo lampejos vermelhos e brancos de 30 em 30 segundos de duração, visíveis a 17 milhas em tempo claro. Em 1939 a estrutura metálica não resistiu às intempéries da região e foi substituída por uma torre de alvenaria com faixas horizontais brancas e pretas. Atualmente o seu funcionamento é por meio elétrico, possui gerador próprio e também dispositivo para funcionamento a gás. O farol possui rádio que permite ao faroleiro estabelecer comunicação com o Serviço de Sinalização Náutica da Marinha e com os comandantes das embarcações mais próximas. Enquanto criações sociais, as forma arquitetônica do farol de Mostardas funcionam como instrumentos que, em níveis diferenciados de influência, direcionam os seres humanos para uma atuação no mundo.

O farol e as demais estruturas de apoio como: casa do faroleiro, paiol do gerador e estruturas administrativas, apresentam-se como ponto notável, não só para as embarcações que estão no mar, mas também para comunidades que se estabeleceu em seu entorno e o tem como referencial.



Foto: 14 (Farol de Mostardas- JUNHO/2015) Fonte : André Luiz

A comunidade que se estabeleceu em seu entorno, na praia do Farol – Balneário de Tavares, é composta na sua grande maioria por pescadores tradicionais, que possuem conhecimento do uso e do manejo dos recursos naturais, transmitidos de geração em geração. Vivem com pouco recurso financeiro, com fraco poder político e têm na pesca o principal meio de subsistência.



Foto: 15 (Vista aérea da Praia de Tavares- JUNHO/2015)Fonte: André Luiz

Nesta mesma região, nas proximidades do farol, foi criado em 1986 o Parque Nacional da Lagoa do Peixe, reserva de proteção ambiental, localizado no litoral na planície costeira. O Parque abriga aves austrais e boreais, é considerado uma das principais unidades de conservação, com maior riqueza de aves migratórias do Brasil.

É bom ressaltar que após a criação do Parque, os pescadores da região ficaram impedidos de pescar na Lagoa do Peixe, fato este que veio a ocasionar descontentamento entre os pescadores e o poder público, sendo desta forma estabelecida uma relação de poder, onde um grupo estabelece regras e impõe o seu controle sobre um outro grupo. Esta decisão política acarreta o surgimento de uma nova ecologia das coisas e as pessoas que outrora interagiam neste meio, agora aparecem excluídas no novo contexto que ora surge.

A Lagoa do Peixe, para as comunidades de pescadores, exercia uma imensa capacidade de subsistência para as diversas famílias de pescadores que ali capturavam peixes e crustáceos. A captura dos crustáceos, em especial o camarão cor de rosa, conforme relatam os pescadores, era uma das capturas mais rendosas e envolviam todos da família, desde os mais velhos, que se ocupavam na manutenção das redes de pesca e ensinavam os menos experientes a arte do remendo, até às mulheres que após a pesca ajudavam a descascar e acondicionar o camarão para venda.

Ao ser criado o Parque foi criado também uma forma de imposição de poder que exclui os pescadores, nega a organização social e exclui as demais pessoas, provocando sentimentos diversos.

Em relatos do viajante Auguste Saint-Hilaire, no século XIX, aparece em seus escritos alusão à prática de pesca exercida por comunidades locais junto à Lagoa do Peixe.

“Ao deixar Mostardas, o naturalista deparou-se com ” um lago chamado Lagoa do Peixe” a qual “se estende por detrás da casa em que nos hospedamos, tem pouca profundidade suas águas salobras. Como fica muito próximo do mar, os moradores da região habituaram-se a abrir, de quando em quando, um sangradouro que comunica com o oceano; a lagoa enche-se de peixes que se apanham sem dificuldade” (SAINT-HILAIRE, 1974, p.54)

Após impostas as restrições de pesca na Lagoa do peixe restou para os pescadores apenas a pesca no oceano. Muitos pescadores acabaram abandonando a profissão e a comunidades da praia do farol, em busca de novas opções de vida.

Os pescadores que permaneceram tiveram que se adaptar à nova realidade. A praia do farol é um local isolado com acesso privilegiado somente para o oceano. No inverno e primavera o balneário é ocupado somente por um número pequeno de pescadores, que neste período desenvolvem a sua principal atividade de pesca na captura do bagre, da tainha, da corvina, da anchova e outros. Nesta época do ano nada funciona no balneário e as casas na grande maioria estão fechadas dando uma sensação de abandono.

Ao transitar pelas ruas do balneário percebo que a maioria das casas estão realmente sem moradores e as poucas casas que estão com alguma janela aberta os moradores ficam por traz das cortinas a me observar, desconfiados com a minha presença.

Ao conversar com alguns moradores que residem o ano inteiro na praia do farol eles relatam que não existe nenhuma preocupação do poder público com os pescadores, eles tem a certeza que foram esquecidos. Relatam que quando precisam de algo têm que se deslocar para o município de Tavares, distante 15 Km do balneário. Não existe transporte coletivo que chegue até a praia e os moradores que não tem meio de transporte próprio têm que contar com solidariedade dos demais. Essa distância não é muito grande, mas se considerarmos que o acesso se dá por meio de campos, dunas de areias e terrenos alagados, torna-se uma distância que deve ser reconsiderada. E dependendo da época do ano, o acesso só é possível através de veículo tracionado. Em casos extremos, os moradores, buscam na guarnição do farol ajuda para estabelecer contato com a cidade, pois o sinal do aparelho celular muitas vezes não funciona.

Para os pescadores o farol atua como ponto de apoio para a comunidade nas situações de emergências, pois possui rádio transmissor e comunicação via satélite, possibilitando socorro rápido, via helicóptero nos casos extremos. Os militares da guarnição do farol também sentem o descaso e isolamento. Há alguns anos atrás o farol era guarnecido pelo faroleiro e sua família, que permanecia no local por um período estabelecido de dois anos. Mas devido ao local não ter nenhuma infraestrutura, sem acesso à escola, sem transporte e sem atendimento médico, as famílias foram retiradas e a

guarnição agora cumpre um período de 3 meses e ao término deste são substituída por outra guarnição.

O Sub Oficial Bittencourt, membro da guarnição do farol, relata que o farol também funciona como uma Organização Militar, estruturada na hierarquia e disciplina, está sujeito à rotina de expediente diário, manutenções periódicas tanto nas instalações como no Farol e pautado na segurança das instalações. Os pescadores estão sempre mantendo o contato com a guarnição, sempre que algo é necessário, eles ajudam com boa vontade. Segundo Bittencourt: "Procuramos manter um bom relacionamento, temos mesmo uma cumplicidade, até porque estamos todos muito isolados."

Fatos como o que constatei pessoalmente ao chegar ao balneário no mês de julho, durante saída de campo.

Após 150 km de estrada cheguei ao balneário e ao pedir um café e algo para comer, em um bar, recebi a seguinte resposta: *"... só servimos bebida, seu moço, neste período do ano é só o que se vende, pois não tem quem compre e os vendedores nem aparecem."*

Outro caso foi o de um pescador chamado Ademir que estava com a mão machucada em decorrência de um corte profundo produzido por madeira e não foi assistido por nenhum profissional da área médica, estando ele recebendo cuidados dos vizinhos e amigos. E quando questionado sobre a existência de um posto ambulatorial, a resposta foi:

" Isso só tem em época de veraneio, quando a prefeitura de Tavares manda uma enfermeira pra ficar aqui de plantão." (ADEMIR, 2015)³³

No verão o balneário torna-se vivo e recebe um grande número de turistas que buscam a região para desfrutar da praia e do turismo junto ao Parque Nacional da Lagoa do Peixe. Neste período a atividade da pesca no oceano é reduzida em decorrência da

³³ Narrativa de Pescador Tradicional entrevistado na Praia do Farol.

oferta de pescado e período de defeso, além de não ser facultado a estes pescadores exercerem a pesca junto ao Parque Nacional da Lagoa do Peixe, pesca do camarão rosa, tendo que buscar em outras atividades uma maneira de garantir seu sustento.

Esta dicotomia que se estabelece na sazonalidade da pesca faz com que o pescador que vive no entorno do farol crie estratégias para que em seu ambiente natural possa desenvolver atividades com base em seu domínio do meio.

Mala Veia e Xixo, pescadores da região, relatam que desenvolvem atividades diversas para poder ganhar algum dinheiro.

Mala Veia é um pescador de aproximadamente 60 anos, relata que além da pesca de rede, trabalha de caseiro, de guia de pesca escolhendo os melhores lugares pesqueiros na praia e acompanha os turistas durante visitações aos faróis e na Lagoa do Peixe.



Foto: 16 (Guia de pesca – MAIO/2015) Autor: André Luiz

Já Xixo além da pesca de rede, atualmente, está exercendo a função de Guardião de uma embarcação que esta encalhada na proximidade de Mostardas, mas como ele mesmo relatou: *“Não é por muito tempo, pois na última ressaca o mar maltratou muito a embarcação e em breve vou ter que arrumar outra atividade”*.



Fotos: 17 e 18 (Embarcação Sem Nome, após uma frente fria - JUNHO – AGOSTO / 2015)³⁴

Autor: André Luiz

Outros pescadores agregam a atividade do mar com atividades de manutenção de redes / embarcações; trabalho com terra no cultivo da cebola, além da modalidade de resgatar pequenas embarcações que venham a encalhar na praia.

O contato com alguns pescadores não se deu de forma muito espontânea, foi difícil, muitos não gostam de responder questionários, outros não querem de forma nenhuma tirar fotografia e dizer seus nomes, usam apelidos para se identificar. Mas em todos reside o mesmo sentimento de impotência frente ao descaso do poder público, em especial dos órgãos fiscalizadores, que conforme relatam:

“... tiraram nossa forma de sustento, estabelecendo regras para pescar, além de proibir nosso acesso à Lagoa do Peixe, um local onde aprendemos a pescar. Só tiraram e não dão nada em troca. Em troca atrasam o seguro defeso e não podemos ter outra atividade porque eles retiram o benefício do pescador que trabalha em outra profissão.” (narrativa feita por Mala Veia, 2015).

Percebe-se na narrativa dos pescadores que o fator ambiental aparece imperativo com impacto direto sobre a organização econômica, política e social da comunidades. Uma paisagem conflituosa que privilegia o ecológico em detrimento da cultura tradicional local.

³⁴ Embarcação parcialmente destruída após uma passagem de frente fria.

Percebe-se que o farol de Mostardas incorpora o sentido de diversas paisagens, assumindo diversos universos. No imaginário poético reside o romantismo voltado um faroleiro que vive isolado; em suas estruturas como ponto notável no terreno é um referencial de segurança para os viajantes náuticos e terrestres; para os pescadores tradicionais uma representação de segurança em meio ao isolamento e uma alternativa econômica frente às imposições; para os militares da guarnição o farol assume e desempenha todas as características de uma organização militar, além de sua missão primordial que é sinalizar. Estas são apenas algumas percepções que se moldam e estabelecem vínculos entre emissor e receptor na formação da paisagem.

Segundo Chauí (1995): *“é através da percepção que nossa consciência relaciona-se com o mundo exterior.”* (Chauí, 1995 Apud Pellini, 2009, p.23).

Percepção é vivência, é o modo de a consciência relacionar-se com as coisas no mundo. Percepção é a forma como através dos sentidos as coisas do mundo natural e humano chegam à nossa consciência. Para poder conhecer e entender algo, a consciência ativa conceitos mentais que dão forma ao que é percebido, intermediando assim a relação sujeito/objeto. Perceber é traduzir um objeto de percepção em um julgamento de percepção, é estabelecer uma interpretação que tem lugar entre a consciência e o mundo percebido.

Considerações Finais

A pesquisa intitulada Naufrágios e Faróis: uma arqueologia da paisagem no litoral sul do Rio Grande do Sul, foi desenvolvida através do estudo da Arqueologia da Paisagem, com a problemática voltada para pensar sobre este universo polissêmico que são os naufrágios e faróis, fruto da produção humana, mas também decorrência de fatores ambientais, que estão silenciosamente carregados de significados e interpretações.

Dentro desta perspectiva foi de grande relevância perceber o dinamismo que envolve os naufrágios e faróis, bem como mostrar que é possível fazer arqueologia nos mais diversos segmentos onde o homem tenha deixado marca de sua presença, seja tanto em terra ou mesmo embaixo d'água.

Desde o início esta pesquisa apresentou-se envolvente, começou em campo, na escavação do Naufrágio Inédito, onde as percepções envolvendo os órgãos dos sentidos do escavador possibilitaram perceber a atmosfera subjetiva que envolvia o sítio e além. Dentro do sítio, o contato não se limitava apenas com a cultura matériá, havia uma inequívoca interação entre homem e natureza. A paisagem se constituía, assim, num híbrido homem/ambiente, ou cultura/natureza. Além sítio esta interação permanecia ativa no farol, onde as atividades administrativas que envolviam a equipe e sítio de naufrágio eram executadas e uma outra dimensão surgia com novas relações.

O desenvolvimento desta pesquisa foi mais que um desafio, tornou-se uma superação e tem seu valor vinculado a uma brilhante equipe que incluiu docentes, discentes e comunidades. Onde através das mais diversas formas de construções das paisagens interagiram e relacionaram-se para a conclusão deste trabalho.

No primeiro capítulo, **Contexto Geral da Pesquisa**, foram delimitadas as áreas de interesse, sul e norte; estabelecidos os objetos de pesquisa, dois naufrágios e um farol; instituído corte temporal; e abordados os métodos e técnicas de pesquisas a serem utilizados.

No segundo capítulo, A paisagem e um litoral hostil: homens e ambiente, foram abordadas as características da região, envolvendo aspectos físicos e naturais da costa do Rio Grande do Sul que propiciam a incidência de inúmeros acidentes náuticos na região litorânea. No contexto Histórico as narrativas de Dreys, viajante do século XIX, apresenta um panorama paisagístico que envolveu a cidade de Rio Grande, desde seu surgimento quando aqui chegaram os primeiros colonizadores europeus, passando pelas disputas ibéricas envolvendo Portugal e Espanha, pelo domínio estratégico da entrada da Laguna dos Patos. Neste contexto a visão da cidade de Rio Grande está vinculada ao mar, além de possuir o único porto marítimo do Estado do Rio Grande do Sul, no referido período. .

No terceiro capítulo foram abordados dois naufrágios: O naufrágio do Veleiro Prince of Wales e O naufrágio do navio Mercante Altair. O primeiro naufrágio estudado foi o do Veleiro Prince of Wales, ocorrido em 1861, que encalhou nas proximidades do Albardão, sob circunstâncias duvidosas, contribuindo para o que foi denominado a questão Christie, que resultou no rompimento das relações diplomáticas entre Brasil e Inglaterra. Neste contexto o estudo da paisagem foi trabalhado dando ênfase às pesquisas realizadas nos dos jornais *Echo do Sul*, *Diário do Rio Grande* e *O Commercial*, que juntos publicitaram as notícias do naufrágio. Também as pesquisas de saída de campo revelaram-se fundamentais no aspecto de entendimento da paisagem, onde os pescadores contam as diversas histórias que ouviram de seus pais e que são atualmente transmitidas para seus filhos, sobre como ocorria a pirataria na margem de costa. Ficando percebida na oralidade a subjetividade da interpretação da paisagem, o vínculo e as inter-relações do homem com o meio, numa percepção que não se mostra à vista do observador, mas que está incorporada aos sentidos.

O segundo naufrágio estudado aconteceu no ano de 1976, quando o Navio Mercante Altair carregado com uma carga de 2.880 toneladas de trigo, após ter saído da Argentina com destino à Natal, enfrentou um forte temporal vindo então a encalhar nas proximidades da Praia do Cassino. Nas pesquisas junto às bibliotecas locais não foi possível encontrar arquivos dos jornais que deram cobertura a reportagem. Mas o Com5DN disponibilizou acesso ao processo nº 8831 do Tribunal Marítimo, que julgou os procedimentos do comandante da embarcação. As demais informações dizem respeito a

pesquisa em meio eletrônico e trabalho de campo executado no transcorrer do estudo. A partir do dia 7 de junho de 1976 o navio Mercante Altair passou a fazer parte da paisagem do Cassino e com sua imponente estrutura impactou não somente a região, mas também o imaginário das pessoas. Ao passar dos anos, a embarcação é degradada pelo intemperismo, mas continua a revelar as mais diversas paisagens, estando viva nos relatos saudosistas do senhor Sidinei. Sendo simbolicamente um referencial na paisagem, onde são estabelecidas as mais diversas relações entre elas: as pessoas criam a partir naufrágio um ambiente vivencial para passar o dia, para reunir-se ao fim de tarde e tomar um chimarrão, para pescar com a família, para fazer um churrasco, para usar o navio como cenário para ensaios fotográficos dos mais diversos, entre outras. Outro aspecto abordado durante o trabalho diz respeito ao uso da imagem do Navio Mercante Altair pela mídia para divulgação da praia do Cassino, onde o navio encontra-se inserido nas estampas das camisetas até nas formas mais diversas de vídeo propaganda, na rede mundial de computadores.

Neste sentido, os naufrágios tratados neste capítulo interpretam o sentido de diversas paisagens com sistemas de valores que se deslocam constantemente, passando a ser interpretado segundo Cabral como:

“Uma fonte de incessante de significação e uma vez acessível ao olhar e à mente torna-se guia para as ações e condutas humanas; não se trata de um horizonte fixo e estático, mas construído de movimento, valores e sentimentos. Ao incluir aquilo que tem significância para os diferentes sujeitos, a paisagem deixa de ser o pano de fundo das atividades e conhecimentos e integra-se à existência humana.” (CABRAL, 2000:41-42).

No quarto e último capítulo, O Farol do Albardão e a Comunidade da Praia do Farol, foi abordado a importância do farol para a navegação, frente a um litoral inóspito e perante às comunidades de pescadores tradicionais, estabelecida em seu entorno. Também foi observado que farol e comunidades, que estão localizados em uma região isolada, acabam criando vínculo de cumplicidade frente às dificuldades encontradas. Percebendo-se neste sentido a construção de diversas paisagens na superação de um ambiente multifacetado que ora serve de inspiração poética, estabelece relações das mais diversas além de imprimir hostilidade.

Por fim, as explicações desenvolvidas ao longo desta monografia, concernentes ao estudo da paisagem, dentro da dinâmica dos naufrágios e faróis, envolvendo homem e ambiente, levou-me a perceber que temos imensa dificuldade de nós livrarmos da subjetividades, pois somos sujeitos atuante na interpretação dos dados, na discussão das análises e para tanto percebemos o mundo através de nosso corpo, nossos sentidos, nossos conceitos mentais, nossos estímulos, contextos, cultura, vivências e experiências. Sendo assim a paisagem não é apenas o mundo que vemos, ela é uma construção, uma composição. É na paisagem que as pessoas se significam e significam o mundo.

Referências

ANDRÉ, C.; CARVALHO, P.C.; COSTA, M.C.; FERNANDEZ, A.; TERESO, S. Ensaio arqueogeográfico sobre o sítio de Torre Velha / Castro de Avelãs (Bragança), 2003:10.

BONI, V.; QUARESMA, S.J. Como fazer entrevista em ciências Sociais. Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC, vol. 2, nº 1 (3), Santa Catarina, 68-80. 2005.

CABRAL, Luiz Otávio. A paisagem enquanto fenômeno vivo. Geosul, Florianópolis, v.15, n.30, p.41-42, julho/dezembro-2000.

DE OLIVEIRA, R. C.; *O trabalho do antropólogo*. Unesp, 1993.

COSTA, Otávio. Memória e Paisagem: em busca do simbólico dos lugares. Espaço e Cultura, n. 15, 2003.

DREYS, Nicolau. Notícia Descritiva da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul., 4 ed., Porto Alegre, Nova Dimensão / EDIPUC, 1990.

ECKERT, Cornelia; DA ROCHA, Ana Luiza Carvalho. Etnografia: saberes e práticas. ILUMINURAS, v. 9, n. 21, 2008.

HÉLIO, R. S. SILVA. A situação etnográfica: Andar e Ver/ horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 15, n. 32, 2009: 171-188.

Jornal Diário de Rio Grande, Rio Grande - RS de 19 de junho de 1861.

Jornal O Commercial, Rio Grande – RS de 15 de junho de 1861.

Jornal Diário do Rio Grande, Rio Grande – RS de 15 de junho de 1861.

Jornal Echo do Sul, Rio Grande – RS de 19 de junho de 1861.

Jornal Diário de Rio Grande, Rio Grande – RS de 22 de junho de 1861

LATOUR, Bruno. 1994. *Jamais fomos modernos: ensaio de Antropologia simétrica*. Rio de Janeiro: Ed.34. [1991]

LINKE, V. Paisagem dos sítios de arte Rupestre da região de Diamantina. 2008:186. Dissertação (Mestrado) – Curso de Geografia, UFMG, Belo Horizonte, 2008.

MAUSS, Marcel; BEUCHAT, Henri. Ensaio sobre as variações sazonais das sociedades esquimó. *Sociologia e Antropologia*, v. 2, 1974.

OLSEN, B. In *Defense of Things: Archaeology and the ontology of objects*. Lanham: Altamira Press, 2010.

PELLINI, José Roberto. Uma Conversa sobre Arqueologia, Paisagem e Percepção com Robin o Bom Camarada. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, n. 19, p. 21-37, 2009.

RAHMEIER, Clarissa Sanfelice. Sociedade, corpo e cultura: A materialidade e a formação identitária na perspectiva da arqueologia fenomenológica DOI10. 5216/o. v7i8. 9328. *OPISIS*, v. 7, n. 8, p. 33-42, 2010.

RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia até debaixo d'água*. São Paulo: Maranta, 2002.

RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia de naufrágios e a proposta de estudo de um navio negreiro e Tráficos*

RAMELLI, GILSON. *Tráficos e navios Negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática*

SCHAAN, D.P., BUENO, M., RANZI, A., BARBOSA, A. D., SILVA, A., CASAGRANDE, E., et al. Construindo paisagens como espaço social: o caso dos geoglifos do Acre. *Revista de Arqueologia*, 30-41. 2010.

SCHIER, R.A. Trajetória do conceito de paisagem na Geografia .R.RA´EGA, n.7, Curitiba: UFPR, 2003:79-85.

SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu da. A paisagem como fenômeno complexo, reflexões sobre um tema interdisciplinar. Silveira, Flávio LA da; Cancela, Cristina D.

Paisagem e cultura: dinâmica do patrimônio e da memória na atualidade. Belém: Edufpa, p. 71-83, 2009.

DE SOUSA, Ana Cristina. Arqueologia da paisagem e a potencialidade interpretativa dos espaços sociais. **Habitus**, v. 3, n. 2, p. 291-300, 2005.

TILLEY, Christopher. *A Phenomenology of Landscape: places, paths and monuments*. Oxford: Berg Burg Pub Ltda., 1994.

TOMAZELLI, Luiz José; VILLWOCK, Jorge Alberto. O Cenozoico no Rio Grande do Sul: geologia da planície costeira. *Geologia do Rio Grande do Sul*, 375-398, 2000.

TORRES, Luiz Henrique. *As pedras encobrem as areias: o calçamento das ruas da cidade do Rio Grande no Século XIX*. 2007.

UCKO, P., & LAYTON, R. *The Archaeology and Anthropology of Landscape: shaping your landscape*. London and New York: Routledge. 1999

YUSTO, P.G. Las dimensiones del paisaje en arqueología. *Revista Munibe Antropologia – Arkeologia*, San Sebastian, n. 61:139-151.2010.

Sites Pesquisados

<http://revista.sabnet.com.br/index.php/revista-de-arqueologia/article/view/374/376>, acessado em 04/11/2015

<https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/viewFile/18027/16976> , acessado em 04/11/2015

<http://www.qualviagem.com.br/conheca-maior-e-menor-praia-mundo/>

<http://viagemempauta.com.br/2015/04/29/10-records-do-guinness-bookcd1hlpt-brctclnkgibr/>

<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticia/2009/02/embarcacao-encalhada-e-engolida-pela-areia-no-cassino-2413991.html>

<http://seer.ufrgs.br/index.php/iluminuras/article/view/9301/0> (acessado 07/11/2015
Cornélia Eckert).

http://www.revistanavigator.com.br/navig4/art/N4_art4.pdf (Gilson Ramelli)

<https://www.mar.mil.br/tm/download/anuario/1978/8831.pdf> Tribunal Marítimo

http://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g2613499-d4176431-Reviews-Navio_Altair-Cassino_State_of_Rio_Grande_do_Sul.html#photos acessado em 15/06/2015.

<http://www.theresacatharinacampos.com/comp5462.htm>

<http://www.revistas.usp.br/revmae/article/view/89869> - (Uma conversa sobre
Arqueologia e Paisagem com Robin o Bom Camarada)

<http://revistas.jatai.ufg.br/index.php/Opsis/article/viewFile/9328/6420> (Sociedade,
Corpo e Cultura: a materialidade e a formação identitária na perspectiva da arqueologia
fenomenológica).

ANEXOS

Questionário de campo

Projeto Naufrágios

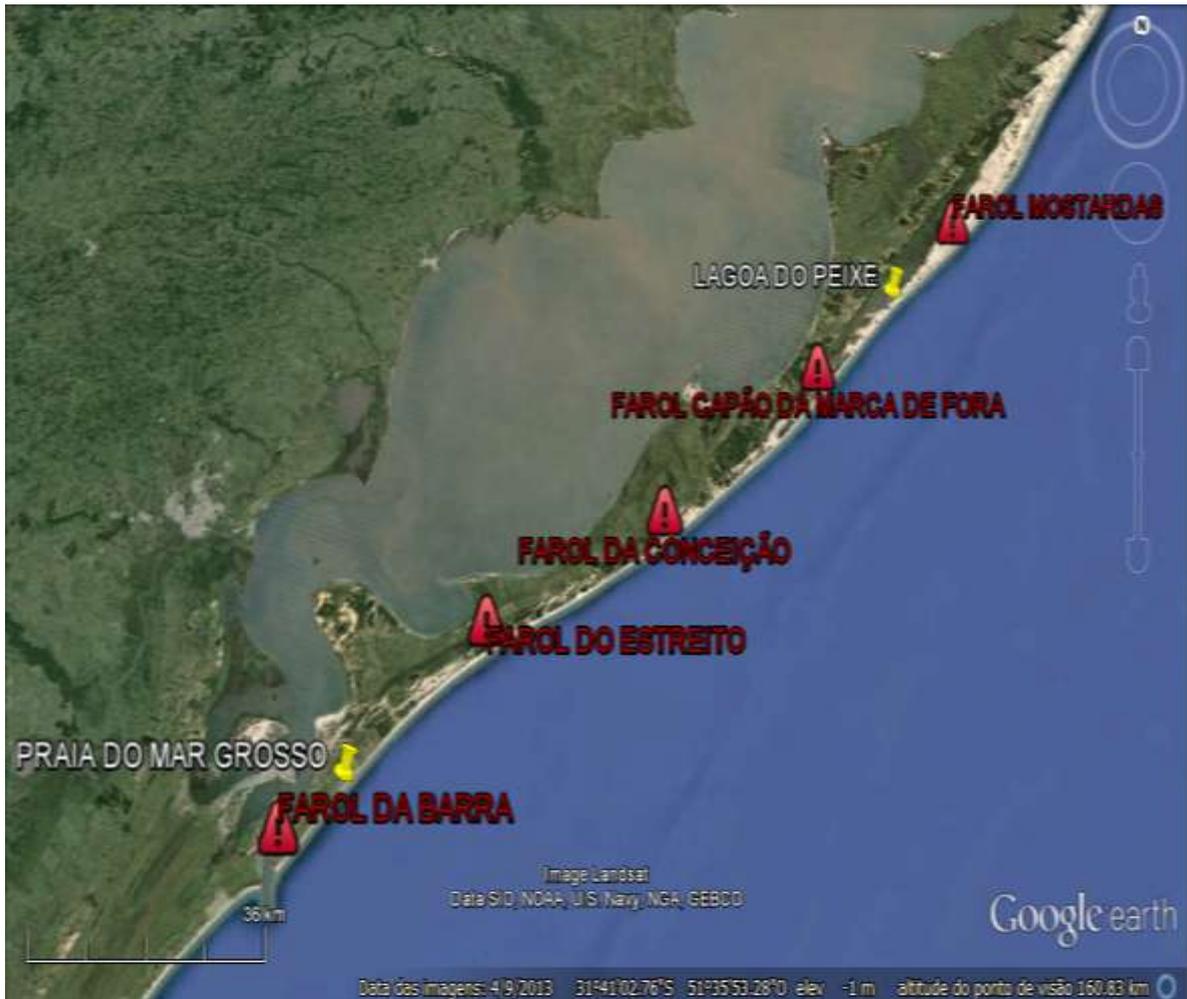
Data da Saída de Campo: _____ Hora da Saída: _____ Hora do Retorno: _____

Destino: _____ Veículo: _____

Nome(s) do(s) pesquisador (s) : _____

- 1) Você gostaria de se identificar? Sim () Não () Qual seu nome?
- 2) Quantos anos você tem?
- 3) Qual o seu grau de estudo?
- 4) Que tipo de atividade você pratica na praia? Turismo () Pesca amadora () Pesca Profissional ()
R: _____
- 5) Onde morra?
R: _____
- 6) Qual é a sua profissão?
- 7) Exerce outras atividades na Praia?
R: _____
- 8) Você sabe o que a Arqueologia faz? Sim () Não ()
R: _____
- 9) Você sabe o que é um patrimônio Arqueológico? Sim () Não ()
R: _____
- 10) Você sabe o que é um sítio arqueológico? Sim () Não ()
R: _____
- 11) Tem conhecimento da presença de naufrágio () ou faróis () na praia o? Sim () Não ()
R: _____
- 12) Qual o primeiro sentimento que o naufrágio () faróis () lhe remete?
R_{naufrágio}: _____
R_{faróis}: _____
- 13) Você acha importante a preservação da historicidade? Sim () Não () Porque?
R: _____
- 14) Você tem noção que a preservação dos sítios de naufrágios / faróis podem proporcionar algum tipo benefício direto ou indireto para as pessoas os pescadores?
Sim () Não ()
R_{naufrágios}: _____
R_{faróis}: _____

Anexo 01 - (Questionário Estruturado)



Anexo 02 (Distribuição dos Faróis)



Anexo 03 (Pilhagem da carga do Naufrágio do Veleiro Prince of Wales
(Fonte: Jornal Diário do Rio Grande de 19/06/1861)).