

O NAVIO COMO *FAIT SOCIAL TOTAL*

PARA UMA EPISTEMOLOGIA DA ARQUEOLOGIA EM CONTEXTO NÁUTICO

JEAN-YVES BLOT

RESUMO Meio século depois da abordagem pioneira de John Goggin (1960) em contextos coloniais norte-americanos, o recente debate epistemológico em torno da «*maritime archaeology*» (Ransell, 2005; Flatman, 2007) leva a uma reavaliação do papel do navio e da realidade material que lhe diz respeito, indo ao encontro do universo epistemológico definido há meio século pelo arqueólogo britânico Mortimer Wheeler que investigava «*not artifacts but people*».

PALAVRAS-CHAVE Epistemologia, transdisciplinaridade, Arqueologia do navio, Arqueologia marítima

O LUGAR DO NAVIO

Ao publicar em 1971 a mais extensa síntese jamais empreendida a respeito da história da ciência e da tecnologia no universo cultural chinês, o historiador e sinólogo Joseph Needham denunciava o vazio existente em matéria de estudos de navios do passado chinês apesar de séculos de erudição ocidental em matéria de sinologia. Needham resumia o tema numa frase contundente relacionada com uma falha da obra do etnógrafo naval J. R. G. Worcester: por não ter recebido a colaboração de um especialista da cultura e história chinesa, Worcester, funcionário da alfândega britânica em Shanghai na primeira metade do século XX, tinha publicado notáveis inventários e desenhos seus de embarcações chinesas, compilando no processo dados de âmbito lendário ou semi-lendário nem sempre identificados com tais. Needham perdeu ao brilhante etnógrafo autodidacta falecido dois anos antes (1969), mas responsabilizou outros: «...era difícil interessar investigadores com formação académica nalguma coisa tão baixa e cheia de breu com um barco» (Needham, 1971, p. 403, nota b) (tradução nossa).

Não é difícil encontrar ecos de mesma ordem noutros contextos académicos em vigor há meio século, com algumas excepções, nomeadamente na Escandinávia onde, em 1959, dois artigos, publicados por três investigadores, abordam o tema do barco de uma maneira irresistivelmente inovadora, embora só um dos textos tenha migrado até outras disciplinas, nomeadamente a arqueologia naval no caso que nos interessa aqui, ao ponto de fornecer um dos seus paradigmas metodológicos no estudo das embarcações em geral, da lancha ao navio. Iremos evocar ambos no decurso do presente

texto embora o segundo, menos conhecido, seja aquele que nos permitirá concluir esta breve reflexão sobre «as» visões do navio.

O presente artigo explora a diacronia analítica que levou, no último meio século, à situação em que se encontra hoje o «barco» como objecto de estudo, diacronia essa que iremos iniciar com um trabalho seminal publicado em 1924 pelo sociólogo Marcel Mauss na revista *Année Sociologique*.

Apesar da sua importância, esse trabalho de Mauss intitulado *Essai sur le Don* reeditado anos mais tarde sob forma de livro, raramente entra na bibliografia arqueológica apesar de conter um conceito poderoso, o de *Fait Social Total* (Facto Social Total) que leva o investigador das ciências humanas a procurar temas da vida social (o acto de Dar, por exemplo) que possam, pela sua múltipla dimensionalidade, alcançar uma grande parte da realidade da sociedade na qual se integram. O navio não figura *a priori* na lista dos candidatos mais óbvios a esse papel.

Máquina concebida por uma fracção geralmente reduzida da população – os construtores navais – para outra fracção pouco mais representativa, os marinheiros, os navios figuram, no entanto, no fulcro da vida social por razões que se prendem, em primeiro lugar, com o seu papel nas trocas do espaço económico em que se integram (o transporte por água constitui o meio mais económico para deslocar homens e bens, independentemente da época), e, em segundo lugar, por se tratar, não só de uma máquina, a maior que o homem concebeu até uma fase adiantada da era industrial, mas por serem ainda um espaço social, microcosmo cuja especificidade irá reflectir-se não só no arranjo de parte da própria máquina, como ainda nos materiais associados

à própria tripulação do barco, ficando claro à partida que existe, para o objecto investigado e reconstruído pela investigação, um risco de só «existir» em função do olhar que lhe é dirigido.

OS LUGARES NO NAVIO

Com ou sem barco, o objecto em risco, no plano da arqueologia, é o próprio homem, risco que o arqueólogo Mortimer Wheeler cunhou em palavras imortais quando, em meados do século XX, lembrou no seu *Archaeology from the Earth* (1954), que ele, arqueólogo, não estudava «artefactos», mas sim «gente» (*people*). O tema do navio como *Fait Social Total* figura na retaguarda da panóplia dos olhares analíticos quando, em 1959, Aubert et Arner publicam um estudo de terreno baseado em observações sobre a maneira de viver a bordo de navios noruegueses contemporâneos. O artigo dos dois antropólogos escandinavos intitulado *On the Social Structure of the Ships*, revela ao leitor uma visão espacial da vida a bordo, como o lugar das refeições, por exemplo.

Num dos casos estudados, o comandante, cuja cabine está situada no centro do navio, toma as refeições na companhia do engenheiro de máquinas. A cabine deste último está situada na popa, enquanto oficiais subalternos que assistem o comandante durante a navegação, caminham, na hora das refeições, até à popa onde se encontra o refeitório que lhes é destinado, cruzando no caminho o chefe engenheiro, também ele próprio a caminho do lugar central do navio, subtil hierarquia dos espaços só desvendada por essa discreta rotina das refeições a bordo.

Uma frase do artigo de Auber et Arner resume a tela de fundo na qual se integra a reflexão «náutica» dos dois antropólogos: «A diferença mais óbvia entre o navio e uma fábrica (*industrial plant*) é que o marinheiro vive no seu local de trabalho, entre os seus colegas e superiores, e passa a maior parte dos seus lazeres no mesmo local. O navio é uma «instituição total» comparável de maneira significativa ao hospital, ao acampamento militar, à prisão, ao claustro, e ao pensionato) (*boarding school*)...» (Auber, Arner, *idem*, p. 200). Na altura do trabalho de Auber e Arner, o arqueólogo John Goggin (1916-1963), especialista em cerâmica colonial, baseado no norte da Florida, figurava entre os pioneiros da sua disciplina no que dizia respeito à investigação debaixo de água. Goggin investigava acampamentos indígenas em terra, nas margens de um rio, aprendeu a mergulhar com escafandro autónomo e prosseguiu a sua investigação debaixo de água, na periferia dos sítios «terrestres» investigados.

TRANSDISCIPLINARIDADE

Enquanto Goggin desenvolvia a sua investigação rodeado pelos seus alunos da universidade de Gainesville, milhares de praticantes do mergulho com escafandro autónomo exploravam as águas do mesmo estado da Florida. Inúmeras descobertas eram assinaladas pela comunidade de amadores ou profissionais, provenientes, na maioria, de contextos de naufrágios. Goggin, o cientista mergulhador, ousou nestas circunstâncias lembrar à comunidade que, para além da floresta de artefactos assim desvendados, os navios constituíam, também eles, um objecto de estudo potencial: «A maioria dos arqueólogos estaria de acordo com a ideia de que um navio é um componente cultural do qual todos os detalhes deveriam ser fielmente registados» (Goggin, 1960, p. 349, tradução nossa). Três anos mais tarde, o etnólogo sueco Olof Hasslöf retomava, num artigo publicado no *Mariner's Mirror*, um tema que já tinha abordado anteriormente em língua sueca e que dizia respeito à maneira tradicional de construir barcos ou navios. O facto de se expressar em língua inglesa vai dar às suas palavras um peso que nenhum outro texto tem tido no âmbito da arqueologia naval do último meio século.

Grande parte dos dados de terreno compilados e comentados por Hasslöf dizem respeito ao universo escandinavo cuja especificidade, em matéria de embarcações, tinha levado o etnólogo sueco a distinguir duas abordagens possíveis para conceber uma embarcação. Num caso – o da construção tradicional escandinava, o barco é concebido «por fora», a partir da «pele» do próprio casco, ao contrário da maneira mais divulgada em manuais de construção moderna, que consiste em erguer um esqueleto que fica coberto, mas só numa segunda fase, pela «pele» constituída pelas tábuas do costado. O tema foi depois retomado pelo historiador da época clássica Lionel Casson que o aplicou à construção naval da antiguidade no Ocidente, disponibilizando assim as ferramentas conceptuais nascidas da etnografia naval escandinava junto de inúmeros arqueólogos e historiadores que começaram a aplicá-las no decurso das suas próprias investigações da antiguidade «clássica».

Para muitos, tratava-se doravante de distinguir assemblagens em madeira, embarcações, neste caso, caracterizadas pela cronologia da sua construção, «*shell-first*» ou «*skeleton-first*».

Mas para Hasslöf, o etnólogo, tratava-se de falar de «gente» e da sua maneira de «ver» e de conceber o barco por nascer.

Hasslöf citava diversos casos «híbridos» observados em embarcações contemporâneas nos quais uma parte do casco tinha sido construída, a pedido do proprie-

tário, segundo o conceito «tradicional» de *shell-first*, enquanto o resto da embarcação, igualmente a pedido do dono, ou para imitar o barco de outro proprietário, seguia o conceito oposto, *skeleton-first*, neste caso.

E útil recordar nesta fase que o artigo seminal de Hasslöf de 1963 começava por um parágrafo no qual o etnólogo sueco evocava o peso crescente da comunidade do mergulho, evocando profissionais ou amadores, para terminar, um parágrafo mais abaixo, pela seguinte observação: «Actualmente (...) com o facto de existirem mergulhadores amadores que oferecem os seus serviços em números crescentes para a exploração, a investigação e empresas de recuperações (*salvage*), os arqueólogos também têm começado a descer no mar, abraçando uma disciplina inteiramente nova – a arqueologia submarina (*marine archaeology*) na qual o equipamento de mergulho e de recuperação constituem as ferramentas principais» (Hasslöf, 1963, p. 162, tradução nossa).

No mesmo ano de 1963, o filósofo Karl Popper, formado em física nuclear e músico emérito, questionava a pertinência das fronteiras disciplinares, e comentava: «A crença no facto de existir uma coisa tal como a física, a biologia ou a arqueologia e que esses «estudos» ou «disciplinas» podem ser distinguidos pelo tema (*subject matter*) que investigam, parece-me ser um resíduo do tempo em que se acreditava que uma teoria tinha de ter como ponto de partida a definição do seu próprio tema (*subject matter*)”, antes de concluir: «Não somos estudantes de um dado tema, mas estudantes de problemas. Problemas podem cortar caminho através das fronteiras de qualquer tema ou disciplina» (Popper, 1963, tradução nossa).

Seis anos depois, falecia na Inglaterra George Raleigh Gray Worcester, o etnógrafo naval da China da primeira metade do século XX. O ponto culminante da sua investigação, um livro volumoso dedicado às embarcações do rio Yangtsé, acabou por ser publicado pouco depois (Worcester, 1971), no mesmo ano em que Joseph Needham completava a edição do quarto volume da série monumental *Science and Civilisation in China*.

EPISTEMOLOGIA SOB FORMA DE DESABAFO

Referindo-se a este período um quarto de século depois, a arqueóloga Cheryl Ward (2003, p. 655) recordava o estatuto dado pelos colegas arqueólogos a quem estudava «barcos» debaixo de água, lembrando a frustração de se ver relegada à categoria de «mergulhadora» pelos mesmos colegas.

Um quarto de século depois, uma arqueóloga «submarina» lançava um alerta impensável vinte e cinco anos antes:

«O privilégio epistemológico em arqueologia náutica

(*maritime archaeology*) continua enraizado num discurso extremamente conservador que dá ênfase à construção e função: trata-se do físico, não do social» (Ransley, 2005, p. 626).

O artigo da arqueóloga «marítima» estava intitulado: «Boats are for the Boys» (*Barcos são para Rapazes*), um tema elucidado pela própria autora da maneira seguinte: «...pelo facto de não conseguir, nem sequer de pôr em questão, o carácter machista (*masculist*) da arqueologia marítima (*maritime archaeology*), os arqueólogos marítimos contribuem de facto para a sua própria marginalização no seio da disciplina da arqueologia» (Ransley, *op. cit.*, tradução nossa).

O tema da marginalidade é retomado em termos ainda mais contundentes por outro arqueólogo «marítimo», Joe Flatman, em 2007, num artigo publicado pela revista *Public Archaeology*:

«Um aspecto da arqueologia marítima que se presta a confusões junto de estranhos (*outsiders*) é a obsessão institucional acerca da tecnologia do barco. Como Paul Bahn comentava no tom da piada no *The Bluffer's Guide to Archaeology*, os arqueólogos submarinos (*underwater archaeologists*) ficam muito excitados com desenhos de navio e de cargas, assuntos que deixam os colegas terrestres (*terrestrial colleagues*) bastante frios (1989, p. 31)» (Flatman, 2007).

Flatman prossegue, e esboça uma análise sócio ética de algumas das práticas metodológicas do arqueólogo marítimo, nomeadamente no domínio da prospecção e teledetecção no mar:

«Enquanto a arqueologia terrestre utiliza ferramentas como o GPS que foram desenvolvidas pelos (...) militares, e partilha uma origem «militar» comum através de uma longa linha de praticantes desde (o General) Pitt-Rivers até (o Brigadeiro) Wheeler (...), a arqueologia marítima é a única que faz uso regular de tecnologias como a do sonar, de magnetómetros rebocados e de submarinos de mergulho profundo, que derivam todos directamente do complexo militar / industrial da Guerra Fria...» (Flatman, 2007).

Essas chamadas de atenção dos próprios praticantes da disciplina, para os seus colegas inscrevem-se numa reflexão mais genérica que visa renovar a inserção do estudo dos «navios» no conjunto do universo analítico relacionado com as memórias materiais da humanidade. Reflectir sobre as idiosincrasias, conscientes e inconscientes, da disciplina da arqueologia do universo náutico não passa de uma etapa da reflexão mais genérica sobre a relação Terra/Água e ao papel do navio no volume das trocas globais. Os economistas contemporâneos mostram-nos o caminho da maneira mais imediata ao identificar o navio como vector de mais de 80% das trocas globais de mercadoria, «fatia» que

poderá um dia nutrir um modelo analítico das trocas desde o final da Idade do Bronze e a generalização da navegação no alto mar.

Até isso acontecer, os muros auto-infligidos da arqueologia naval ou náutica não resistem à mais superficial análise da diacronia da relação da jovem disciplina com as outras suas vizinhas. O modelo analítico acima comentado, do *shell first / skeleton first* que ajudou duas gerações de arqueólogos navais na leitura de vestígios de embarcações do passado ilustra com toda a acuidade o facto de a disciplinar NÃO estar separada das suas vizinhas, da etnologia naval, neste caso, da qual ela herdou, pela via do universo náutico da Escandinávia, um dos seus modelos analíticos mais pertinentes e «globais».

O adjetivo «submarino», tantas vezes aplicado à arqueologia do universo náutico perde o sentido perante o facto de uma fracção decisiva dos vestígios investigados provenientes de embarcações não terem sequer sido encontrados debaixo de água, mas em contextos muitas vezes secundários, nomeadamente urbanos.

Esta perspectiva permitiu há muito que a reflexão «náutica» ganhasse em maturidade. A força seminal do artigo de Hasslöf de 1983 não deixou de evoluir seguidamente, dentro de uma reflexão já não etnográfica, mas sim arqueológica. Como acontece com todos os modelos, excepções e «anomalias» começaram a ser assinaladas, e propostas a serem feitas no sentido de ajustar o modelo à diversidade do espectro das soluções construtivas efectivamente encontradas pelo arqueólogo na altura de registar formas de «pensar» e de «materializar» uma embarcação.

Um dos primeiros a abordar a questão, já nos anos 1980, foi Richard Steffy, arqueólogo naval pioneiro e veterano cuja versatilidade analítica lhe permitia estudar embarcações da antiguidade mediterrânica até embarcações do período colonial norte-americano. Outras vezes se fizeram ouvir por essa altura, entre as quais a de Lucien Basch, grande erudito da náutica da Antiguidade clássica, que pouco mais de duas décadas depois da emergência das ideias de *shell first / skeleton first*, propunha uma afinação do conceito e a sua melhor adequação à realidade arqueológica (cf. Hocker, 2004, p. 65).

EXO-ESQUELETOS

Em meados dos anos 1990, o arqueólogo naval holandês Thijs Maarleveld voltava a lançar a pedra «no charco», baseando-se, desta vez, em aspectos construtivos e estruturais dos maiores navios de construção holandesa no final do século XVI e início do século XVII. Ao contrário de toda a «literatura» naval, esses navios não mostravam qualquer tipo de dependência mor-

fológica em relação à geometria do dito «esqueleto» transversal. Vestígios de navios como os de *Scheurak SO₁* ou do *Mauritius* revelavam, antes pelo contrário, uma primazia estrutural que não obedecia sequer à tradição conceitual do *shell-first* e muito menos à do *skeleton-first*, tratando-se, neste caso, de um «duplo» envelope estrutural constituído pela «pele» exterior, um fortíssimo costado de madeira, numa ou várias camadas, cuidadosamente ligado à «pele» interior, o forro interno do casco, através do cavername. Uma densa rede de cavilhas de madeira assegurava a ligação entre uns e outros, constituindo no seu conjunto um verdadeiro «exo-esqueleto». A arqueologia dinamarquesa tem vindo a ilustrar mais recentemente, no decurso de grandes obras urbanas no coração de Copenhague, essa solução holandesa (navio *B & W 2*, datado de c. 1618) (Lemée, 2006, p. 196-232) à qual Maarleveld chamou «a Dupla Solução Holandesa» (*Double Dutch Solution*) (Maarleveld, 1994).

Quanto ao papel histórico do cavername na literatura e na interpretação da construção naval em geral, tratava-se pura e simplesmente, segundo Maarleveld, de um etnocentrismo histórico baseado NUMA visão construtiva do navio. Uma, entre outras. A «liberdade conceptual» dos carpinteiros navais holandeses do passado para com o modelo geométrico do «esqueleto» transversal demonstrava que nem todo o construtor naval retomava a «metáfora operativa» do esqueleto, humano ou animal, para «conceber» o barco em gestação.

O tema, no seu conjunto, cruza-se com uma reflexão de Gary Thomas, da Universidade de Bristol: «*Homo Sapiens is a pattern-finding animal whose facility to divine patterns where there aren't any is prolific*» (Thomas, 1998), ou com outra, do arqueólogo Serge Cleuziou: «*Les régularités que l'archéologie et l'anthropologie cherchent à établir sont continuellement trahies par ceux-là même auxquels on voudrait les appliquer*» (Cleuziou, 2005).

ASSINATURAS

O barco representa, desde o final da Idade do Bronze, a maior máquina fabricada pelo homem, tratando-se por essência de um conjunto de materiais que, pelo seu volume e especificidade técnica, ultrapassa a capacidade individual de investimento e fabrico. Trata-se, portanto, de um instrumento social no qual convergem identidades múltiplas, a do armador, a do construtor e, finalmente, a do utente, o nauta ou marinheiro.

Dessa teia, a documentação de arquivos relacionada com barcos e navios fornece-nos uma leitura enfiada pelo olhar do autor da documentação, seja ele cronista, artista ou notário. Aí, a arqueologia oferece a acuidade que o documento escrito dificilmente irá atingir.



Extracto de uma carta do vice-almirante Sir Thomas Trowbridge (Almirantado Britânico, 16 de Novembro de 1803): dirigida ao mestre construtor Jemsatjee Bomanjee, em Bombaim:

«I am very anxious to hear you have begun our two ships; I am deeply pledged for your ability and exertion, and I know you will do all that is possible to meet the wishes of the Company and British Government, and be assured you will be rewarded... I have pledged myself you will produce ships that will eclipse those built in England».

(Money 1811, *Appendice N.ºVII*)

No decorrer da reconstrução em Aveiro, na década dos anos 1990, da fragata *Dom Fernando* construída em Damão um século e meio antes, foram observadas algumas «anomalias» entre as quais a orientação das escarvas da quilha. O construtor gujarate desta fragata da Marinha Portuguesa demonstrava na materialidade da teca indiana o papel identitário de paradigmas normativos associados a uma cultura que lhe era estranha. Ao efectuar-se em Bombaim, no início do século XIX, uma reparação completa da fragata de guerra britânica *HMS Cornwallis*, construída no local em 1800, por carpinteiros do Gujerat, o próprio construtor, Jamsatjee Bomanjee, fez notar às autoridades coloniais ali presentes a existência, no fundo do porão, de uma inscrição gravada por ele muitos anos antes, na sobrequilha (Kocchar, 1994).

Nela se lia:

«This ship was built by a d-d Black Fellow A.D.1800».

BIBLIOGRAFIA

- AUBERT, V. e ARNER, O. (1959) – On the Social Structure of the Ship, *Acta Sociologica*, 3.4, p. 200-219.
- CLEUZIOU, S. (2005) – Pourquoi si tard? nous avons pris un autre chemin. L'Arabie des chasseurs-cueilleurs de l'Holocène au début de l'Age du Bronze. In Guilaine, J. (dir.), – *Aux marges des grands foyers du Néolithique: Périphéries débitrices ou créatrices?* Paris: Errance, p. 123-148.
- FLATMAN, J. (2007) – The Origins and Ethics of Maritime Archaeology. *Public Archaeology*, 6. 2, p. 77-97.
- GOGGIN, J. (1960) – Underwater archaeology: its nature and limitations. *American Antiquity*, 25.3, p. 348-354.
- HOCKER, F. M. (2004) – Bottom-based shipbuilding in Northwestern Europe. In Hocker, Frederick M. e Ward, Cheryl A. (ed.) – *The Philosophy of Shipbuilding. Conceptual approaches to the study of wooden ships*. Texas A&M University, College Station, p. 65-93.
- KOCHHAR, R. K. (1994) – Shipbuilding at Bombay, *Current Science*, 66.
- LEMÉE, C. (2006) – The Renaissance Shipwrecks from Christianshavn (An archaeological and architectural study of large carved vessels in Danish waters, 1580-1640), *Ships and Boats of the North*, 6. Roskilde. p. 371.
- MAARLEVELD, T. (1994) – Double Dutch solutions in flush-planked shipbuilding: continuity and adaptations at the start of Modern History. In Westerdahl, C. (ed.), *Crossroads in Ancient Shipbuilding. Proceedings of the Sixth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Roskilde 1991*. ISBSA 6. Oxford: Oxbow Monograph 40, p. 153-163.
- MONEY, W. T. (1811) – *Observations on the expediency of Shipbuilding at Bombay, for the service of His Majesty, and of the East India Company*. London, 73 pages, appendices.
- NEEDHAM, J. (1971) – *Science and Civilisation in China*. IV: 3. Cambridge.
- POPPER, K. R. (1963) – *Conjectures and Refutations. The Growth of Scientific Knowledge*. London: Routledge and Kegan Paul.
- RANSLEY, J. (2005) – Boats are for Boys: Queering Maritime Archaeology, *World Archaeology*, 37.4, p. 621-629.
- THOMAS, G. (1998) – The Myth of Rational Research, *British Educational Research Journal*, 24, 2.
- WARD, C. (2003) – Integrating Maritime Archaeology, *American Journal of Archaeology*, vol. 104, n.º4, p. 655-658.
- WORCESTER, J.R.G. (1971) – *The Junks & Sampans of the Yangtze*. Naval Institute, Annapolis, p. 626.