



Instituto Politécnico de Tomar

Escola Superior de Tecnologia de Tomar

Levantamento de hipóteses para a identificação e funcionalidade dos dois naufrágios do sítio Caldeira, Anchieta – Espírito Santo, Brasil.

Dissertação de Mestrado

Vanessa Cardoso Antunes

Mestrado em Técnicas de Arqueologia

Minas Gerais, Brasil / Outubro / 2018



Instituto Politécnico de Tomar

Escola Superior de Tecnologia de Tomar

Vanessa Cardoso Antunes

**Levantamento de hipóteses para a identificação e
funcionalidade dos dois naufrágios do sítio Caldeira,
Anchieta – Espírito Santo, Brasil.**

Dissertação de Mestrado

Orientada por:

Doutora Alexandra Águeda de Figueiredo

Dissertação apresentada ao Instituto Politécnico de Tomar para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Técnicas de Arqueologia.

Dedico este trabalho...

Aos meus pais, Casimiro C. Antunes e Ana Maria F. C. Antunes,

Meu marido, Paulo Roberto Regato Filho

e aos meus filhos João Pedro, Isadora e Malu.

Declaração

Eu, Alexandra Águeda de Figueiredo, docente do Instituto Politécnico de Tomar (orcid.org/0000-0003-3354-0727) e orientadora da tese de mestrado, do curso de Técnicas de Arqueologia, de **Vanessa Cardoso Antunes**, com o tema:

“Levantamento de Hipóteses para a identificação e funcionalidade dos dois naufrágios do sítio Caldeira, Anchieta - Espírito Santo, Brasil”

Considero, para os devidos efeitos, que a mesma se encontra em condições de ser apresentada e defendida pelo mesmo.

Por ser verdade, dato e assino

Alexandra
Águeda de
Figueiredo

Assinado de forma
digital por Alexandra
Águeda de Figueiredo
Dados: 2018.11.02
13:25:58 Z

RESUMO

ANTUNES, V.C. 2017. **Levantamento de hipóteses para a identificação e funcionalidade dos dois naufrágios do sítio Caldeira, Anchieta – Espírito Santo, Brasil.** Pós-graduação de Arqueologia, Gestão e Educação Patrimonial. Instituto Politécnico de Tomar. 91p.

A cidade de Anchieta está localizada no sul do Espírito Santo a cerca de 80 quilômetros da capital Vitória. Com uma área territorial de aproximadamente 420 km², o município faz divisa com Guarapari, Alfredo Chaves, Piúma e Iconha. Na região de Anchieta existem naufrágios bem conhecidos e estudados, porém existe uma região denominada de caldeira que não tem uma história oral definida, sendo que desde 2016, uma equipa coordenada pelo IPT e Windive tem desenvolvido trabalhos de interpretação na região sobre os naufrágios ali descobertos, alguns trabalhos foram já publicados, sendo Costa, 2016; Figueiredo & Costa, 2017 e Antunes, 2017. O local do naufrágio trata-se de um ponto reconhecido pela comunidade por suas qualidades pesqueiras, baixa profundidade e potencial perigo à navegação. Contudo, não eram conhecidos ou reconhecidos vestígios arqueológicos na área, até ao início dos trabalhos desta equipa. A pesquisa histórica documental mostra que no período definido para os naufrágios o Porto de Benevente, em Anchieta, era muito ativo no transporte de cargas, escravos e imigrantes, tendo o Porto de Itapemirim, que se localiza bem próximo ao Porto de Benevente, sido o principal Porto de transporte e exportação de cargas de açúcar, aguardente e café, sendo maior que o da capital Vitória.

Desta forma esta dissertação abordará o contexto histórico e arqueológico que será subdividido em dois pontos principais, registando num o envolvimento histórico da região da cidade de Anchieta e do Porto de Benevente e noutro os Naufrágios no estado do Espírito Santo e levantamento das hipóteses dos destroços observados no sítio arqueológico Caldeira. Expressamos o histórico da região da cidade de Anchieta e do Porto de Benevente iniciando com a chegada dos portugueses a Espírito Santo, resultando na colonização e numa ação sócio-política no sul do Espírito Santo e posteriormente sobre a região de Anchieta. Em Anchieta são apresentadas as etapas desde a atuação dos jesuítas,

sua colonização, a escravização dos indígenas, os negros escravizados e a chegada dos imigrantes. Neste ponto daremos destaque ao final do século XIX, com a chegada dos imigrantes italianos e o desenvolvimento da cultura cafeeira por estes na Vila de Benevente. Devido a sua vasta malha hidrográfica o rio Benevente vai representar o principal elemento de ligação das pequenas propriedades de cultivo com o mar. Assim, o Porto de Benevente torna-se, nesta altura, a área privilegiada para a saída e exportação de açúcar, aguardente e café de toda a região. Este novo dinamismo comercial, como iremos ver, traduziu-se num desenvolvimento econômico, levando a Vila de Benevente a elevar-se a cidade em 1883, com o nome de Anchieta. É neste contexto, que alguns neste período, se terão dados os dois naufrágios registados no sítio de Caldeira. No outro ponto optamos por inventariar e analisar os vestígios subaquáticos reconhecidos no Estado do Espírito Santo em geral e seus principais dados encontrados. Ao todo, de diversas bases de pesquisa, estão registados cento e quinze naufrágios. A pesquisa desenvolvida no sítio arqueológico da Caldeira pela empresa WINDIVE e o Instituto Politécnico de Tomar, permitiram integrar mais dois no panorama conhecido. Estes foram georeferenciados e integrados num quadro cronológico, pelo reconhecimento do seu posicionamento e vestígios que apresentavam, mas não estão claramente identificados. Isto é, até ao momento a equipa não conseguiu atribuir uma conexão dos vestígios a uma ou outra designada embarcação. De acordo com as interpretações dos vestígios e sua relação com arquitetura naval é apontada que os mesmos navegariam na segunda metade do século XIX, tendo naufragado entre esta altura e a primeira metade do século XX.

No desenvolvimento do trabalho reconhecemos, com base em alguns documentos, 8 possíveis naufrágios para a região de Anchieta – ES, desta forma destacámo-los e realizamos uma discussão individual para uma possível conexão com os naufrágios da Caldeira. Foi ainda nosso objetivo empreender uma análise, apontando três hipóteses sobre as atividades que os navios naufragados na zona da Caldeira desenvolviam, no sentido de poder articular ou perceber alguma analogia com os destroços observados. Dentre as hipóteses levantas regista-se a possibilidade para um navio cargueiro, um navio de imigração ilegal e/ou de tráfico de escravos.

Palavras chave: Anchieta; Naufrágio; Espírito Santo; Porto Benevente; Período Contemporâneo.

ABSTRACT

ANTUNES, V.C. 2017. **Survey of hypotheses for the identification and functionality of the two shipwrecks of the Caldeira, Anchieta - Espírito Santo, Brazil.** Postgraduate in Archeology, Management and Heritage Education. Polytechnic Institute of Tomar. 91p.

The city of Anchieta is located in the south of Espírito Santo about 80 kilometers from the capital of Vitória. With a territorial area of approximately 420 km², the municipality makes a border with Guarapari, Alfredo Chaves, Piúma and Iconha. In the region of Anchieta there are well-known and studied shipwrecks, but there is a region called a boiler that does not have a defined oral history, and since 2016, a team coordinated by the IPT and Windive has developed works of interpretation in the region on wrecks discovered there, some works have already been published, being Costa, 2016; Figueiredo & Costa, 2017 and Antunes, 2017. The site of the shipwreck is a point recognized by the community for its fishing qualities, low depth and potential danger to navigation. However, archaeological remains were not known or recognized in the area until the beginning of this team's work. The documentary historical research shows that during the period defined for the shipwrecks the Port of Benevente, in Anchieta, was very active in the transportation of cargoes, slaves and immigrants, and the Port of Itapemirim, located near the Port of Benevente, was the main port of transportation and export of cargoes of sugar, brandy and coffee, being greater than that of the capital Vitória.

In this way this dissertation will approach the historical and archaeological context that will be subdivided into two main points, registering in a historical involvement of the region of the city of Anchieta and of the port of Benevente and in another the Shipwrecks in the state of the Holy Spirit and survey of the hypotheses of the observed wreckage in the Caldeira archaeological site. We express the history of the region of the city of Anchieta and the port of Benevente beginning with the arrival of the Portuguese to Espírito Santo, resulting in colonization and a socio-political action south of Espírito Santo and later on the region of Anchieta. In Anchieta are presented the steps since the Jesuits' actions, their colonization, the enslavement of the natives, the black enslaved and the arrival of the immigrants. In this point we will highlight the end of the 19th century, with the arrival of

Italian immigrants and the development of the coffee culture by these in the Village of Benevente. Due to its vast network, the Benevente River will represent the main link between small farming properties and the sea. Thus, the port of Benevente becomes, at this time, the area privileged for the exit and export of sugar, spirits and coffee from the entire region. This new commercial dynamism, as we will see, translated into an economic development, leading to Vila de Benevente to be elevated to the city in 1883, with the name of Anchieta. It is in this context that somewhere in this period, the two shipwrecks registered at the Caldeira site will have been taken. At the other point we chose to inventory and analyze the underwater traces recognized in the State of Espírito Santo in general and its main data found. In all, from several research bases, there are recorded one hundred and fifteen shipwrecks. The research developed at the Caldeira archaeological site by WINDIVE and the Polytechnic Institute of Tomar allowed two more to be integrated into the known landscape. These were georeferenced and integrated in a chronological framework, by the recognition of their positioning and vestiges that they presented, but they are not clearly identified. That is, so far the team has not been able to assign a trace connection to one or another vessel. According to the interpretations of the vestiges and their relation with naval architecture it is pointed out that they would sail in the second half of the 19th century, having been shipwrecked between this time and the first half of the twentieth century.

In the development of the work we recognize, based on some documents, 8 possible wrecks for the region of Anchieta - ES, in this way we highlight them and we hold an individual discussion for a possible connection with the Caldeira wrecks. It was also our objective to undertake an analysis, pointing out three hypotheses about the activities that the ships wrecked in the zone of the Caldeira developed, in the sense of being able to articulate or to perceive some analogy with the observed wreckage. Among the hypotheses raised is the possibility for a freighter, a ship for illegal immigration and / or for the slave trade.

Keywords: Anchieta; Shipwreck; Holy Spirit; Porto Benevente; Contemporary Period.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer a minha família, por serem tão compreensivos durante as diversas horas de estudo em que não pude lhes dar atenção.

Ao Instituto Politécnico de Tomar, quero deixar uma palavra de gratidão por ter me recebido de braços abertos e com todas as condições que me proporcionaram dias de aprendizagem muito ricos, e com um corpo técnico tão espetacular.

À Doutora Alexandra Figueiredo, minha orientadora, pela inspiração nesta minha nova jornada, pelos brilhantes ensinamentos ao longo do curso, assim como as contribuições e recomendações feitas durante o desenvolvimento desta Tese.

A todos os professores reconheço um esforço gigante com muita paciência e sabedoria. Foram eles que me deram recursos e ferramentas para evoluir um pouco mais todos os dias.

Meus sinceros agradecimentos ao Luiz Muri, pela magnífica recepção e por permitir conhecer e estudar a Caldeira.

Ao Maurício Carvalho autor do projeto do banco de dados SINAU (Sistema de Informações de Naufrágios) que me auxiliou muito na definição dos naufrágios do Espírito Santo e na interpretação dos vestígios.

Ao Tiago de Matos Alves historiador Arquivo Público do Estado do Espírito Santo pela ajuda e por me apresentar a Hemeroteca.

Aos colegas de Mestrado pela parceria durante estes anos e na nossa maravilhosa estada em Portugal juntos.

Muito obrigada!

Mar Portuguez

"Ó mar salgado, quanto do teu sal
São lágrimas de Portugal!
Por te cruzarmos, quantas mães choraram,
Quantos filhos em vão rezaram!
Quantas noivas ficaram por casar
Para que fosses nosso, ó mar!

Valeu a pena? Tudo vale a pena
Se a alma não é pequena.
Quem quer passar além do Bojador
Tem que passar além da dor.
Deus ao mar o perigo e o abismo deu,
Mas nele é que espelhou o céu"

— Fernando Pessoa

INDICE

RESUMO.....	I
ABSTRACT	III
AGRADECIMENTOS	V
INDICE.....	VII
LISTA DE IMAGENS	VIII
LISTA DE TABELAS.....	XII
INTRODUÇÃO À PROBLEMÁTICA E ESTRUTURAÇÃO DA OBRA.....	1
1. CONTEXTO HISTÓRICO E ARQUEOLÓGICO – ESTADO EM QUESTÃO	7
1.1 HISTÓRICO DA REGIÃO DE ANCHIETA E DO PORTO	7
1.1.1 <i>ESPÍRITO SANTO</i>	7
1.1.2 <i>SUL DO ESPÍRITO SANTO</i>	8
1.1.3 <i>ANCHIETA</i>	11
HIPÓTESE 1 - NAVIO CARGUEIRO OU REBOCADOR	30
HIPÓTESE 2 - IMIGRAÇÃO ILEGAL	34
HIPÓTESE 3 - TRÁFICO DE ESCRAVOS.....	37
1.2 NAUFRÁGIOS NO ESPÍRITO SANTO.....	43
2. O SÍTIO ARQUEOLÓGICO “CALDEIRA”.....	56
3. INTERPRETAÇÃO DOS VESTÍGIOS E SUA RELAÇÃO COM ARQUITETURA NAVAL NAUFRAGADA DO SÉC.XIX E XX.....	64
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	78
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	79
ANEXOS	86

LISTA DE IMAGENS

FIGURA 1: PORTO DE CIMA COM EMBARCAÇÕES ATRACADAS - ANCHIETA ES - SÉCULO XIX.	3
FIGURA 2: SANTUÁRIO NACIONAL DE SÃO JOSÉ DE ANCHIETA, ANCHIETA - ES.....	4
FIGURA 3: PORTO DE CIMA COM EMBARCAÇÕES ATRACADAS - ANCHIETA ES - SÉCULO XIX.	5
FIGURA 4: MAPA DOS PORTOS, VIAS FLUVIAIS E COLÔNIAS DO ESPÍRITO SANTO (1813 -1929).	9
FIGURA 5: TRAPICHE NO PORTO DE ITAPEMIRIM – ES.	10
FIGURA 6: BARCOS QUE TRANSITAVAM NO PORTO DE ITAPEMIRIM – ES.	11
FIGURA 7: VISTA DA CIDADE DE ANCHIETA – ES EM 1910.	12
FIGURA 8: LOCALIZAÇÃO DA BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO BENEVENTE.	13
FIGURA 9: CIDADE DE ANCHIETA – ES, DETALHE DA CIDADE, DO RIO BENEVENTE E DO SANTUÁRIO JOSÉ DE ANCHIETA.....	14
FIGURA 10: CARTA DO BRASIL SF-24-V-A-VI-4 PIÚMA.....	15
FIGURA 11: VISTA DE ANCHIETA-ES NO INÍCIO DO SÉCULO XX. A PRESENÇA DE EMBARCAÇÕES, BEM COMO DE ARMAZÉNS VOLTADOS PARA O MAR EVIDENCIAM A VOCAÇÃO LOCAL PARA A NAVEGAÇÃO.	16
FIGURA 12: ÍNDIOS BOTOCUDOS QUE TRANSITAVAM AO NORTE DO RIO DOCE, ENTRE O ESPÍRITO SANTO E MINAS GERAIS, NO INÍCIO DO SÉCULO XX.....	18
FIGURA 13: MAPA DAS NAÇÕES INDÍGENAS EXISTENTES NO ESPÍRITO SANTO DURANTE O SÉCULO XIX, DETALHE PARA A REGIÃO DE ANCHIETA.....	19

FIGURA 14: DOCUMENTO HISTÓRICO DATADO 1789 QUE RETRATA A POPULAÇÃO DA ENTÃO VILA DE BENAVENTE.	20
FIGURA 15: NAVIO A VAPOR ALAGOAS REALIZAVA O TRANSLADO DE IMIGRANTES DO RIO DE JANEIRO PARA O ESPIRITO SANTO.....	23
FIGURA 16: ARTIGO NO JORNAL DA VICTORIA, 6 ABR. 1867 ONDE É POSSÍVEL OBSERVAR A PROIBIÇÃO DA PRESENÇA DE ESCRAVOS.	24
FIGURA 17: ANCHIETA PORTO DE BENEVENTE EM 1874.....	25
FIGURA 18: ARTIGO NO CORREIO PAULISTANO DE 28 DE JANEIRO DE 1880, ONDE É POSSÍVEL OBSERVAR QUE O GOVERNO NÃO AUXILIARÁ MAIS OS IMIGRANTES AO CHEGAREM AO PORTO DE BENEVENTE.	27
FIGURA 19: ARTIGO NO ESPÍRITO-SANTENSE EM 16 DE OUTUBRO DE 1886, ONDE É POSSÍVEL OBSERVAR A IMPORTÂNCIA DO RETORNO DA IMIGRAÇÃO DEVIDO À TÃO PRÓXIMA ABOLIÇÃO.....	29
FIGURA 20: DOCUMENTO HISTÓRICO DATADO DE 1789 QUE RETRATA A NAVEGAÇÃO DA ENTÃO VILA DE BENAVENTE.....	30
FIGURA 21: CARTA NÁUTICA DE ANCHIETA – ES, DETALHE PARA A REGIÃO DA CALDEIRA.	32
FIGURA 22: CARTA NÁUTICA DE ANCHIETA – ES, DETALHE PARA A REGIÃO DA CALDEIRA JÁ SINALIZADA.....	33
FIGURA 23: TRECHO DA CAPA DO JORNAL GLOBO DE 6 DE AGOSTO DE 1935.	35
FIGURA 24: TRECHO DO PERIÓDICO, O ARGOS CACHOEIRANO, ONDE RELATA SOBRE O DESEMBARQUE ILEGAL DE ESCRAVOS.....	37
FIGURA 25: TRECHO DO PERIÓDICO, ASSEMBLEIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO ESPIRITO SANTO, ONDE RELATA SOBRE A	

APREENSÃO DE ESCRAVOS QUE TENTAVAM DESEMBARCAR DE FORMA ILEGAL.	38
FIGURA 26: TRECHO DO PERIÓDICO, ASSEMBLEIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO ESPÍRITO SANTO, ONDE RELATA SOBRE A REPREENSÃO AO TRAFICO ILEGAL DE AFRICANOS EM 1853.	38
FIGURA 27: TRECHO DO PERIÓDICO, ASSEMBLEIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO ESPÍRITO SANTO, ONDE RELATA SOBRE A REPREENSÃO AO TRAFICO ILEGAL DE AFRICANOS EM 1855.	39
FIGURA 28: TRECHO DO PERIÓDICO, ASSEMBLEIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO ESPÍRITO SANTO, ONDE RELATA SOBRE O TRAFICO ILEGAL DE AFRICANOS EM 1856.	40
FIGURA 29: TRECHO DO PERIÓDICO, ASSEMBLEIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO ESPÍRITO SANTO, ONDE RELATA SOBRE O TRAFICO ILEGAL DE AFRICANOS EM 1860.	41
FIGURA 30: TRECHO DO PERIÓDICO, ASSEMBLEIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO ESPÍRITO SANTO, ONDE RELATA SOBRE O TRAFICO ILEGAL DE AFRICANOS EM 1861.	41
FIGURA 31: NAUFRÁGIOS NA COSTA DO ESPÍRITO SANTO GEOREFENRÊNCIA DOS NO PROGRAMA SINAU, 2018, OS PONTOS EM AMARELO SÃO NAUFRÁGIOS COM LOCALIZAÇÃO APROXIMADA SEGUNDO RELATOS.	44
FIGURA 32: MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO NAUFRÁGIO HOPE, PRÓXIMO A ILHA DO FRANCES, MARATAÍZES, PRÓXIMO A ANCHIETA, ES.	55
FIGURA 33: LOCALIZAÇÃO DA BAIÁ DE BENEVENTE EM RELAÇÃO À COSTA BRASILEIRA, NO LITORAL SUL DO ESPÍRITO SANTO.	56
FIGURA 34: ABRANGÊNCIA DA BAIÁ DE BENEVENTE NO LITORAL SUL DO ESPÍRITO SANTO. OS CÍRCULOS VERMELHOS REPRESENTAM SEUS LIMITES NORTE E SUL.	57

FIGURA 35: LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DA CALDEIRA EM VERMELHO, ANCHIETA, ES.	58
FIGURA 36: LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DA CALDEIRA, DETALHE DOS DESTROÇOS DOS NAUFRÁGIOS.	59
FIGURA 37: DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS NAUFRÁGIOS PRINCIPAIS ENCONTRADOS NA ÁREA DA CALDEIRA, ESPIRITO SANTO.	61
FIGURA 38: IMAGEM DA HÉLICE DO NAVIO 1.	62
FIGURA 39: IMAGEM DA HÉLICE DO NAVIO 2.	63
FIGURA 40: REPRESENTAÇÃO DOS NAUFRÁGIOS ENCONTRADOS NA REGIÃO DE ANCHIETA, OS PONTOS EM AMARELO SÃO NAUFRÁGIOS COM LOCALIZAÇÃO APROXIMADA SEGUNDO RELATOS.	65
FIGURA 41: NAVIO PAQUETÁ, EM DESTAQUE A PROA APOIADA CORRETAMENTE NO FUNDO.	66
FIGURA 42: NAVIO PAQUETÁ, EM DESTAQUE O GUINCHO DO MESMO.	66
FIGURA 43: NAVIO GUANABARA NAUFRAGADO NOS RECIFES DE CORAIS EM FRENTE A PRAIA DE MESMO NOME.	67
FIGURA 44: CROQUI DO NAVIO GUANABARA NAUFRAGADO NOS RECIFES DE CORAIS.	68
FIGURA 45: IATE BOA UNIÃO NAUFRAGADO EM ANCHIETA - ES.	73
FIGURA 46: REPRESENTAÇÃO DO NAUFRÁGIO DO VAPOR PIÚMA.	74
FIGURA 47: CARTA NÁUTICA DE ANCHIETA – ES, DETALHE PARA A REGIÃO DA CALDEIRA LOCALIZADA NO BAIXO GRANDE DA BAÍA DE BENEVENTE.	75
FIGURA 48: REPRESENTAÇÃO DO NAUFRÁGIO DO REBOCADOR CABO FRIO E DA CALDEIRA.	76
FIGURA 49: REPRESENTAÇÃO DO NAUFRÁGIO DO VAPOR PINA E DA REGIÃO DA CALDEIRA.	76

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – DETALHAMENTO DOS NAUFRÁGIOS CATALOGADOS NO ESPIRITO SANTO – BRASIL.	45
TABELA 2 – DETALHAMENTO DOS NAUFRÁGIOS CATALOGADOS NA REGIÃO DE ANCHIETA NO ESPIRITO SANTO – BRASIL.....	64
TABELA 3 – DESCRIÇÃO DO ACERVO CONSULTADO NA HEMEROTECA DIGITAL BRASILEIRA.....	68
TABELA 4 – DESCRIÇÃO DOS POSSÍVEIS NAUFRÁGIOS DA REGIÃO DA CALDEIRA.	77

INTRODUÇÃO À PROBLEMÁTICA E ESTRUTURAÇÃO DA OBRA

A dissertação de mestrado que a seguir apresentamos, foi desenvolvida sob a influência de um conjunto de circunstâncias/fatores.

A costa brasileira possui uma extensão de aproximadamente 8.500 km e o Brasil exerce jurisdição sobre a exploração e o aproveitamento dos recursos naturais existentes tanto na Zona Econômica Exclusiva (ZEE), quanto na sua plataforma continental, esta última, cujos limites chegam a ultrapassar as 200 milhas náuticas (GUIMARÃES, 2011). Esse imenso cenário marinho, além de possuir riquezas naturais, possui depositado em seu leito os restos de centenas de naufrágios ocorridos desde o início do processo de colonização europeia feita a partir do século XVI. Os naufrágios, na sua grande maioria, são como “cápsulas do tempo” que guardam a cultura material de sociedades organizadas do passado. Conforme Guimarães (2009) a pesquisa realizada em sítios de naufrágios contribui para gerar conhecimento:

“...em diversos campos da ciência, não apenas o conhecimento de caráter especificamente histórico, mas marítimo-antropológico (relação do homem do mar com o simbólico, mítico), náutico-tecnológico (arquitetura naval, construção naval, desenvolvimento e evolução de equipamentos de bordo), social (relação de poder dentro das embarcações), geográfico (relação homem-meio), entre outros”

No Brasil, os primeiros trabalhos subaquáticos efetuados foram realizados pela Marinha do Brasil (MB), na recuperação de peças do navio Sacramento, que afundou na costa da Bahia em 1668 e teve parte do seu material resgatado em 1976 (CUNHA, 1990), por mergulhadores da MB.

De forma geral, se constatou que a literatura sobre naufrágios publicada no Brasil é bastante reduzida se confrontada com o número de registros, basicamente representada por pequenos livros de reduzida tiragem, alguns tratando de toda a costa brasileira (GOES DE ARAÚJO, 2000, 2003), outros de cunho estadual, como por exemplo, Medeiros Filho (1988), sobre o Rio Grande do Norte, Miranda (1991), sobre a Paraíba e Rossini (1999), sobre São Paulo, além das obras de abrangência local, como Gomes Filho (1993), sobre Cabo Frio, Alves & Neves (2001), sobre Rio Grande e Galindo (2001), sobre a Baía de Ilha Grande. Também há estudos específicos, como Rossini (1995), sobre o Magdalena. Recentemente a Marinha do Brasil lançou o livro Patrimônio Arqueológico Subaquático na Marinha do Brasil: objetos oriundos de sítios de naufrágios na costa brasileira.

No Brasil, apesar de uma extensa atividade náutica no decorrer dos últimos cinco séculos, ocasionando os mais variados acidentes marítimos, somente em épocas mais recentes vêm se proliferando estudos arqueológicos sobre os sítios arqueológicos de naufrágios. No entanto, a produção

acadêmica voltada para esse assunto ainda é escassa (GUSMÃO, 2015). Os primeiros trabalhos arqueológicos subaquáticos no Brasil foram realizados por Gilson Rambelli, no Baixo Vale da Ribeira, SP (RAMBELLI, 1998, 2003) que estudou e gerenciou os testemunhos materiais, os processos de ocupação e de estabelecimento do homem naquela região.

Existem ainda no Brasil muitos dados a serem explorados, porém poucas investigações vêm sendo realizadas. Esta problemática ocorre em todos os estados Brasileiros e no Espírito Santo não seria diferente.

O mergulhador profissional e Pós-graduado em Arqueologia Subaquática, pelo Instituto Politécnico de Tomar e Universidade Autónoma de Lisboa Luiz Muri da Costa, descobriu dois navios naufragados no mar de Iriri. O mesmo desenvolveu como Tese de Pós-graduação - Problemáticas e interpretações de um sítio arqueológico denominado — Caldeira, apresentada em 2016, sob a orientação da Professora Doutora Alexandra Figueiredo (COSTA, 2016). Foi com este trabalho que se deu origem a um projeto de investigação, aprovado pelo IPHAN e Marinha, coordenado por Luiz Muri e Alexandra Figueiredo e onde se reconheceram a existência de dois naufrágios, sobrepostos, de cronologia entre o séc.XIX e inícios do séc.XX, do qual já resultaram algumas publicações (COSTA, 2016; FIGUEIREDO & COSTA, 2017). Contudo, o projeto carecia de uma pesquisa de gabinete mais profunda, nomeadamente na perceção das dinâmicas e afluências durante o séc. XIX e primeira metade do séc. XX no Porto de Anchieta, período cronológico que é apontado para os naufrágios em questão.

Considerando os dados que se observaram durante o tempo em que decorreu o projeto, consideramos pertinente, nesta tese, desenvolver uma aproximação e aprofundamento de investigação histórica, com vista a trazer um contributo de investigação ao sítio arqueológico de Caldeira, nomeadamente na tentativa de estabelecer algumas propostas para a identificação dos navios naufragados.

Este trabalho apresenta a pesquisa bibliográfica e documental sobre todas as questões e registos de dinâmica que podem ser relevantes para o levantamento e compreensão sobre os naufrágios do sítio Caldeira, Anchieta – Espírito Santo, Brasil.

A cidade de Anchieta está localizada no sul do Espírito Santo a cerca de 80 quilômetros da capital Vitória. Com uma área territorial de aproximadamente 420 km², o município faz divisa com Guarapari, Alfredo Chaves, Piúma e Iconha (ANCHIETA, 2014). O Conjunto Arquitetónico Jesuítico de Anchieta-ES foi tombado pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) em 1943.

Na região de Anchieta existem naufrágios bem conhecidos e estudados, porém a Caldeira não tem uma história definida e nenhum relato oral ou documentado sobre os destroços verificados. O local do naufrágio trata-se de um ponto reconhecido pela comunidade por suas qualidades pesqueiras, baixa profundidade e potencial perigo à navegação. Contudo, não eram conhecidos ou reconhecidos vestígios arqueológicos na área, fato este espantoso. Segundo Souza (2007), a ausência de registro dificilmente ocorre em qualquer Porto, seja pelo fato de que um naufrágio é um acontecimento que repercute não só no meio marítimo, mas, também, no dia-a-dia do homem comum, em que o meio de comunicação mais eficiente vem a ser o oral, tornando-se assunto obrigatório em todas as camadas sociais.

Os mergulhos que foram realizados durante o desenvolvimento do projeto e o registro que foi efetuado interpretam o sítio como tratando-se de duas embarcações sobrepostas, muito próximas em termos cronológicos (FIGUEIREDO & COSTA, 2017 12p.).

A pesquisa histórica documental mostra que o Porto de Itapemirim, localizado bem próximo a ao Porto de Benevente, tratava-se do maior Porto do Espírito Santo, até mesmo maior que o de Vitória e Vila Velha, com transporte e exportação de cargas de açúcar, aguardente e café, atividades estas que ocorriam no período definido para os naufrágios da Caldeira. O Porto de Benevente, em Anchieta. Também era muito ativo no transporte de cargas, escravos e imigrantes (PÉREZ, 2015 p.189).



Figura 1: Porto de Cima com embarcações atracadas - Anchieta ES - século XIX.

FONTE: <http://culturamaratimba.blogspot.com/2009/08/imagens-antigas-de-anchieta-es.html>

Através de uma análise arquitetônica sobre o histórico da evolução urbana de Anchieta evidenciam-se modos distintos de apropriação de seus espaços e de configuração de sua paisagem. Assim, podemos vislumbrar formas distintas de apreensão da localidade em diferentes momentos, a partir da compreensão da morfologia de seu sítio e dos referenciais paisagísticos, dos adensamentos construtivos, dos fluxos principais e das visuais predominantes. A disposição de tais elementos no sítio, além de evidenciar aspectos funcionais, constitui-se também um indicativo das imagens que as gerações foram construindo acerca da localidade (BORGES, 2012).

O Santuário Nacional de São José de Anchieta fica em uma encosta do morro do rio Benevente, na antiga aldeia de Reritiba, núcleo histórico da cidade de Anchieta. Enquanto obra arquitetônica, o Santuário Nacional de Anchieta é uma construção jesuítica do Brasil Colônia. Foi erguido entre meados do século 16 e início do século 17 (Figura 2).



Figura 2: Santuário Nacional de São José de Anchieta, Anchieta - ES.

FONTE: <http://www.jornalhoraagha.com.br/mais-de-4-mil-pessoas-visitam-santuاريو-em-anchieta-na-semana-santa/>

Constitui-se das seguintes partes: a igreja mais a residência em forma de quadra e uma praça fronteira ao conjunto arquitetônico, atualmente conhecida como Praça da Matriz. Tem sua fachada principal voltada para o mar. A residência, edificada ao lado da igreja, localiza-se ao sul da quadra. Neste conjunto, hoje, funcionam o Museu Padre Anchieta pertencente à Sociedade Nacional de Instrução - instituição educacional filantrópica dirigida pelos jesuítas - e a Sede da Paróquia de Nossa Senhora da Assunção, confiada aos jesuítas pela Mitra Arquidiocesana de Vitória.

O Conjunto Jesuítico de Anchieta destaca-se pela importância que teve no processo de enculturação religiosa dos índios, conduzido pela Companhia de Jesus no tempo da Colônia, modelo considerado pioneiro no Brasil; mas também por ter sido o lugar escolhido pelo sacerdote José de Anchieta para viver os últimos anos de sua vida (PÉREZ, 2015).

Foi em 1943 que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, reconhecendo a relevante importância deste monumento para a Memória Nacional, promoveu seu tombamento.

A presença de embarcações, bem como de armazéns voltados para o mar evidenciam a vocação local para a navegação.



Figura 3: Porto de Cima com embarcações atracadas - Anchieta ES - século XIX.

FONTE: <http://culturamaratimba.blogspot.com/2009/08/imagens-antigas-de-anchieta-es.html>

Desta forma consideramos relevante começar o Capítulo 1 sobre o Contexto Histórico e Arqueológico, Estado em questão. Este é subdividido em dois itens principais: Histórico da Região de Anchieta e do Porto e Naufrágios no Espírito Santo.

O item Histórico da Região de Anchieta se subdivide em Espírito Santo, Sul do Espírito Santo e Anchieta, os dados apresentados encontram-se em ordem cronológica. Este item ainda trás as análises das três hipóteses sobre as possíveis atividades que os navios naufragados na zona da Caldeira poderiam desenvolver. Dentre as hipóteses levantas regista-se um navio cargueiro, e um navio de migração e um navio de imigração ilegal e/ou de trafico de escravos.

No item Naufrágios no Espírito Santo, trabalham-se dados sobre os naufrágios ocorridos no Estado do Espírito Santo em geral. Nesta pesquisa foram determinados 115 registos para o estado.

O Capítulo 2 aborda o sítio arqueológico Caldeira, sua localização e a pesquisa arqueológica desenvolvida no sítio arqueológico pela empresa WINDIVE e o Instituto Técnico de Tomar, em Portugal de 2016 a 2018.

O Capítulo 3 complementa a interpretação dos vestígios e sua relação com arquitetura naval naufragada da segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX, os naufrágios registrados para a região de Anchieta – ES são destacados e é feita uma discussão individual dos 8 naufrágios encontrados na área. Desta discussão são apresentadas hipóteses para a identificação dos naufrágios encontrados na região da Caldeira em Anchieta – ES.

1. CONTEXTO HISTÓRICO E ARQUEOLÓGICO – ESTADO EM QUESTÃO

1.1 HISTÓRICO DA REGIÃO DE ANCHIETA E DO PORTO

1.1.1 ESPÍRITO SANTO

A História do Espírito Santo é marcada por diversas divergências sobre a data em que o local foi descoberto, muitos acreditam que ocorreu em 1501 nas primeiras expedições outros já utilizam a data de 1504. Há diversas hipóteses de outras navegações, portuguesas ou de outros estrangeiros, tenham também frequentado, e reconhecido o litoral do Espírito Santo, no período anterior ao início da colonização que se deu em 1535 (NEVES, 2010).

Em 23 de maio de 1535, o fidalgo português Vasco Fernandes Coutinho, veterano das campanhas da África e da Índia, aportou em terras da capitania, que lhe destinara o rei D. João III (PEREIRA, 2010). O rei assinou uma carta de doação, o atribuindo 50 léguas na costa brasileira à Capitania do Espírito Santo, e que se estendia de uma faixa litorânea até a linha de Tordesilhas, limite dos territórios de Portugal e da Espanha (VASCONCELLOS, 1995). Como era um domingo do Espírito Santo, chamou de vila do Espírito Santo a povoação que mandou construir nas terras que lhe couberam: cinquenta léguas de costa, entre os rios Mucuri e Itapemirim (PEREIRA, 2010). A Vila do Espírito Santo é hoje a cidade de Vila Velha, a vila passou à capitania, em 1822 a província e em 1889 a estado (NEVES, 2010).

A proibição da mineração nas Minas Gerais e a presença de tribos hostis no interior contribuíram para que o Espírito Santo se mantivesse por muito tempo como uma capitania essencialmente litorânea. Apenas na segunda metade do século XIX, essa situação modificou-se graças à expansão da lavoura cafeeira. O café, penetrando no extremo sul do estado, proveniente do Rio de Janeiro, garantiu o povoamento do interior (RODRIGUES, 2005 e AGUILERA, 2006).

O plantio do café foi ainda a principal atividade dos imigrantes europeus, especialmente alemães e italianos, que introduziram o regime da pequena propriedade na região serrana. A ocupação do extremo norte ocorreu no início do século XX, graças às primeiras plantações de cacau, estabelecidas por fazendeiros baianos. Mas foi apenas em 1963 que o Espírito Santo adquiriu sua atual configuração geográfica, com a solução da antiga disputa entre o estado e Minas Gerais, relativa à

posse da região da Serra dos Aimorés. Pelo acordo, a região foi dividida entre os dois estados (AGUILERA, 2006).

1.1.2 SUL DO ESPÍRITO SANTO

O sul do estado do Espírito Santo começou a ser explorado a partir de um pequeno povoado às margens do rio Itapemirim, ainda na primeira metade do século XVI. Esta região se tornou muito importante economicamente durante grande parte do Brasil Império, em especial durante o ciclo do café, graças à sua proximidade com o Rio de Janeiro, com o qual manteve um intenso comércio de exportação, já que o Rio de Janeiro era a capital do império e centralizava toda a praça comercial (MACHADO, 2016). A região progrediu com o surgimento de novas fazendas, a concessão de sesmarias e a legalização das propriedades, no período final do século XVIII e início do século XIX. A economia baseava-se na cultura de cana e produção de açúcar e aguardente. A importância da região devia-se aos seguintes fatores: grandes propriedades agrícolas produtoras de cana de açúcar e posição estratégica da Vila de Itapemirim, além de servir de Porto escoadouro da produção, situava-se no encontro entre a chamada Estrada Geral, que unia pelas praias de Vitória ao Rio de Janeiro, e com a ligação com o interior (PÉREZ, 2015).

Com a crescente demanda da plantação de cana de açúcar para a produção de açúcar e aguardente era necessário um maior número de mão de obra. Segundo Pérez (2015), mesmo após a lei de proibição do tráfico de escravos, tentou-se em Itapemirim o desembarque deles, em 1851 e 1852, com os navios negreiros *Sociedade Feliz* e *Segundo*, ambos foram rendidos. O Barão de Itapemirim era acusado de ser o principal protetor dos traficantes de escravos do Espírito Santo.

Segundo Pérez (2015):

“Uma estatística de 181 mostra o período econômico de Itapemirim. Nesta fase máxima, em seu território, produzia-se mais da metade de todo o açúcar de aguardente do Espírito Santo. Havia 22 engenhos com 1.348 escravos produzindo 78.700 arrobas de açúcar, 12 estabelecimentos produzindo 622 pipas de aguardente, além de 13 fazendas, com 415 escravos rendendo 18.600 arrobas de café.”

Mapa dos portos, vias fluviais e colônias do Espírito Santo (1813-1929).

Legenda:

- Colônias
- Núcleos
- Cidades atuais
- Portos Fluviais

Mapa detalhado do Espírito Santo mostrando a rede de portos, vias fluviais e colônias. O mapa inclui a costa atlântica com portos como São Mateus, Santa Cruz, Vitória, Benevente, Piuma, Itapemirim e Itabapoana. O interior mostra colônias como Aquidauana, Francelina, Santa Leopoldina, Santa Isabel, Santo Antônio, Castelo, e Rio Novo, além de núcleos e cidades atuais. Vias fluviais como o Rio Doce e Rio Paraíba do Sul são destacadas. Setas indicam rotas para Rondônia e Minas Gerais.

FONTE: FRANSCHETTO, 2014.

O antigo Porto de Itapemirim apresenta ainda hoje estruturas, como o Trapiche do Porto de Itapemirim (Figura 5), estas são interessantes para a compreensão da dinâmica dos Portos médios, pois ele teve um movimento considerável até meados do século XX – maior que o Porto de Benevente (atual Anchieta), mas menor que o de Vitória. O Trapiche construído na segunda metade do século XIX, pelo Barão de Itapemirim (Entre 1860 a 1883), com a finalidade de armazenar os produtos agrícolas e colaborar com o desenvolvimento das atividades portuárias, dando suporte para a exportação de produtos. No local também estava instalado o escritório da Coletoria Estadual de Impostos (PÉREZ, 2015).



Figura 5: Trapiche no Porto de Itapemirim – ES.

FONTE: MACHADO, 2016. Foto: Paulo Bava de Camargo

Como parte dos meios de transporte que promoveram o seu desenvolvimento temos as linhas regulares de navegação marítima a vapor – desde meados do século XIX (Figura 6), além de uma linha de navegação fluvial a vapor que chegava até Cachoeiro do Itapemirim (VASCONCELLOS, 2012; MACHADO, 2016).

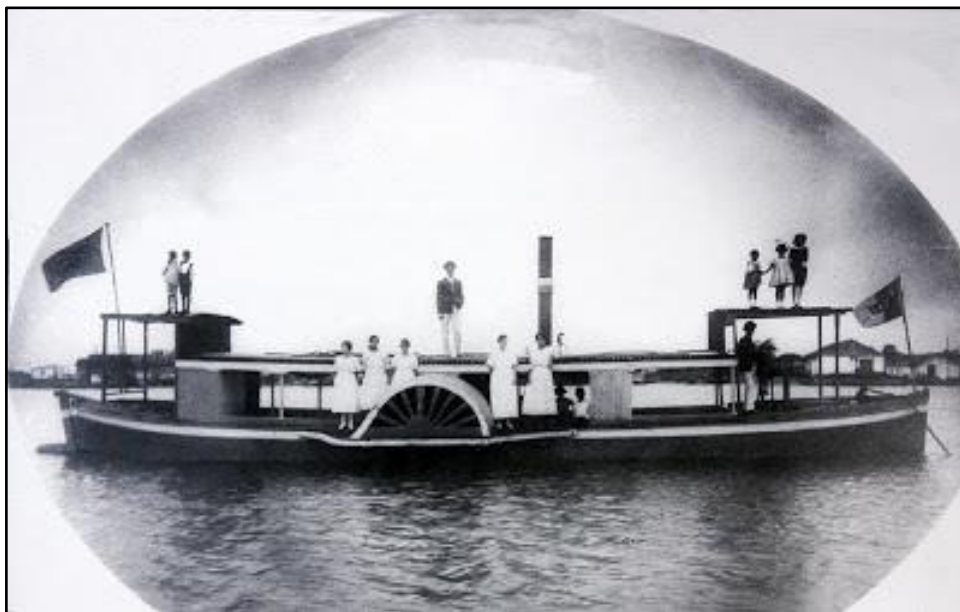


Figura 6: Barcos que transitavam no Porto de Itapemirim – ES.

FONTE: <http://cachoeirodeitapemirim-es.blogspot.com/2012/03/Porto-de-cachoeiro-de-itapemirim-uma.html>

1.1.3 ANCHIETA

O Porto da cidade de Anchieta teve também grande importância, e é o foco principal deste estudo (Figura 7), que está localizada no sul do Espírito Santo, a cerca de 80 quilômetros da capital Vitória. Com uma área territorial de aproximadamente 420 km², o município faz divisa com Guarapari, Alfredo Chaves, Piúma, e Iconha (ANCHIETA, 2014).



Figura 7: Vista da cidade de Anchieta – ES em 1910.

FONTE: <http://culturamaratimba.blogspot.com.br/2009/08/imagens-antigas-de-anchieta-es-ii.html>

Na cidade, o principal curso de água doce é o rio Benevente, este apresenta cerca de 79 km de extensão até sua foz no município de Anchieta. Seus principais afluentes são os rios Batatal, Caco do Pote, Corindiba, Conceição, Crubixá, Grande, Iiritimirim, Joeba, Maravilha, Pongal, Salinas e São Joaquim (ESPÍRITO SANTO, 2013). Sua bacia hidrográfica drena uma área de 1.207 km² que engloba os municípios de Alfredo Chaves e Anchieta e parte dos municípios de Guarapari, Piúma e Iconha (IEMA, 2017).

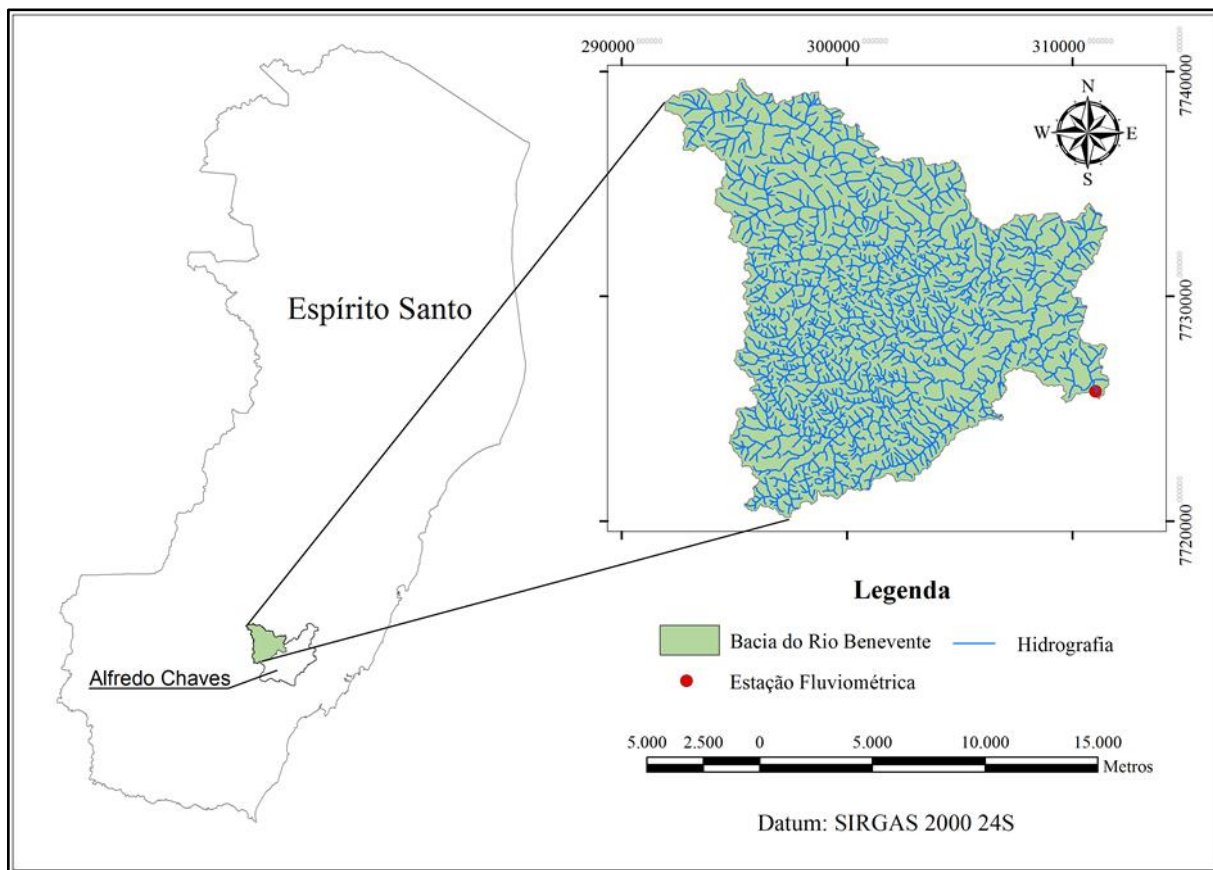


Figura 8: Localização da bacia hidrográfica do rio Benevente.

FONTE: Lorenzon *et al.*, 2014.

O rio Benevente tem como principal formador o córrego do Redentor, cujas nascentes localizam-se no município de Alfredo Chaves, a uma altitude de aproximadamente 1440 metros, na Serra do Castelo. Próximo à localidade de São Bento de Urânia, passa a se chamar rio Benevente (IBGE¹, 1978). Alguns de seus afluentes são os rios Corindiba e Joeba.

Em seu percurso, o rio Benevente (Figura 9) atravessa a zona urbana do município de Alfredo Chaves (IBGE², 1978). Junto à foz do rio Benevente no oceano Atlântico localiza-se a cidade de Anchieta (IBGE³, 1978).

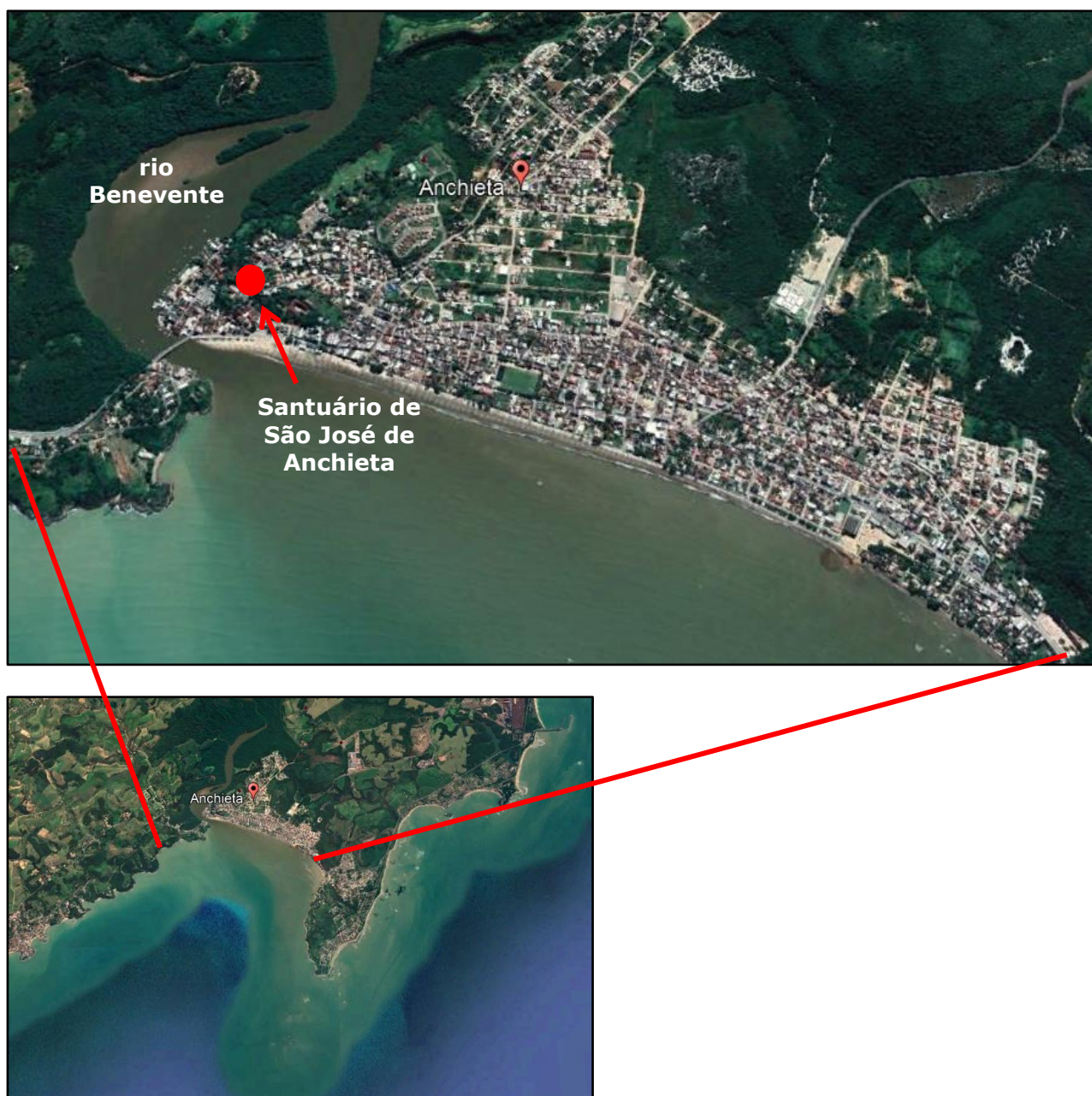


Figura 9: Cidade de Anchieta – ES, detalhe da cidade, do rio Benevente e do Santuário José de Anchieta.

FONTE: Google Earth, 2018

HOFFMAN, s/d. In: BORGES, 2012), trata-se de uma das ocupações mais antigas do Espírito Santo (Figura 11). Embora a data de sua fundação como aldeia seja incerta, podendo ter ocorrido nos anos de 1565, 1567, ou 1569 (Data de fundação da igreja), todos são unânimes em afirmar que o dia da fundação da cidade foi 15 de agosto. Como este dia é dedicado a Nossa Senhora da Assunção, ela foi escolhida padroeira da cidade. Na Figura 11 podemos ver uma área de atracagem de embarcações, com algumas embarcações de médio porte atracadas, um armazem grande por traz, evidenciando grande atividade no Porto de Benevente.



Figura 11: Vista de Anchieta-ES no início do século XX. A presença de embarcações, bem como de armazéns voltados para o mar evidenciam a vocação local para a navegação.

FONTE: <http://culturamaratimba.blogspot.com.br/2009/08/imagens-antigas-de-anchieta-es-ii.html>

No dia 1 de janeiro de 1759, a então aldeia de Iiritiba tornou-se Vila, passando a se chamar Benevente. Mais tarde, pela lei provincial número 6, de 12 de agosto de 1887, a Vila de Benevente foi elevada a cidade com a designação de Anchieta, nome que foi ratificado pela lei estadual nº 1.307, de 30 de dezembro de 1921 (PREFEITURA DE ANCHIETA, 2017).

O nome Anchieta é uma homenagem a São José de Anchieta, padre jesuíta espanhol, nascido em Tenerife, nas Ilhas Canárias, em 1534. Viveu boa parte de sua vida na cidade de Anchieta, onde faleceu. Padre Anchieta ingressou na Companhia de Jesus ainda jovem, quando foi estudar em Portugal (PREFEITURA DE ANCHIETA, 2017). Conforme Balestrero (1979 p.38), Anchieta esteve na Capitania do Espírito Santo, acompanhando Estácio de Sá, no ano de 1569. Nessa sua visita, ele

estava encarregado de percorrer as novas aldeias e estabelecer outras para a catequese dos Goitacases, Puris, Tupiniquins e Aimorés. Segundo Daemon (1879), teria sido naquele ano que foram iniciadas as aldeias dos Reis Magos (hoje Nova Almeida); além de mais duas relativamente próximas: Guarapari e Iiritiba.

De acordo com a documentação escrita Anchieta teve a sua origem de uma aldeia de índios catequizada pelos padres jesuítas (MATTOS, 2017). O primeiro nome da cidade foi Iiritiba, Yryrityba, que em Tupy, significa Yryri = ostra e tyba = lugar (GONÇALVES DIAS, 1858), relacionando-a com a importância dos recursos marítimos que dela eram extraídos – “o lugar de ostras”. Trata-se de uma região muito rica em recursos marítimos, tanto que até hoje ocorre o Festival Capixaba de Frutos do Mar, que já está na sua 21ª edição em 2018. Trata-se de um evento gastronômico feito com produtos a base de frutos do mar, realizado em parceria com a Associação IRIRIVIVO. Diversos pratos podem ser degustados, do mais simples ao mais sofisticado da culinária capixaba.

Nela existiriam grupos indígenas nativos da região que viviam da pesca, caça, coleta e pequena agricultura de subsistência. O grupo que ocupava mais território e que ofereceu mais resistência aos brancos foram os botocudos, indígenas antropófagos. Também chamados aimorés, eram numerosos na época das primeiras incursões do homem branco, distribuindo-se pelo sul da Bahia e região do vale do rio Doce, incluindo o norte do Espírito Santo e Minas Gerais (MATTOS, 2017). Ainda há grupos remanescentes, nas bacias dos rios Mucuri e Pardo.

Botocudos foi uma denominação genérica dada pelos colonizadores portugueses a diferentes grupos indígenas pertencentes ao tronco macro-jê, de diversas filiações linguísticas e regiões geográficas, cujos indivíduos, em sua maioria, usavam botoques labiais e auriculares geralmente feitos com a madeira leve da árvore barriguda, secos ao fogo, de diâmetro variável, chegando a até 12 centímetros. Esses acessórios, fixados nos lóbulos das orelhas e nos lábios, conferiam aos indígenas uma aparência particularmente assustadora (FRANCESCHETTO, 2014).

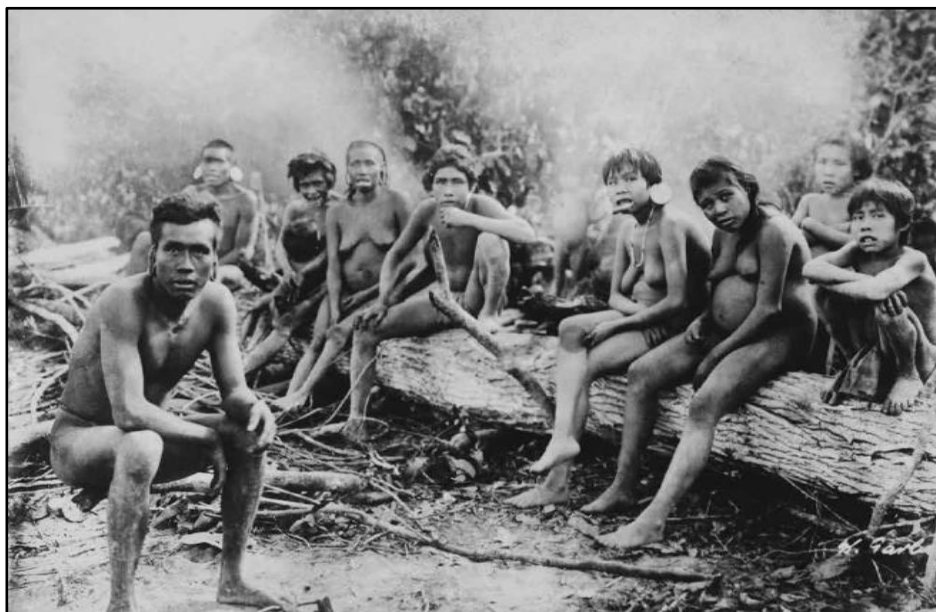


Figura 12: Índios botocudos que transitavam ao norte do rio Doce, entre o Espírito Santo e Minas Gerais, no início do século XX.

FONTE: Walter Garbe, Realizadas entre março e maio de 1909.

Paul Ehrenreich, no livro *Ueber die Botocudos der brasilianischen Provinzen Espiritu Santo und Minas Geraes* de 1887, narra sua viagem e o artigo de divulgação científica, este foi traduzido por Sara Baldus e teve a organização e notas por Júlio Bentivoglio. A nova publicação em 2014 veio com o título *Índios Botocudos do Espírito Santo no século XIX*. Neste há um mapa (Figura 13), onde é possível observar que os primeiros habitantes da região de Anchieta – ES foram os índios Tupis e não os Botocudos, que se localizavam no interior mais ao norte. Pelo fato já narrado de que Botocudos foi uma denominação genérica dada pelos colonizadores portugueses a diferentes grupos indígenas, muitos pesquisadores se confundem com a etnia dos índios que habitavam esta região.

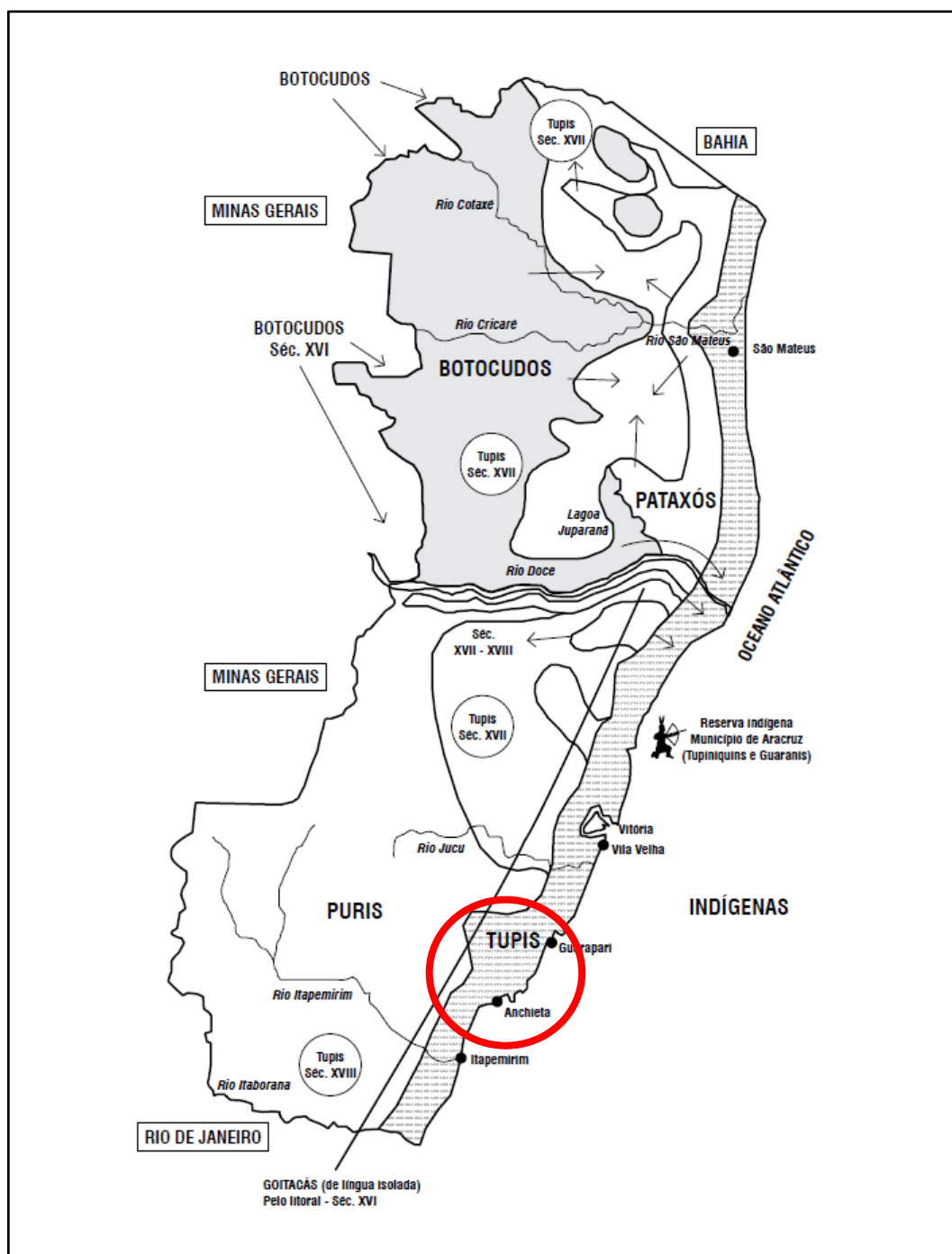


Figura 13: Mapa das nações indígenas existentes no Espírito Santo durante o século XIX, detalhe para a região de Anchieta.

FONTE: EHRENREICH, 2014.

A comunidade indígena aqui existente, embora tenha sido dizimada pelas doenças trazidas pelos europeus e pela violência, constituíram a grande maioria da população da capitania nos dois primeiros séculos de sua história. Foram eles que realizaram praticamente todo o trabalho nos

primeiros tempos: nas roças, nos engenhos, no transporte, nas atividades domésticas e provavelmente nas tarefas de relação com o mar (FRANSCSCHETTO, 2014).

Os primeiros colonos que aqui se fixaram, embora tenham sido poucos, só sobreviveram graças ao trabalho dos indígenas; trabalho livre inicialmente, sob a forma de escambo, executado em troca dos preciosos produtos trazidos pelos europeus: instrumentos de trabalho, como machados, facas, anzóis, e objetos de adorno (FRANSCSCHETTO, 2014). Mas logo foi introduzida a escravidão, pois, quando os jesuítas se instalaram, em 1551, já encontraram “grandíssima multidão” de escravos (LEITE, 1954).

No documento histórico “*carta do Exmo. Secretario de Estado, datada de 13 de janeiro de 1789*” (Figura 14) foi possível identificar a seguinte: “*villa denominada Benavente, que os seus chefes são índios e se compõe de habitantes livres 3.017 e de escravos 102*” (ANNAES DA BIBLIOTHECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO, 1912).

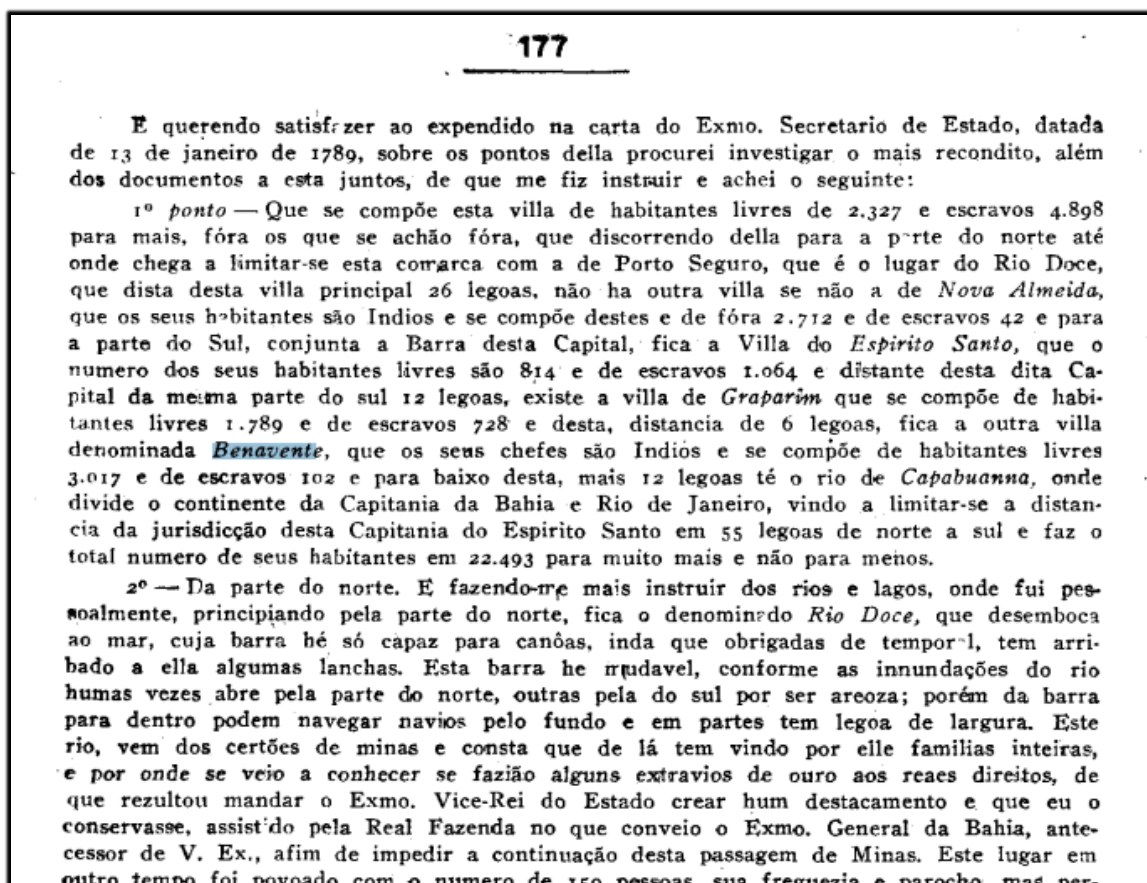


Figura 14: Documento histórico datado 1789 que retrata a população da então Vila de Benavente.

FONTE: ANNAES DA BIBLIOTHECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO, 1912.

A escravidão indígena, sobre a qual a historiografia passava rapidamente, considerando-a uma experiência fracassada, na realidade assegurou o trabalho no Brasil até a metade do século XVII. Os escravos africanos começaram a chegar a meados do século anterior, mas seu preço era muito mais elevado, de modo que só progressivamente, à medida que os engenhos se capitalizavam, eles foram substituindo os índios, sobretudo nas regiões açucareiras mais prósperas: Pernambuco e Bahia (FRANSCSCHETTO, 2014).

Ainda durante o século XVI os inacianos, membros da companhia jesuíta, iniciaram sua difusão pelo território do Espírito Santo, organizando aldeamentos para a catequese indígena e fazendas com produção diversificada (BALESTRERO, 1979). A dinâmica local assemelhava-se à existente em outras partes da colônia, conforme se observa em pesquisas já realizadas. Analisando a realidade do Rio de Janeiro, Márcia Amantino (2007 p.2), argumenta sobre as fazendas estabelecidas e controladas pelos jesuítas: *“tratavam-se de gigantescas extensões de terras concedidas pelas autoridades coloniais através de doação de sesmarias e ampliadas posteriormente graças a compras e doações de particulares”* Assim como no Rio de Janeiro, no Espírito Santo, tais possessões também eram grandiosas, contavam com muitos escravos e geravam notável produção agropecuária.

Entre as aldeias jesuíticas fundadas do Espírito Santo, no século XVI, Iritituba destacava-se como um importante centro de fixação e difusão do projeto da Companhia de Jesus, no sul da capitania. Contrariando a estratégia fundacional adotada nos demais aldeamentos, os padres instalavam-se em uma aldeia indígena pré-existente, uma entre as várias de uma região onde residia numerosa população. Sua localização, contudo, seguiu os mesmos parâmetros de escolha – o sítio é relativamente elevado, está próximo ao mar e junto à foz de um rio. Permitia, portanto, privilegiada visibilidade, fácil acesso por via marítima e conexão fluvial direta com o território interior, atributos reconhecidos por Auguste de Saint Hilaire, em sua passagem no início do século XIX: *“O mais aprazível panorama se oferece aos olhos de quem se coloca diante de alguma das janelas do claustro; avistam-se a um só tempo o rio, a mata majestosa que o margeia, sua embocadura, o oceano, a cidade de Benevente e os campos das cercanias”* (SECULT, 2009).

Primeiramente eram extraídas as riquezas naturais disponíveis e em seguida estabelecia-se uma estrutura de produção agrícola. Nesse sentido, justifica-se a ocupação que se verificou nesse período, fundamentalmente litorânea e voltada para fora (BUFFON, CAMPOS JÚNIOR, CAÇADOR, HOFFMAN, s/d. In: BORGES, 2012).

Na segunda metade do século XVIII, com o decreto régio de setembro de 1759, o rei D. José ordena a expulsão dos religiosos da Companhia de Jesus que estivessem em seus domínios continentais e ultramarinos.

“Declaro os sobreditos Regulares na referida forma corrompidos, deploravelmente alienados do seu Santo Instituto, e manifestamente indispostos com tantos, tão abomináveis, tão inveterados e tão incorrigíveis vícios para voltarem à observância dele, por notórios rebeldes, traidores, adversários e agressores, que têm sido e são actualmente, contra a minha Real Pessoa e Estados, contra a paz publicados meus reinos e domínios, e contra o bem comum dos meus fiéis vassalos; ordenando que tais sejam tidos, havidos e reputados; e os hei desde logo, em efeito desta presente lei, por desnaturados, proscritos e exterminados; mandando que efectivamente sejam expulsos de todos os meus reinos e domínios, para neles mais não poderem entrar” (TRIGUEIROS, 2009).

Assim, a ordem que durante duzentos anos liderou uma vasta rede de ensino em Portugal e colônias, acaba sendo abruptamente interrompida. A Companhia de Jesus acaba, portanto, sendo expulsa de Portugal e das colônias em 1759, pelo Marquês de Pombal (1699-1782) (OLIVEIRA *et al.*, 2013).

Com este ato ocorreu então à libertação dos indígenas em todo o Brasil. Esta, em parte, colidia com as posições dos proprietários de escravos índios e dos jesuítas, que dirigiam a vida das comunidades indígenas nas missões (aldeamentos indígenas organizados pelos jesuítas). Numa tentativa de boa conciliação com estas comunidades, Marquês de Pombal proibiu a discriminação dos índios e elaborou uma lei favorecendo o casamento entre eles e portugueses. (FALCON, 1982; MAXWELL, 1996; BOXER, 2002, TRIGUEIROS, 2010)

Segundo Maxwell (1996), este dirigente do reinado de D. José I, não agia por intenção, mas pelas opções determinadas pela posição de Portugal, no sistema de Estado mercantilista do século XVIII. No caso da expulsão dos jesuítas, o que se pretendia era a supressão do domínio dos religiosos sobre a fronteira, acordada no tratado de *Madri*, onde estavam situadas as sete missões jesuíticas. Seu objetivo era que os índios fossem libertados da tutela religiosa e se miscigenassem para assegurar um crescimento populacional que permitisse o controle do interior, nas fronteiras. Esta posição prendia-se também pelo facto de não acreditar que uma emigração europeia pudesse cumprir com essa tarefa,

sendo que se considerou ser mais fácil europeizar, digamos assim, a população local. Para ele, o afastamento dos jesuítas dessa região significava tão somente, assegurar o futuro da América Portuguesa através do povoamento estratégico (CARVALHO, 1978).

Depois da expulsão dos jesuítas, a Vila de Benevente evidenciou-se pela existência de um campesinato, produzido com base numa estrutura própria, distinta daquela instalada por jesuítas em suas fazendas. Os aldeamentos, na empresa jesuítica, constituíam-se em espaços de catequese e de reserva e formação de mão de obra, locais onde eram ensinados ofícios e técnicas para uma maior otimização e variedade da produção agrícola local (MARTINS, 2014).

A província, a partir de 1845, recebeu imigrantes europeus (primeiramente alemães), que foram constituir colônias de povoamento, sobretudo na região serrana da província (COSTA, 2016). Um exemplo é o navio a vapor Alagoas, que realizava a navegação de cabotagem, e que transportou centenas de imigrantes do Rio de Janeiro aos Portos do Espírito Santo (Figura 15). Nessa mesma embarcação, construída na Inglaterra em 1884, a Família Imperial seguiu para o exílio em Portugal, após a Proclamação da República (GERODETTI & CORNEJO, 2006).



Figura 15: Navio a vapor Alagoas realizava o traslado de imigrantes do Rio de Janeiro para o Espírito Santo.

FONTE: GERODETTI & CORNEJO, 2006.

Em 1867, o governo estava preocupado com a eliminação da mão de obra escrava nas colônias europeias, como mostra, por exemplo, um regulamento publicado no Jornal da Victoria, do Espírito

Santo, em sua edição de 6 de abril de 1867 (Figura 16). Assinado por D. Pedro II e por seu ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Manoel Pinto de Souza Dantas, o documento regulamenta a vida nas colônias capixabas como forma de, diz D. Pedro II na introdução à norma, garantir o “*bem estar e a sorte futura de seus habitantes*” (ANEXO I). Um dos artigos determina que seja expressamente proibida a presença de escravos, mesmo que apenas acompanhando visitantes.

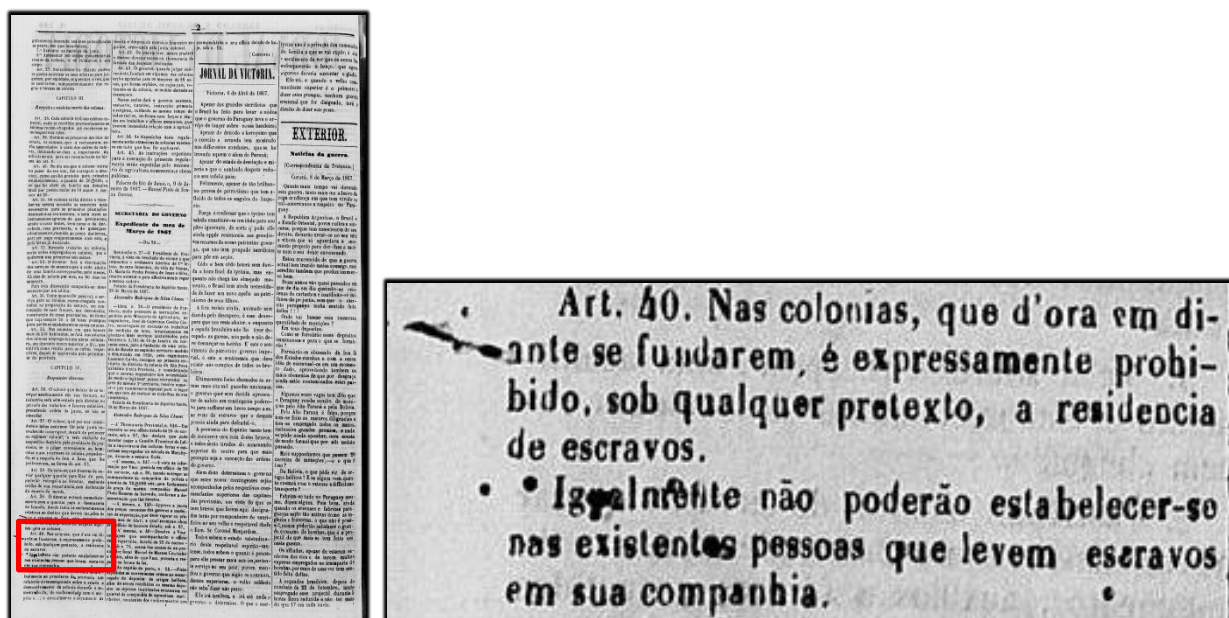


Figura 16: Artigo no Jornal da Victoria, 6 abr. 1867 onde é possível observar a proibição da presença de escravos.

FONTE: <http://bit.ly/1DEwPP>

Em 1875, chegaram alguns dos primeiros imigrantes italianos. A prefeitura local registra que “o governo não tinha um plano de imigração de famílias agrícolas totalmente estruturado” e que, com o apoio de um ministro e um coronel local, os italianos “eram encaminhados a um barracão coletivo, a “Hospedaria dos Imigrantes”. Ali, ficavam acomodados (amontoados) por alguns meses, recebendo alimentos para o sustento, enquanto esperavam o encarregado do governo definir o pedaço de terra para cada família” (PREFEITURA DE ALFREDO CHAVES, 2017).

Somente a partir do último quartel do século XIX, com a chegada dos imigrantes italianos que subiram o rio Benevente para ocupar as terras férteis da região de Alfredo Chaves, é que a cultura cafeeira se desenvolve na Vila, tendo naquele rio o principal elemento de ligação das pequenas propriedades de cultivo com o mar. Assim, o Porto de Benevente torna-se saída para exportação de café de toda a região que atualmente compreende os municípios de Alfredo (MARTINS, 2014).

Os mais antigos relatos que referem à existência de um grande movimento costeiro e marítimo são contemporâneos da fundação da aldeia indígena Iriritiba (NEVES, *et. al.* 1995). De acordo com Marques (1878), Benevente era também conhecida pela construção de navios de longa duração (Figura 17).

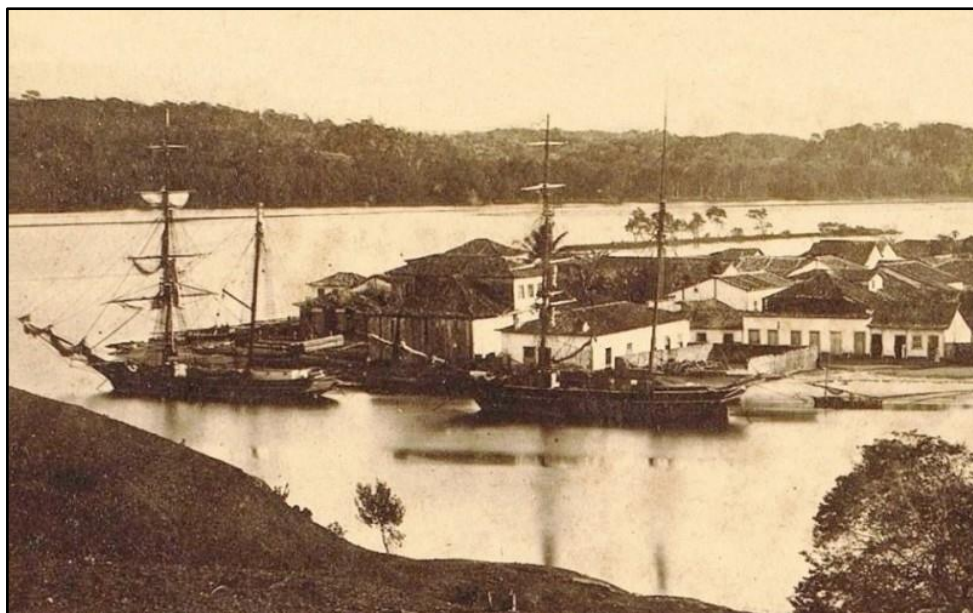


Figura 17: Anchieta Porto de Benevente em 1874.

FONTE: <http://www.morrodomoreno.com.br/materias/novas-vilas-do-es-em-meados-do-seculo-xviii.html>

Outro investigador, Costa (2016), refere que as obras citadas abaixo reforçam os relatos históricos, pois evidenciam uma cultura e costume pesqueiro e extrativista, onde grande parte do sustento das famílias locais provinham de alguma atividade marítima, quer fosse pescado, quer fosse como exportação agrícola, via portuária marítima.

São elas: Os Italianos no estado do Espírito Santo (DERENZI, 1974), História, Geografia e Organização Social e Política do Município de Anchieta (NEVES, *et. al.* 1995), Viagem ao Brasil do Príncipe Maximiliano de Wied-Neuwied. (LÖSCHNER, 2001), Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce (HILAIRE, 2002) e Anchieta 2030 - Avenidas para o crescimento e Desenvolvimento Sustentável (ANCHIETA, 2014 *In*: COSTA 2016).

No final de 1879 e início de 1880, o governo imperial não parecia ter uma política migratória clara, apesar de continuar a editar decretos sobre o tema e a se esforçar em criar alguma estrutura para

melhorar a recepção dos colonos, como é o caso da Inspetoria Geral de Terras e Colonização, surgida por iniciativa imperial, em 1876.

O Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas publicou, no dia 23 de dezembro de 1879, um comunicado afirmando que *“não se opõe á continuação dos favores que os imigrantes á sua chegada a esta côrte, recebem no seu desembarque, agasalho, sustento na hospedaria do governo e transporte ás províncias que preferirem para se estabelecerem á sua custa”* (Figura 18). O comunicado manda *“proceder aos trabalhos precisos para a fundação de um núcleo colonial nas terras devolutas que demoram no valle do Alto Benevente”* (MARTINS, s/d), abrigando apenas europeus. Menos de um mês depois, mais precisamente no dia 21 de janeiro de 1880, o mesmo Ministério emite um comunicado para *“fazer constar ás agências de companhias de navegação pertencentes á nacionalidade franceza, que transportam imigrantes da Europa com destino ao Brazil, que d’ora em diante o governo imperial nenhum compromisso assume com relação ao desembarque, recepção, sustento e colocação dos colonos que condizirem para o Império, os quaes terão de desembarcar e estabelecer-se como lhes convier, á custa de seus próprios meios e recursos”* (ANEXO II – colocar no texto e não em anexo)



Figura 18: Artigo no Correio Paulistano de 28 de janeiro de 1880, onde é possível observar que o governo não auxiliará mais os imigrantes ao chegarem ao Porto de Benevente.

FONTE: <http://bit.ly/1DEwpPP>

Sucede, um conjunto de longos descaso e queixas dos italianos e de outros europeus, marcando de forma negativa a história da imigração na região, por vezes respondida com repressão por parte dos comandantes de polícia (PESSALI, 2010). O documentário “Benevente”, de Eduardo Fernandes e Djamile Carreiro, registram um pouco da cultura e da história dos imigrantes no local, além de mostrar um pouco sobre a realidade contemporânea – incluindo o impacto das atividades industriais no meio ambiente e na vida da população (FERNANDES & CARREIRO, 2011).

O jornal Espírito-Santense, de 16 de outubro de 1886 (Figura 19), publicado em Vitória sob a chamada “Jornal político, científico, literário e noticioso” – registra uma exposição do governo provincial sobre a inevitabilidade do fim da escravidão no Brasil. “Com a transformação do trabalho que tem de operar-se em todo o paiz, em vista da nova legislação sobre o elemento servil”, diz o texto, “é tempo de cuidar-se sériamente da imigração, único recurso que resta para que não estanque a nossa principal fonte de riqueza”. Há muito a temer, diz o texto, “se cruzarmos os braços ante as dificuldades que á muitos parecem insuperáveis”. Elas podem, no entanto, ser vencidas “se todos se convencerem de que não é com queixas e censuras, mais ou menos justas, que se resolverá tão importante problema”. Em suma: parem de reclamar e mãos à obra. Mas qual seria a solução? “Entre outros meios de que se deve lançar mão, um dos mais efficazes é a propaganda pela imprensa, pelas exposições, por todos os modos emfim de tornar a província bem conhecida dos paizes, d'onde nos possão vir immigrants laboriosos e morigerados” (ANEXO III). Destaca-se que estamos em outubro de 1886 e, portanto, a menos de dois anos da abolição definitiva da escravatura, que já havia sido extinta nesse momento no Ceará.



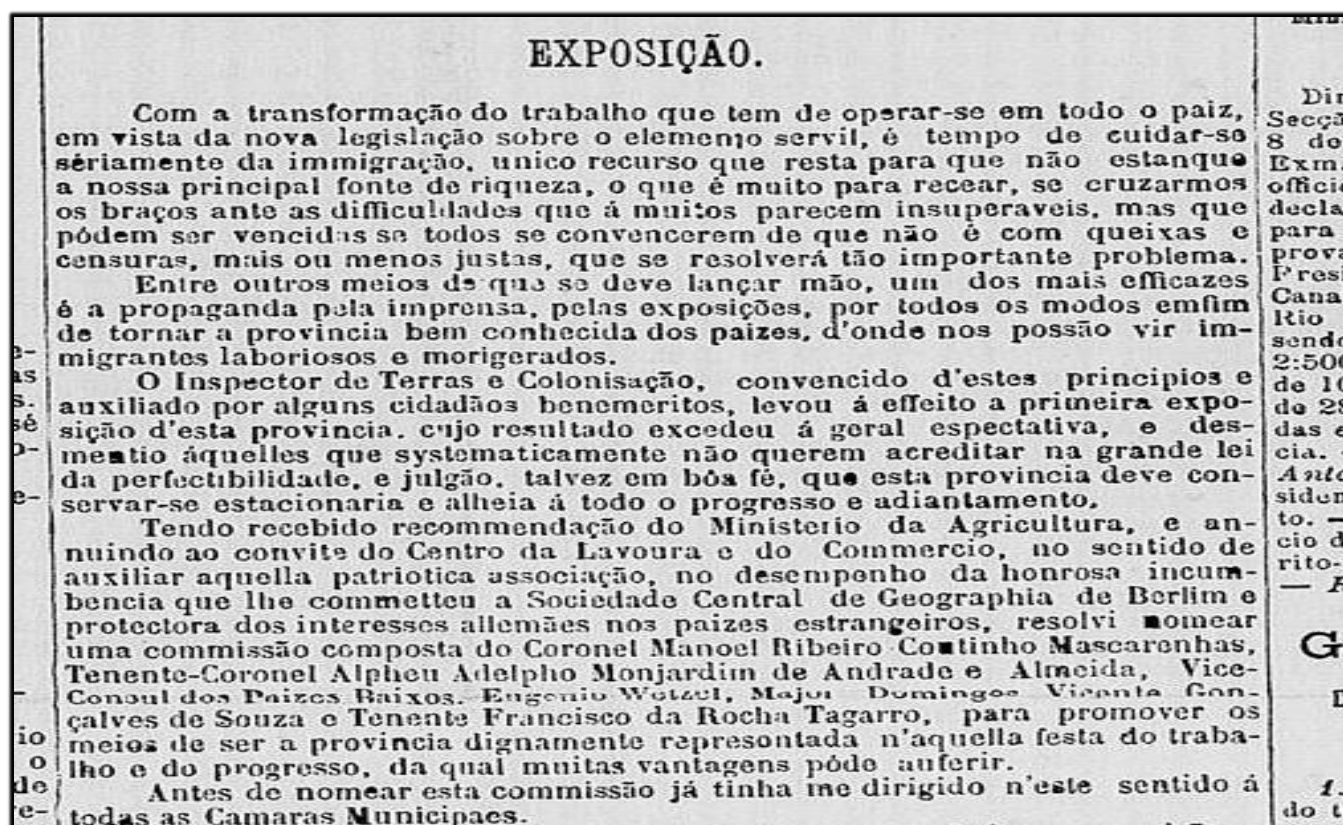


Figura 19: Artigo no Espírito-Santense em 16 de outubro de 1886, onde é possível observar a importância do retorno da imigração devido à tão próxima abolição.

FONTE: <http://bit.ly/1aE6m10>

A grande quantidade de imigrantes fez com que o governo deixasse, aos poucos, de dar conta de fornecer assistência a todos os núcleos, o que levou o governo italiano a promulgar, em 1895, um decreto específico suspendendo a emigração para o estado. Esse fato, somado à crise econômica do café – base da economia local, acabou encerrando o período imigratório para o Espírito Santo, no final do século XIX (CAMPOS, 2015).

Em 1910, a estrada de ferro que liga Cachoeiro à Vitória foi concluída, retirando do Porto de Anchieta a centralidade no comércio do café da região de Alfredo Chaves e arredores (CAMPOS JÚNIOR, 2005), decaído, assim na sua mobilidade e dinâmica.

A imigração europeia em massa cessou, mas permaneceu um pequeno fluxo migratório ao longo da primeira metade do século XX, intensificado nas décadas 1920 e 1930. Ao todo, durante o período imigratório, foi registrada a entrada de 54.155 imigrantes europeus (FRANSCSCHETTO, 2014).

Assim, de acordo com as dinâmicas da costa e contexto económico e sócio-político poderemos levantar pelo menos três hipóteses para funcionalidades das embarcações que poderiam estar relacionadas com os naufrágios observados em Anchieta.

HIPÓTESE 1 - NAVIO CARGUEIRO OU REBOCADOR

No documento histórico “*carta do Exmo. Secretario de Estado, datada de 13 de janeiro de 1789*” (Figura 20) foi possível identificar o conhecimento prévio sobre o relevo marinho da região da então Vila de Benavente e os tipos de embarcações que poderiam trafegar nas áreas. Neste documento é relatado com detalhes de quantas legoas são de cada localização para a próxima mais perto. No 3º diz:

“Correndo a mesma costa para o sul, distancia de 6 legoas, fica a barra Villa Nova de Benevente, esta barra he capaz para toda a qualidade de sumaca, em maré cheia e de hun bom abrigo. Nesta enseada desembocão 2 rios, hum sobe para o norte 5 legoas e por ele navegão canoas, e outro sobe para sul outras 5 legoa, por onde tão bem navegão canoase vae dar hum verjal, que se supõe comunicar a Piuma”.

de Janeiro e Bahia. Os rios que a circulaõ, sobem, o de S. Maria 9 legoas até o primeiro caxoeiro, que corre para a parte do norte, por onde navegão canoas sem serem de voga, por estreitar em algumas partes e se não poder remar em tempo de secca; o de *Luicú* sóbe até o primeiro caxoeiro 8 para 9 legoas para a parte do sul e delle sahe hum ramo, que desemboca ao mar, a que chamão a Barra de *Luicú* que dista da desta Villa 3 legoas e da villa do Espirito Santo, conjuncta á barra desta capital 2 legoas pelo dito ramo de rio e sua barra entrão canoas e por detraz de hum morro fica hum remanso, onde ha sua pescaria e que faz o melhor abrigo deste lugar.

1º *ponto da parte do sul* — E proseguindo a mesma costa distancia de 8 legoas, tem suas pescarias e no termo della ha o *Rio de Perveão*, que dá lugar a huma barra, que só entrão canoas e sobem até 3 legoas, pela terra dentro.

2º — Para baixo deste lugar, distante huma legoa está a barra da *villa de Graparim*, que admite a sua entrada a sumacas grandes e lanchas, resguardando-se do que se vê; tem esta barra 2 pequenos rios, que desembocão n'ella, hum que sóbe 2 legoas para a parte do sul até *Aldeia Velha*, tambem assim chamado, o outro para o norte meia legoa, que confina com serras inhabitadas.

3º — Correndo a mesma costa para o sul, distancia de 6 legoas, fica a barra de *Villa Nova de Benavente*; esta barra he capaz para toda a qualidade de sumaca, em maré cheia e de hun bom abrigo. Nesta enseada desembocão 2 rios, hum que sóbe para o norte 5 legoas e por elle navegão canoas, e outro sóbe para o sul outras 5 legoas, por onde tão bem navegão canoas e vae dar a hum verjal, que se supõe comunicar a *Piuma*.

4º — Descendo a dita costa, distancia mais de 3 legoas, fica a barra do rio de *Piuma*, que em occazião de maré pôde navegar huma corveta descarregada, como prezentemente se experimenta, construindo-se dentro della huma, que sahe aparelhada de mastros e sahiria carregada se na dita barra não houvesse hum cordão de areia; por este rio sobem canoas até distancia de 3 legoas e vão mais 3 até comunicar-se com as vezinhanças da *Minas do Castello*, se achão cheias de mattos, por eu impedir a limpa dellas, afim de evitar a sua communicação.

5º — Tornando deste lugar em continuação para o sul, distancia de 3 legoas, está o rio *Tapemerim*, que a sua barra nas marés matinaes, tem 12 palmos; fica a barra a leste, pelo

Figura 20: Documento histórico datado de 1789 que retrata a navegação da então Vila de Benavente.

FONTE: ANNAES DA BIBLIOTHECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO, 1912.

Na literatura encontra-se referencia aos chamados saveiros ou barcos de descarga. Como a envergadura de muitas embarcações não permitia uma aproximação com o cais, elas precisavam ser auxiliadas por outras, menores, capazes de transportar pessoas e mercadorias. O serviço de descarga se fazia necessário, pois evitava o risco de encalhe das embarcações maiores.

Na carta escrita por Princesa Teresa da Baviera, a bordo do vapor Mayrink, quinta-feira, 13 de setembro de 1888, é possível ver a descrição de como o vapor chegava próximo à costa e apitava fortemente para avisar a população da sua chegada. Barcos menores iam de encontro ao vapor a fim de descarrega-lo e carrega-lo com outras cargas. Segue a descrição da carta: *“Durante a noite o vapor chegou a Anchieta, cidade surgida de uma aldeia indígena do padre Anchieta, onde existe um Porto bem equipado. Até o ano passado ela ainda era uma vila e, como tal, portava o nome Benevente. Não muito tempo depois de termos aportado nessa cidade de cerca de 8.000 habitantes, eram 3 horas da madrugada, paramos no mar, a uma grande distância diante da aldeia de Piúma, que era originalmente de puros indígenas. Graças aos fortes apitos do vapor, que em nada contribuíram para o descanso noturno dos passageiros, esse local da costa foi avisado da nossa presença. Logo depois de Piúma, alcançamos o emboque do Itapemirim, já nosso conhecido, onde permanecemos até as 10 horas da manhã. Foram carregadas a bordo sacas e sacas de café, de modo que estávamos por fim com 3.000 a 4.000 sacas a bordo. Além disso, a nossa carga consistiu de 1.000 a 2.000 sacas de farinha de mandioca, abóboras (curcubitaceae) e nozes de coco, parte das quais já em fase de germinação. Enquanto a mercadoria era transferida dos barcos para o navio, nos ofereceram um papagaio trazido do local, quase todo verde, de rabo curto e penas azuladas na cabeça para que o comprássemos.”* (BAVIERA, 1888).

Ora pressupomos, por isso, a existência de uma área de atracagem, de maior profundidade, provavelmente sempre fora das margens a azul da representação do mapa seguinte (Figura 21).

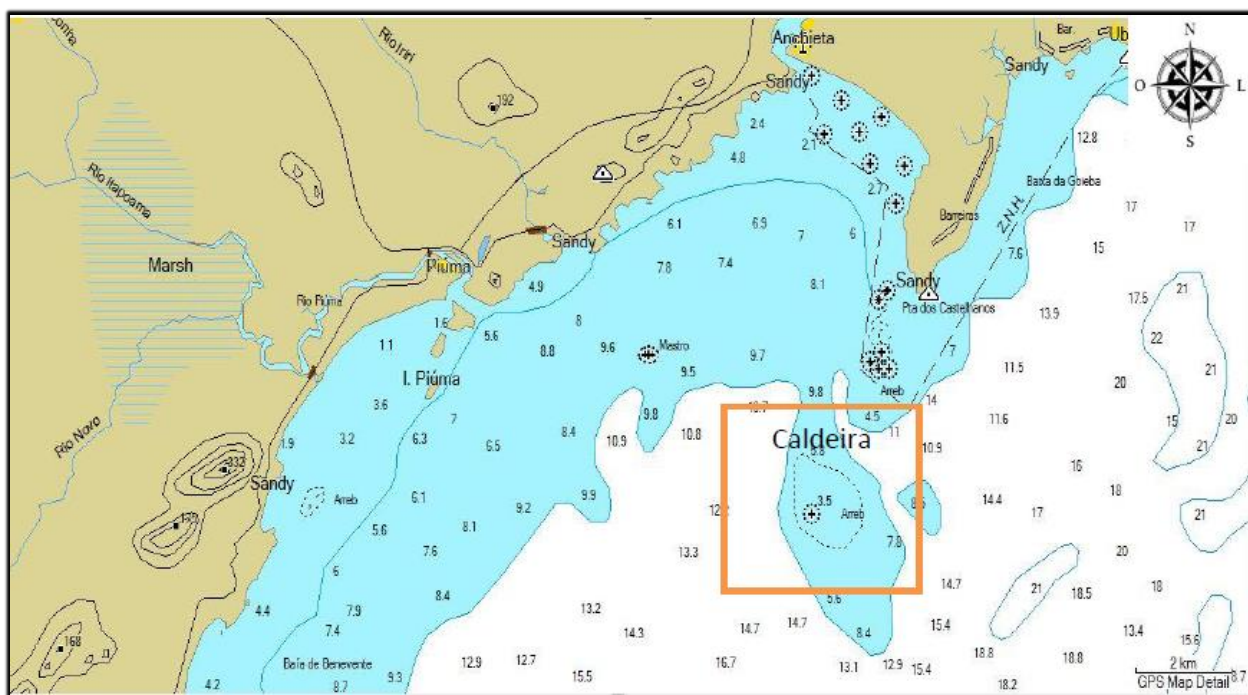


Figura 21: Carta Náutica de Anchieta – ES, detalhe para a região da caldeira.

FONTE: COSTA, 2016

Um ponto importante levantado por Costa (2016) em sua tese, é que a área não é contemplada como naufrágio na carta náutica de navegação Brasileira até a sua Tese ser divulgada (Figura 21), nesta há indicação alertando sobre a baixa profundidade (provocada pelos vestígios), que expõem ao risco de colisão ou encalhe as embarcações de pequeno e grande porte (Carta Náutica – BR 1403 (A) 135000). Atualmente a área encontra-se sinalizada com a região dos naufrágios da Caldeira (Figura 22).

Durante as pesquisas no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), não foram encontrados registros históricos e no Arquivo Público do Estado do Espírito Santo também não há nenhum registro de naufrágios ocorridos neste sítio, nas pesquisas de periódicos e documentos não foi encontrada nenhuma menção sobre naufrágio de carga na região. A hipótese não pode ser descartada, novas prospecções arqueológicas no local podem elucidar esta hipótese.

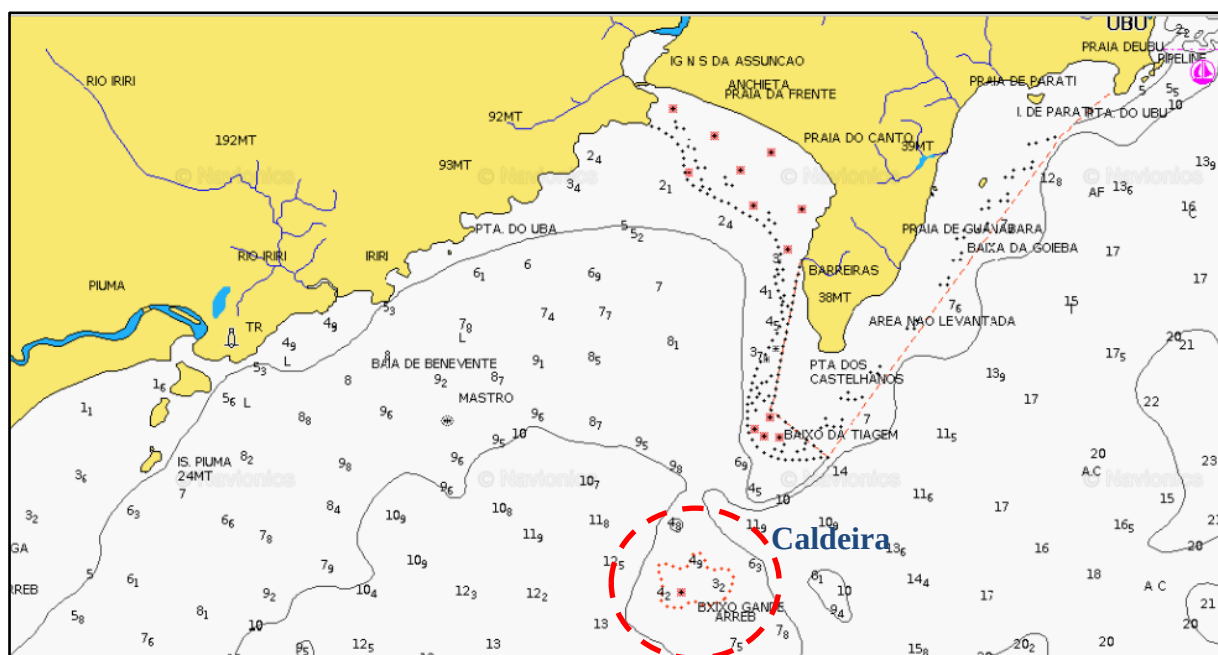


Figura 22: Carta Náutica de Anchieta – ES, detalhe para a região da caldeira já sinalizada.

FONTE: <http://www.brasilmergulho.com/carta-nautica/>, NAVIONICS 2018.

HIPÓTESE 2 - IMIGRAÇÃO ILEGAL

Segundo o diretor e pesquisador da imigração italiana no Espírito Santo, Cilmar Francescheto, é muito improvável que um navio de imigração clandestino, ou não, tenha afundado na praia de Iriri. Segundo o mesmo: *"É muito remota essa ideia porque se tivesse ocorrido algum tipo de naufrágio com imigrantes na região, isso estaria muito vivo para as famílias, na memória dos ítalo-capixabas"*, afirmou.

Uma das hipóteses levantada por Costa (2016, p.33) trata-se da entrada ilegal de imigrantes italianos que desembarcaram no Porto da cidade de Anchieta. Uma hipótese, é que os naufrágios não tenham sido cadastrados, porque o transporte pode ter sido clandestino. *"Por ninguém conhecer a história desse naufrágio, pode se tratar de alguma coisa ilícita. Se fosse uma situação mais aberta, alguém deveria saber a história"*, afirma.

Costa (2016, p.31) expõe em sua tese que em uma entrevista concedida pelo Frei Agostiniano Reoleto Enéas Berilli, no dia 10 (dez) de maio de 2016, em Cachoeiro do Itapemirim -ES, foi-lhes apresentada uma explicação pertinente e de acordo com a bibliografia consultada (Derenzi, 1974). *"O Frei Enéas recorda-se que alguns naufrágios podem ser ocorrências das imigrações ilegais que se fizeram sentir em tempos. Como descreve "poderia-se ter dado o afundamento propositado destas embarcações, com a possível prática de má fé por parte da tripulação, face a vantajosa necessidade dos fazendeiros locais usufruírem de mão de obra barata". Estávamos numa época em que a escravidão estava para ser abolida, em 13 de maio de 1888, mas estava longe de ser absolutamente real. Tal cenário, segundo Frei Enéas "era uma prática que se registava, em que algumas embarcações chegavam com pessoas de forma ilícita ou enganosa deixando-as na região ao abandono, sem apoio ou legalidade, sendo assim obrigadas a se sujeitarem a trabalhos com baixa remuneração e/ ou péssimas condições". Ele recorda, por exemplo, a compra, por parte da ordem Agostiniana, de uma fazenda abandonada na cidade de Castelo (ES), para servir de ocupação e trabalho para imigrantes que foram enquadrados na situação descrita. Relata ainda que "os responsáveis pelas embarcações mentiam referente ao destino final da viagem, e que os imigrantes achavam que rumariam a São Paulo". De acordo com o mesmo esta prática poderia ter sido previamente acordada entre os participantes."* (COSTA, 2016 p.31).

Até o fechamento desta tese não foram encontrados artigos ou recortes de jornais, apresentando fatos concretos de imigração ilegal no Espírito Santo, porém há um jornal de 1930, que relata a imigração ilegal de portugueses no Rio de Janeiro, validando a possível tese.

Em 25 de julho de 1935, foi publicada uma matéria no jornal *O Globo*, nela, o diário registra por meio de um repórter-amador que “alguns” imigrantes portugueses foram impedidos de desembarcar pelas autoridades, mas posteriormente foram liberados e alojados na hospedaria da Ilha das Flores, no Rio de Janeiro. O jornal não informa o número de imigrantes, o motivo da imigração e nem mesmo o motivo pelo qual teriam sido impedidos de desembarcar.

No dia 6 de agosto de 1935 (Figura 23), *O Globo* estampa na primeira página cinco manchetes seguidas: “Desembarcam os imigrantes portugueses. Mas o ministro do Trabalho faz sérias advertências. Verdadeiro commercio de imigração! Escandalosas revelações do inquerito effectuado pelo Departamento Nacional de Povoamento (D.N.P.) sobre as fraudes nos documentos de imigrantes. Será interpellado o Itamaraty e advertido o consul brasileiro em Lisboa” (ANEXO IV).



Figura 23: Trecho da capa do jornal *Globo* de 6 de Agosto de 1935.

FONTE: <http://midiacidada.org/um-caso-de-traffic-de-portugueses-para-o-brasil-um-incidente-em-julho-de-1935/>

O jornal informa que 28 portugueses haviam desembarcado na Ilha das Flores, por determinação do Departamento Nacional de Povoamento, mas como não estavam com a documentação regularizada, abriu-se um inquérito sobre o tema. Uma comissão apurou, informa o diário, que o coronel Enéas Paiva, residente na capital carioca e dono de uma fazenda em Bananal (SP), estavam realizando um “*verdadeiro commercio de immigração*”.

Em Portugal, diz a comissão citada pelo jornal, intermediários exigiam de cada imigrante entre 2.500 e 4 mil escudos. Uma das “*acusações*” era a de que apenas 13 deles declararam-se agricultores, tendo os demais, profissões diversas como serradores, domésticos, pedreiros e barbeiros, entre outros. O ministro do Trabalho pediu investigações e esclarecimentos às demais autoridades sobre o que classificou como “*comércio de introdução irregular de imigrantes*”. O jornal responsabiliza ainda uma agência de viagens pelo envolvimento no caso.

A matéria, como era comum no jornal dos Marinheiros, não vem seguida de qualquer reflexão ou contextualização sobre o tema, se limitando a reproduzir informações fornecidas pelas autoridades.

No Brasil existia o Departamento Nacional de Povoamento, órgão do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, criado por Getúlio Vargas através do decreto nº 19.667, de 4 de fevereiro de 1931, este era responsável pela fiscalização da entrada de estrangeiros no país, bem como pela fiscalização dos serviços de imigração.

HIPÓTESE 3 - TRÁFICO DE ESCRAVOS

A hipótese de tráfico de escravos está embasada através da pesquisa de documentos e periódicos que relatam que mesmo com a proibição do tráfico de escravos, a partir de 1850, fez com que houvesse a escassez de mão de obra, o que causou atraso na economia brasileira.

No periódico O Argos Cachoeirano: Periódico Político, Litterario e Moral (ES) - 1850 a 1851, em 20 de maio de Ano 1851\Edição 00068 (1) (Figura 24), relata sobre o desembarque ilegal de escravos (ANEXO V).

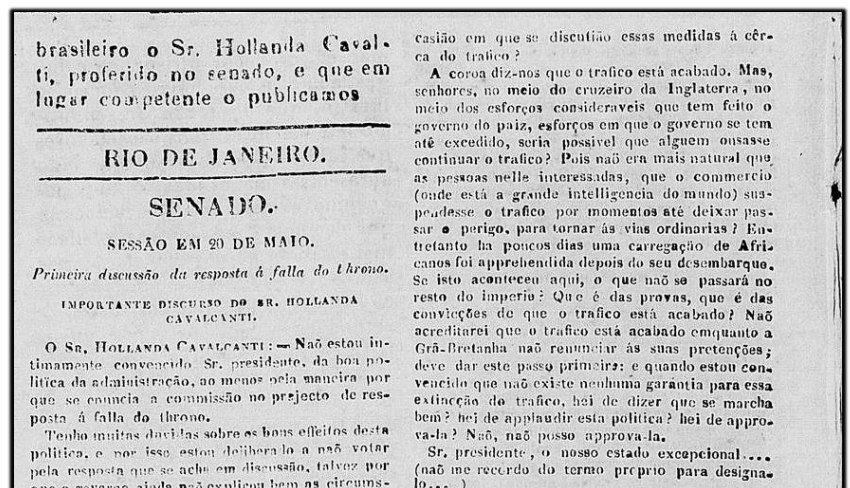


Figura 24: Trecho do periódico, O Argos Cachoeirano, onde relata sobre o desembarque ilegal de escravos.

FONTE: O Argos Cachoeirano: Periódico Político, Litterario e Moral (ES) - 1850 a 1851, em 20 de maio de Ano 1851\Edição 00068 (1)

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=815357&pesq=desembarque&pasta=ano%201851>

Segundo o periódico A Assembleia Legislativa Provincial do Espirito Santo (ES) - 1833 a 1888, em maio de 1851 (Figura 25), o delegado de polícia de Itapemirim – ES, Dr. Rufino Rodrigues Lapa prendeu um “carregamento” de escravos que tentavam desembarcar nas margens do rio Itabapoana.

E' lisongeiro, Srs., ter de noticiar-vos os bons resultados das medidas repressivas empregadas contra o trafico de africanos buçaes. As raras importações verificadas no ultimo anno, e a prompta punição dos delinquentes dão fundadas esperanças de que brevemente elle estará de todo extinto. N'esta Provincia foi capturado no dia 1.º de Maio do anno passado, mediante as diligências executadas pelo delegado de policia de Itapemerim, o Dr. Rufino Rodrigues Lapa, um carregamento d'aquelles infelizes que se tentára desembarcar nas margens do rio Itabapuaana. Dando-vos conta d'este acontecimento, devo informar-vos que a noticia publicada em um jornal da cõrte de haver-se verificado em Outubro do anno passado um desembarque em um dos portos ao Sul desta capital, verificou-se ser falsa, ficando assim desaggravada a honra dos cidadãos por momentos compromettida pelo autor de similhante aleive.

Figura 25: Trecho do periódico, Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, onde relata sobre a apreensão de escravos que tentavam desembarcar de forma ilegal.

FONTE: A Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, em maio de 1851
<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=287130&pesq=desembarque&pasta=ano%20185>

No mesmo periódico (Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo), porém em 1853 (Figura 26) e 1855 (Figura 27), há novos relatos sobre a vigilância imperial e dos delegados em reprimir o trafico ilegal de africanos.

INTRODUCCÕES DE AFRICANOS BUÇAES.

A vigilancia do governo Imperial e de seus delegados tem sido incançavel no sentido da repressão do trafico d'africanos buçaes: á excepção d'um ou outro caso de desespero dos que ainda se alucinão com este negocio e que acossados pela policia de mar ou de terra procurão um abrigo de salvação onde quer que seja, não se terá de vêr pelo que me parece, algum desembarque dessa gente nas costas da provincia.

Figura 26: Trecho do periódico, Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, onde relata sobre a repressão ao trafico ilegal de Africanos em 1853.

FONTE: A Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, em 1853 e 1955

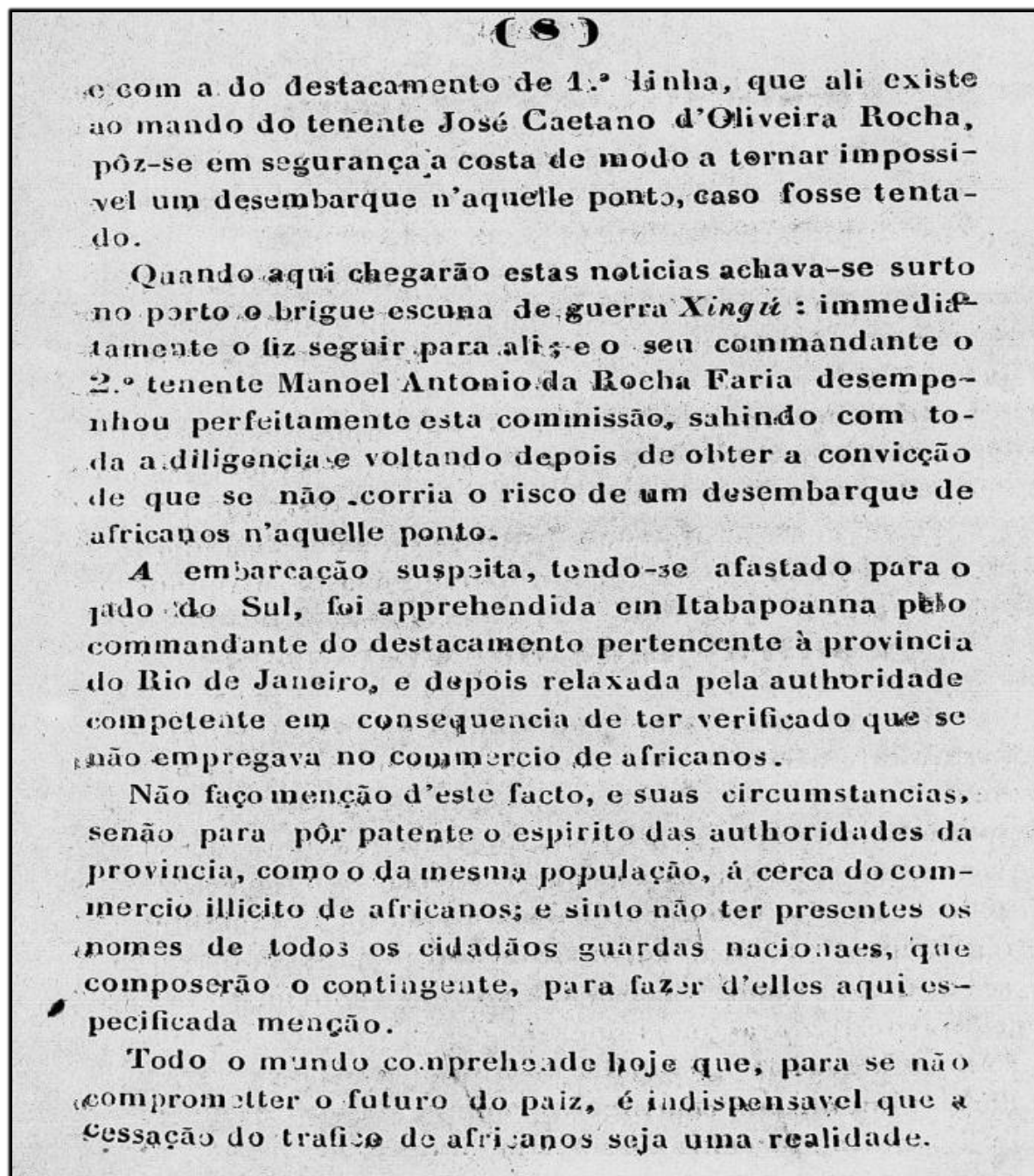


Figura 27: Trecho do periódico, Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, onde relata sobre a repressão ao tráfico ilegal de Africanos em 1855.

FONTE: A Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, em 1853 e 1955
<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=287130&pesq=desembarque&pasta=ano%20185>

Diversos periódicos relatam a tentativa de desembarque ilegal na costa próxima a Anchieta, há possibilidade de como o delegado de Itabapoana estava fazendo forte repressão, navios com escravos

ilegais tenham tentado outras áreas para fazer o desembarque, como em Piúma e Iriri. Foram encontrados relatos semelhantes em 1856 (Figura 28), 1860 (Figura 29), 1861 (Figura 30) (ANEXO VI) nos periódicos da Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo. Um relato importante ocorrido em 1861, registra a contratação de 60 recrutas para o exército e 30 para a marinha, no documento são destinados 8 recrutas para Benevente. Tal informação demonstra que o tráfico ilegal poderia ser recorrente.

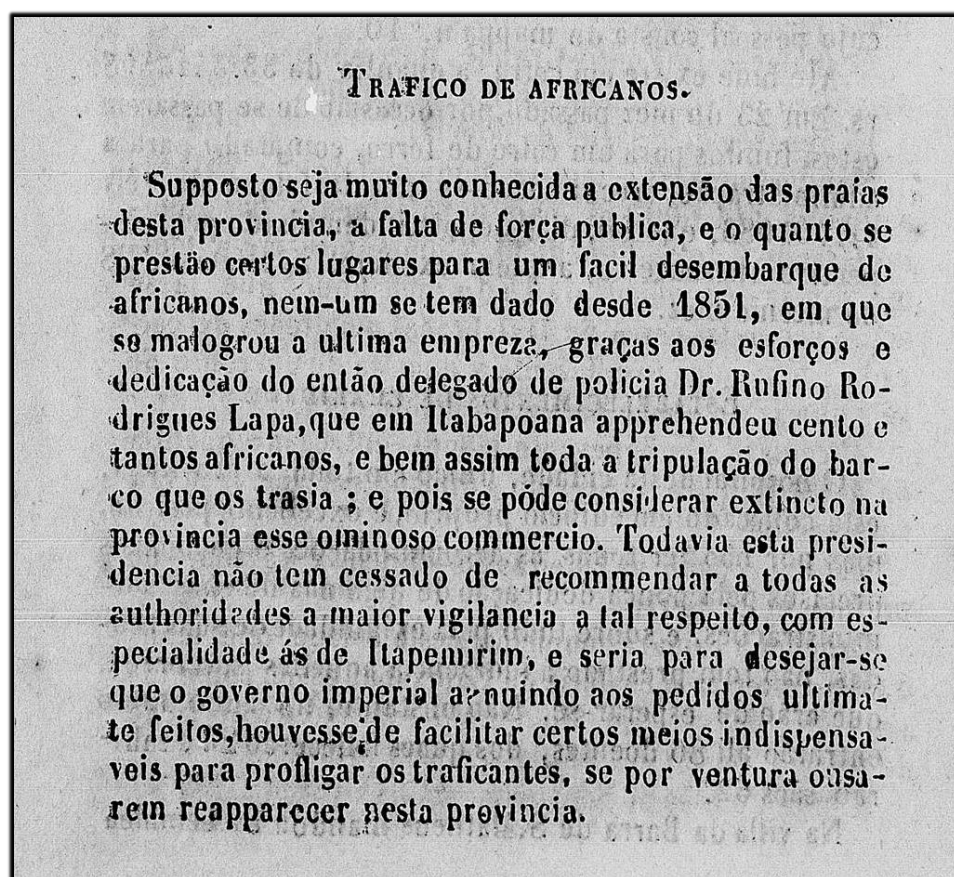


Figura 28: Trecho do periódico, Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, onde relata sobre o trafico ilegal de Africanos em 1856.

FONTE: A Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, em 1856 e 1960
<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=287130&pesq=desembarque&pasta=ano%20185>

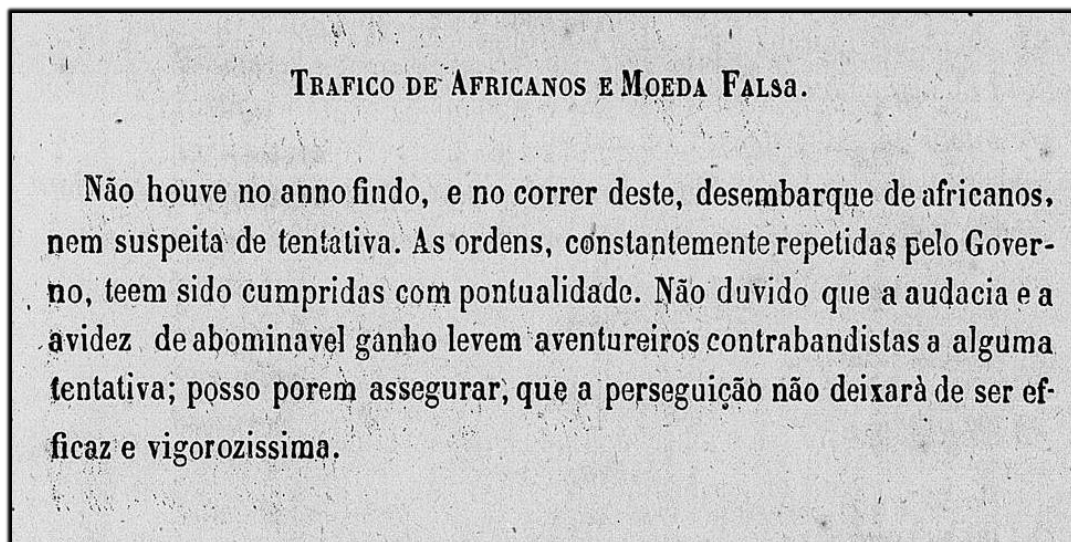


Figura 29: Trecho do periódico, Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, onde relata sobre o trafico ilegal de Africanos em 1860.

FONTE: A Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, em 1856 e 1960
<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=287130&pesq=desembarque&pasta=ano%20185>

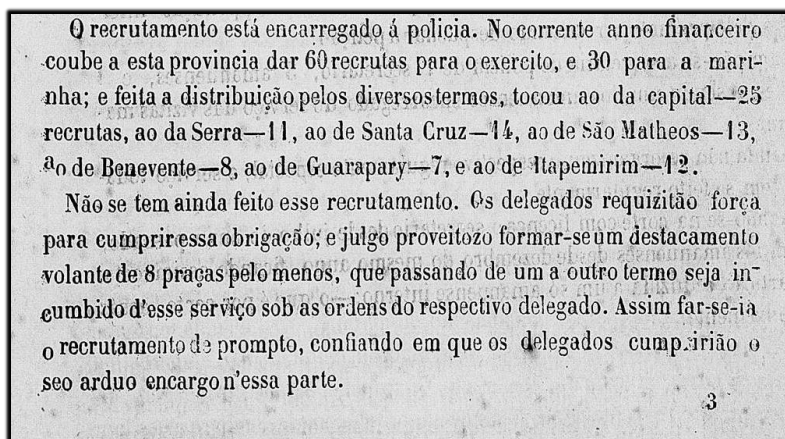
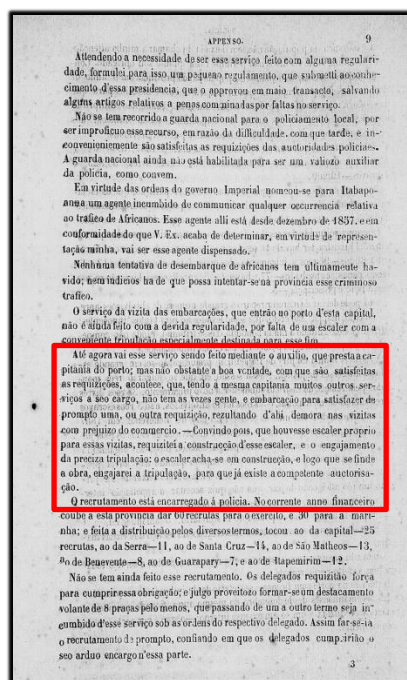


Figura 30: Trecho do periódico, Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, onde relata sobre o trafico ilegal de Africanos em 1861.

FONTE: A Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, em 1856 e 1960
<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=287130&pesq=desembarque&pasta=ano%20185>

Em visita ao arquivo estadual em Vitória – ES verificou-se a existência de um arquivo que talvez tivesse alguma informação sobre um encalhe na região de Piúma. O documento é do Fundo Governadoria, Novas Séries Nº 61 - Documentos sobre o encalhe de navio carregados de escravos (PIUMA).

Trata-se de um arquivo que não está no acervo público, tendo a necessidade de preservação e conservação do acervo documental sob a custódia do APEES, as consultas devem ser agendadas para que os documentos solicitados sejam adequadamente preparados, uma vez que muitos foram produzidos no decorrer do século XIX, o que demanda higienização, preparo e, algumas vezes, pequenos reparos antes do manuseio.

Foram realizadas duas tentativas de localização da documentação que relataria sobre possível encalhe de um navio carregado de escravos em Piúma (1851-1874) região próxima a Anchieta-ES, porém os documentos não foram localizados.

1.2 NAUFRÁGIOS NO ESPÍRITO SANTO

O estado do Espírito Santo ($18^{\circ}22'S$ - $21^{\circ}19'S$) localiza-se na região sudeste do Brasil e possui uma linha de costa de 521 km de extensão. O litoral encontra-se em uma zona de transição entre ecossistemas de recifes ao norte ($0^{\circ}52'N$ - $19^{\circ}S$) e rochosos ao sul ($20^{\circ}N$ - $28^{\circ}S$) (FLOETER *et al.*, 2001). O clima é caracterizado por intensas e prolongadas chuvas no verão e um período de estiagem de abril a setembro. Os ventos predominantes são leste e nordeste, e ocorrem ventos sul e sudeste durante o inverno (NIMER, 1989).

O estado de Espírito Santo carece de estudos e pesquisas nesta área. Na verdade, todo o Brasil é parco em investigações subaquáticas, sendo, contudo riquíssimo em vestígios deste âmbito. Em Espírito Santo, até ao momento, são poucas as embarcações que foram efetivamente localizadas e estudadas.

O estudioso em naufrágios Maurício Carvalho mantém atualizada uma página na internet chamada naufrágios do Brasil (www.naufragiosdobrasil.com.br), neste ele apresenta dados do SINAU. Através do SINAU é possível consultar informações para novos e inexplorados pontos de mergulho, acrescentar novos naufrágios e/ou dados históricos e técnicos sobre os já existentes, além de executar ampla pesquisa, cruzando informações registradas. Todas as novas informações são checadas e consolidadas no banco de dados pelo Grupo Organizador, que assim gera uma nova versão atualizada (SINAU IV, V etc.), que são enviadas a todos os participantes.

Em agosto de 2018 o pesquisador Maurício Carvalho disponibilizou gentilmente uma planilha com os naufrágios catalogados para o Estado de Espírito Santo, o sistema informava a existência de 101 naufrágios. No site Naufrágios (www.naufragios.com.br), constam mais 14 naufrágios diferentes para o Estado de Espírito Santo, totalizando então 115 naufrágios registrados (Figura 31). Segue abaixo tabela contendo os dados conhecidos sobre os naufrágios, como nome do naufrágio, ano do naufrágio, local do naufrágio, motivo do naufrágio, Nacionalidade da embarcação, tipo da embarcação, material do casco, forma de propulsão e carga.

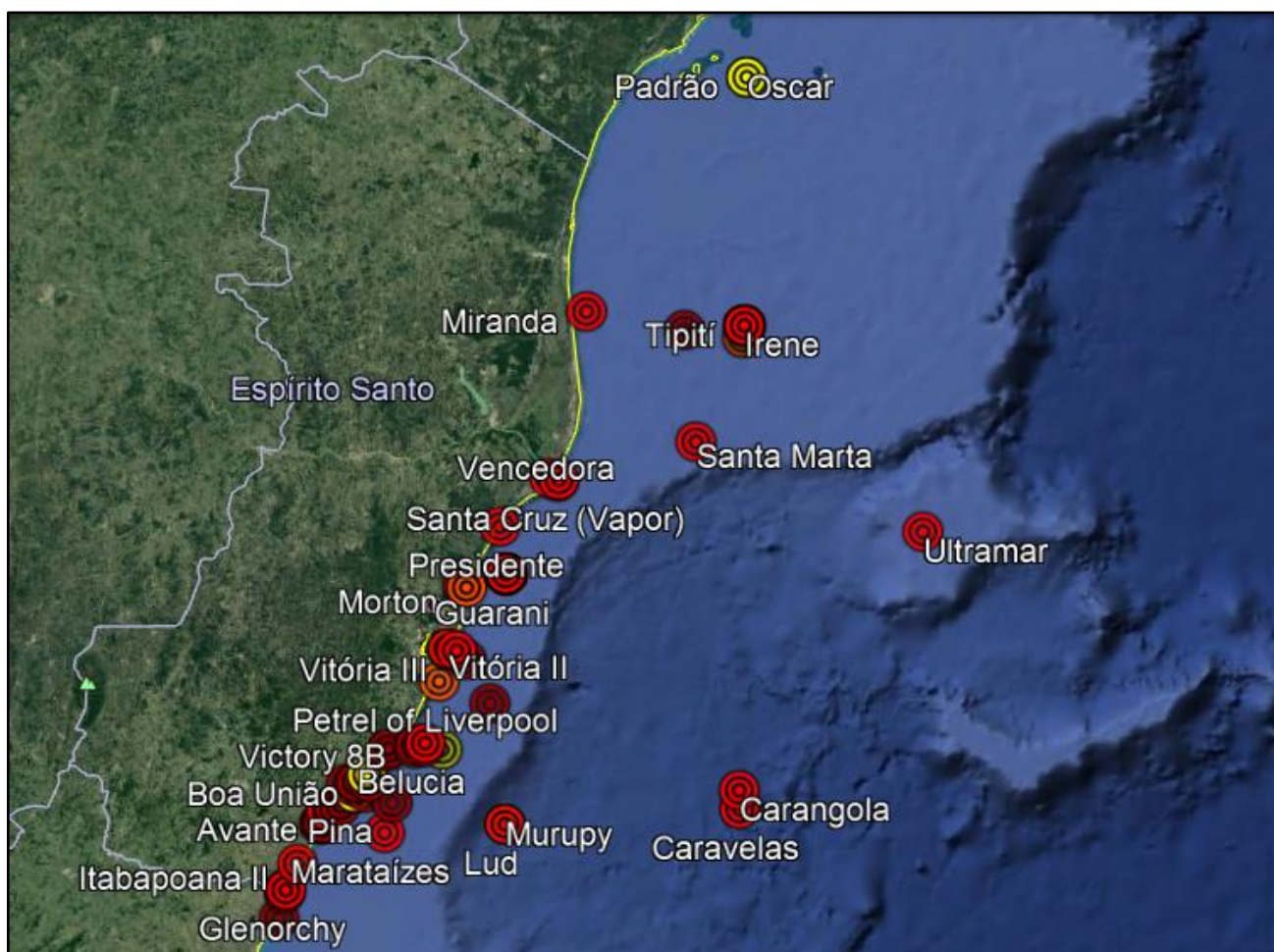


Figura 31: Naufrágios na costa do Espírito Santo georeferência dos no programa SINAU, 2018, os pontos em amarelo são naufrágios com localização aproximada segundo relatos.

FONTE: Google Earth 2018

Tabela 1 – Detalhamento dos naufrágios catalogados no Espírito Santo – Brasil.

LISTA DOS NAUFRÁGIOS DO ESPÍRITO SANTO								
Nome Naufrágio	Ano Naufrágio	Local Naufrágio	Motivo Naufrágio	Nacionalidade	Tipo Embarcação	Material Casco	Forma de Propulsão	Carga
Abraim	1945	Marataízes	-	Brasileira	Iate	Madeira	-	-
Acaia	1951	Ao longo do Litoral	Acidentes Diversos	Brasileira	Cargueiro	Aço	Motor Diesel	172 toneladas de mercadorias
Alda	1928	-	-	Brasileira	-	-	-	-
Almir	1919	Vitória	-	-	-	-	-	-
Altair	1956	Vitória	Choque	Holandesa	Passageiros	Aço	Motor	7.437 toneladas de carga variada
Andrew Johnson	1884	Indeterminado	-	-	-	-	-	-
Anna Clara	1879	Santa Cruz	-	-	-	-	-	-
Amalia	1851	-	Guerra	Brasileira	Sumaca	Madeira	Vela	-
Américo (ES)	1888	Regência	Encalhe	Brasileira	Patacho	-	-	Madeiras e salvados do Imperial Marinheiro
Araim	1944	Marataízes	-	Brasileira	Iate	Madeira	Motor Diesel	-
Arvoredo	1949	Marataízes	-	Brasileira	Pesqueiro Alto Mar	Aço	Hélice	-
Avante	1957	Marataízes	Acidentes Diversos	Brasileira	Iate	-	Motor	Vazia

LISTA DOS NAUFRÁGIOS DO ESPÍRITO SANTO

Nome Naufrágio	Ano Naufrágio	Local Naufrágio	Motivo Naufrágio	Nacionalidade	Tipo Embarcação	Material Casco	Forma de Propulsão	Carga
Aymoré (ES)	1881	Piratininga	Choque	Brasileira	Vapor	Madeira	Vapor	4000 volumes
Belucia	1903	Guarapari	Choque	Inglesa	Vapor	Aço	Hélice	Aproximadamente de 20.000 à 25.000 sacas de café
Beppo	1903	Guarapari	Choque	Inglesa	Veleiro	Madeira	Vela	-
Berberibe	1950	Ilha da Trindade	-	-	-	-	-	-
Boa União	1964	Benevente	-	Brasileira	Iate	Madeira	-	-
Buarque de Macedo	1946	Anchieta	Acidentes Diversos	Brasileira	Iate	Madeira	Motor Diesel	2894 volumes, pesando 222 toneladas, constituído quase que totalmente de inflamáveis
Cabo Frio (Rebocador)	1922	Anchieta	-	Inglesa	Rebocador	Ferro	Hélice	-
Caldeira	1900	Iri	-	-	Vapor	-	Vapor	-
Camocin (ES)	1942	-	-	Brasileira	-	-	-	-
Carangola	1913	Conceição da Barra		Brasileira	Vapor	Aço	Vapor	-
Caravelas (ES)	1903	Conceição da Barra	Encalhe	Brasileira	Vapor	-	-	-

LISTA DOS NAUFRÁGIOS DO ESPÍRITO SANTO

Nome Naufrágio	Ano Naufrágio	Local Naufrágio	Motivo Naufrágio	Nacionalidade	Tipo Embarcação	Material Casco	Forma de Propulsão	Carga
Chata de Regência	-	Regência	-	-	Chata	-	-	Manilhas de cerâmica
Cuter Inglês	1890	Marataízes	-	-	-	-	-	-
Decisão	-	Aracruz	-	-	-	Aço	-	-
Diligente	1875	Ilha de Maricá	-	-	-	-	-	-
Dous Amigos (ES)	1861	Praia do Sahy	-	Brasileira	Patacho	Madeira	Vela	-
Eridano	1950	-	-	-	-	-	-	-
Espardarte	1898	Marataízes	-	Brasileira	Brigue	Madeira	Vapor	-
Faria Lemos	1890	Meaípe	Choque	Brasileira	Vapor	Madeira	Vapor	Barris de azeite e óleo
Flor da Aurora	1917	Santa Cruz	-	Brasileira	Lancha	-	Hélice	-
Gaúcho	1947	Itabapoana	Acidentes Diversos	Brasileira	Iate	Ferro	Motor	1500 sacos de sal
Glenorchy	1920	Vitória	Choque	Inglesa	Vapor	Aço	Hélice	Geral - Caixas de esmalte, Chanteclair de metal dourado, fundas de couro, saltos de borracha, latas de aveia, latas de borracha líquida (lista completa no jornal - Jornal Diário da Manhã, 15.04.1920, Edital

LISTA DOS NAUFRÁGIOS DO ESPÍRITO SANTO

Nome Naufrágio	Ano Naufrágio	Local Naufrágio	Motivo Naufrágio	Nacionalidade	Tipo Embarcação	Material Casco	Forma de Propulsão	Carga
								de Venda em Praça Pública dos Salvados do Vapor
Guanabara	1930	Guanabara	Choque	Brasileira	Vapor	Ferro	Vapor	-
Guarani (Guarapari)	1949	Guarapari	Choque	Brasileira	Pesqueiro Alto Mar	Ferro	Hélice	-
Guaratyba	1898	Guarapari	-	Brasileira	Vapor	-	-	-
Hellas	1894	Vitória	Choque	Alemã	Vapor	-	Vapor	-
Hermeminia	1945	Barra Seca	-	Brasileira	Iate	-	-	-
Hope	1599	Marataízes	Encalhe	Holandesa	Nau	Madeira	Vela	-
Imperial Marinheiro (ES)	1887	Regência	Encalhe	Brasileira	Cruzador	Madeira	Motor e Vela	-
India (ES)	1900	Guarapari	-	-	-	Aço	-	-
Irene	1899	Regência	Encalhe	Brasileira	Vapor	-	Vapor	-
Itabapoana I	-	Itabapoana	Encalhe	-	-	-	-	-

LISTA DOS NAUFRÁGIOS DO ESPÍRITO SANTO

Nome Naufrágio	Ano Naufrágio	Local Naufrágio	Motivo Naufrágio	Nacionalidade	Tipo Embarcação	Material Casco	Forma de Propulsão	Carga
Itabapoana II	-	Itabapoana	Encalhe	-	-	-	-	-
Itajurú	1932	Ao largo do ES	Acidentes Diversos	Brasileira	Vapor	-	Hélice	Vazio
Itapemirim	1911	Marataízes	Encalhe	Brasileira	Vapor	-	Hélice	Caixotes com valores destinados ao Ministério da Fazenda
Itapemirim I	-	Marataízes	Encalhe	-	-	-	-	-
Itapuhy	1951	Vitória	Encalhe	-	Vapor	Aço	Vapor	-
James Wiskarl	1894	-	-	Inglesa	Barca	Madeira	Vela	-
Jeune Sophie	1817	Ilha de Trindade	-	-	-	-	-	-
Jobert	1917	Vitória	Mau tempo	Brasileira	Iate	-	-	-
Joket	1918	Vitória	Mau tempo	Brasileira	Iate	-	-	-
Konstantis	1933	Regências	Incêndio	Grega	Vapor	Aço	Vapor	Carvão
Leocadia	1865	Marataízes	-	Brasileira	Sumaca	Madeira	Vela	-
Lud	1945	Marataízes	-	Brasileira	Iate	Madeira	Motor e Vela	69.290 sacos de farinha de mandioca e 943 quilos de cacau

LISTA DOS NAUFRÁGIOS DO ESPÍRITO SANTO

Nome Naufrágio	Ano Naufrágio	Local Naufrágio	Motivo Naufrágio	Nacionalidade	Tipo Embarcação	Material Casco	Forma de Propulsão	Carga
Mandiba	1950	Alto Mar	Acidentes Diversos	Brasileira	Chata	Madeira	Vela	1700 sacos de açúcar
Manguinhos I	-	Manguinhos	Encalhe	-	-	-	-	-
Marataízes	1800	Marataízes	-	Inglesa (incerta)	Veleiro	Madeira e Cobre	Vela	Garrafas (vinho, cerveja - bass - especiarias), munição e facas
Mario Alves	1927	Regência	Encalhe	Brasileira	Faroleiro	-	-	Material de manutenção
Meneglia	1853	Guarapari	-	-	Brigue	Madeira	Vela	-
Miguel Calmon	1936	Vitória	-	Brasileira	Draga	-	-	-
Minério	-	Aracruz	-	-	-	Aço	-	-
Miranda	1941	Conceição da Barra	Mau tempo	Brasileira	Vapor	Aço	Hélice	Carga e Passageiro
Morton	1873	Nova Almeida	Acidentes Diversos	Sueca	Veleiro	Madeira	Vela	-
Mucuri	1860	Guarapari	Choque	Brasileira	Vapor	-	Vapor	-
Muguy	1895	Gucupuri	Acidentes Diversos	Brasileira	Vapor	-	Hélice	-
Murupy	1925	Itabapoana	Encalhe	Brasileira	-	-	Hélice	-

LISTA DOS NAUFRÁGIOS DO ESPÍRITO SANTO

Nome Naufrágio	Ano Naufrágio	Local Naufrágio	Motivo Naufrágio	Nacionalidade	Tipo Embarcação	Material Casco	Forma de Propulsão	Carga
Napoli	1894	Vitória	Encalhe	Italiana	Veleiro	Madeira	Vela	Madeiras, barris e tábuas para construção
Navio de Regência	-	Regência	-	-	Cargueiro	Aço	-	Sacos de Cimento e caminhão
Oscar	1906	Conceição da Barra	Encalhe	Brasileira	Iate	-	-	-
Padrão	1873	Conceição da Barra	Choque	Brasileira	Iate	-	-	-
Pampeiro	1828	Vitória	-	Brasileira	Brigue	Madeira	Vela	-
Paquetá	1969	Iri	Acidentes Diversos	Brasileira	Cargueiro	Aço	Hélice	-
Paraense (ES)	1846	Belmonte	Encalhe	Brasileira	Vapor	Madeira	Vapor	-
Pelicano (ES)	1896	Alto mar	Mau tempo	Inglesa	Barca	Madeira	Vela	Sal
Pery	1925	Marataízes	-	Brasileira	Vapor	-	Hélice	-
Petrel of Liverpool	1877	Vitória	Choque	Inglesa	Vapor	-	Vapor	-
Pina	1899	Benevente	-	-	-	-	-	-
Pirineus	1954	Regência	Mau tempo	Brasileira	Vapor	Aço	Hélice	Garrafas vazias e couros
Piuma	1899	Anchieta	-	Brasileira	Vapor	Ferro	Hélice	-

LISTA DOS NAUFRÁGIOS DO ESPÍRITO SANTO

Nome Naufrágio	Ano Naufrágio	Local Naufrágio	Motivo Naufrágio	Nacionalidade	Tipo Embarcação	Material Casco	Forma de Propulsão	Carga
Plataforma	1980	Vitória	-	Brasileira	Plataforma	Aço	Sem propulsão	Vazia
Plataforma 2	1900	Linhares	Acidentes Diversos	Brasileira	Plataforma	Aço	Sem propulsão	-
Presidente	1913	Barra do Riacho	-	Brasileira	Iate	-	-	-
Presidente Travassos	1880	Meaípe	Encalhe	Brasileira	Vapor	-	Vapor	-
Ramo	1980	Indeterminado	-	-	-	-	-	-
Rebocador (Balsa)	1900	Guarapari	-	-	Balsa	Aço	Hélice	-
Rio Doce	1837	Regência	Encalhe	Inglesa	-	-	-	Material científico
Rottesnake	1817	Ilha da Trindade	-	-	-	-	-	-
S-33	1945	Marataízes	Encalhe	Brasileira	Saveiro	Madeira	Vela	116 Toneladas moinha de Carvão.
Sandmaster	1962	Vitória	Acidentes Diversos	Brasileira	Draga	Aço	-	-
Santa Anna	1849	Vitória	Mau tempo	Brasileira	Sumaca	Madeira	Vela	-
Santa Cruz (Vapor)	1905	Regência	Mau tempo	Brasileira	Vapor	Aço	Vapor	Material para a construção da estrada de ferro Diamantina Conduzia 08 passageiros e 15 tripulantes. Além de variada.

LISTA DOS NAUFRÁGIOS DO ESPÍRITO SANTO

Nome Naufrágio	Ano Naufrágio	Local Naufrágio	Motivo Naufrágio	Nacionalidade	Tipo Embarcação	Material Casco	Forma de Propulsão	Carga
Santa Maria	1879	Ilha da Baleia	-	-	-	-	-	-
Santa Marta	1954	Vitória	Acidentes Diversos	Brasileira	Cargueiro	Aço	Vapor	5038 toneladas de carga variada. (Carga real carros velhos)
Santelmo (ES)	1950	Praia do Furado	Encalhe	Brasileira	Iate	Madeira	Motor	34.000 volumes de carga diversa
São Francisco de Paula	1875	Itabapoana	-	Brasileira	-	-	-	-
São Paulo (Vapor de Rodas)	1902	Vitória	Encalhe	Brasileira	Vapor de rodas	Madeira	Roda de Pás	Carga e Passageiro
São Pedro	1849	Riacho	-	-	-	-	-	-
Sul Paulista	1947	Nova Almeida	Acidentes Diversos	Brasileira	Iate	Madeira	Motor	-
Smart	1919	Vitória	-	-	-	-	-	-
Tata	1959	Indeterminado	-	-	-	-	-	-
Teófilo Otoni	1921	Viçosa	Mau tempo	Brasileira	Pontão	-	Sem propulsão	Madeira
Tipióca	1945	Grussaí	Acidentes Diversos	Brasileira	Iate	Madeira	Motor	1980 sacos de café
Tipití	1950	Regência	Acidentes Diversos	Brasileira	Iate	Madeira	Motor Diesel	-
Tupy (ES)	1930	Itapemerim	-	Brasileira	Cargueiro	Aço	Vapor	-

LISTA DOS NAUFRÁGIOS DO ESPÍRITO SANTO

Nome Naufrágio	Ano Naufrágio	Local Naufrágio	Motivo Naufrágio	Nacionalidade	Tipo Embarcação	Material Casco	Forma de Propulsão	Carga
Tyro	1884	Vitoria	Acidentes Diversos	Brasileira	Patacho	Madeira	Vela	Mercadorias diversas
Ultramar	1951	Alto Mar	Mau tempo	Brasileira	Pesqueiro	Aço	Motor Diesel	-
União	-	Vitória	Choque	Brasileira	Pesqueiro	Madeira	Motor	-
Vencedora	1876	Regência	Encalhe	Brasileira	Lancha	-	Motor	-
Victory 8B	2003	Guarapari	Acidentes Diversos	Grega	Cargueiro	Aço	Motor Diesel	Vazio
Vitória I	-	Vitória	-	-	-	-	-	-
Vitória II	-	Vitória	-	-	-	-	-	-
Vitória III	-	Vitória	-	-	-	-	-	-
Werchart	1894	Na Costa	-	Inglesa	-	-	-	-

FONTE: SINAU, 2018, Maurício Carvalho, 2018 e Marcelo De Ferrari, 2018.

Como pode ser observado na Tabela 1, a maior parte, cerca de 58% são navios de nacionalidade Brasileira (67 navios), 28% de nacionalidade desconhecida (32 navios), 8% Inglesa (9 navios), 2% Grega (2 navios), 2% Holandesa (2 navios) e apenas 1% para nacionalidade Italiana, Alemã e Sueca (1 navio cada).

O naufrágio mais antigo registrado para o Espírito Santo data de 1599, tratava-se da Nau Holandesa Hope, continha o casco de madeira com propulsão a vela. O naufrágio ocorreu devido a um encalhe na Baía de Benevente, próximo a ilha do Frances em Marataízes, localização próxima a Anchieta – ES.



Figura 32: Mapa de localização do naufrágio Hope, próximo a ilha do Frances, Marataízes, próximo a Anchieta, ES.

FONTE: Google Earth, 2018.

Os naufrágios levantados datam desde 1599 a 2003. As causas dos naufrágios em sua maioria são não identificadas (52), após por encalhe (22), acidentes diversos (17), choque (13), mau tempo (9), incêndio (1) e Guerra (1).

Diversos tipos de embarcação naufragaram a região de Anchieta sendo Nau, Veleiro, Vapor, Iate, Cargueiro, Chata, Lancha, entre outros.

2. O SÍTIO ARQUEOLÓGICO “CALDEIRA”

A área de estudo em questão é a Baía de Benevente, localizada no município de Anchieta, está situada no litoral sul do estado ($20^{\circ}49'35''\text{S}$ - $40^{\circ}41'20''\text{W}$), é uma baía aberta com comprimento de 26 km, e maior eixo no sentido NE-SE (Figura 33).



Figura 33: Localização da Baía de Benevente em relação à costa brasileira, no litoral Sul do Espírito Santo.

A baía compreende os municípios de Anchieta, Piúma, Itaoca, Itapemirim, o Balneário de Iriri, e diversas ilhas (MMA, 2007). Seus limites são a Ponta dos Castelhanos ao Norte, em Anchieta, e a Ponta do Espigão ao Sul, em Itapemirim (MMA, 2011) (Figura 34). De acordo com Pinheiro (2010), a área estudada está sob a influência de duas bacias hidrográficas que formam o rio Benevente em Anchieta, e o rio Itapemirim entre as cidades de Maratáizes e Itapemirim.

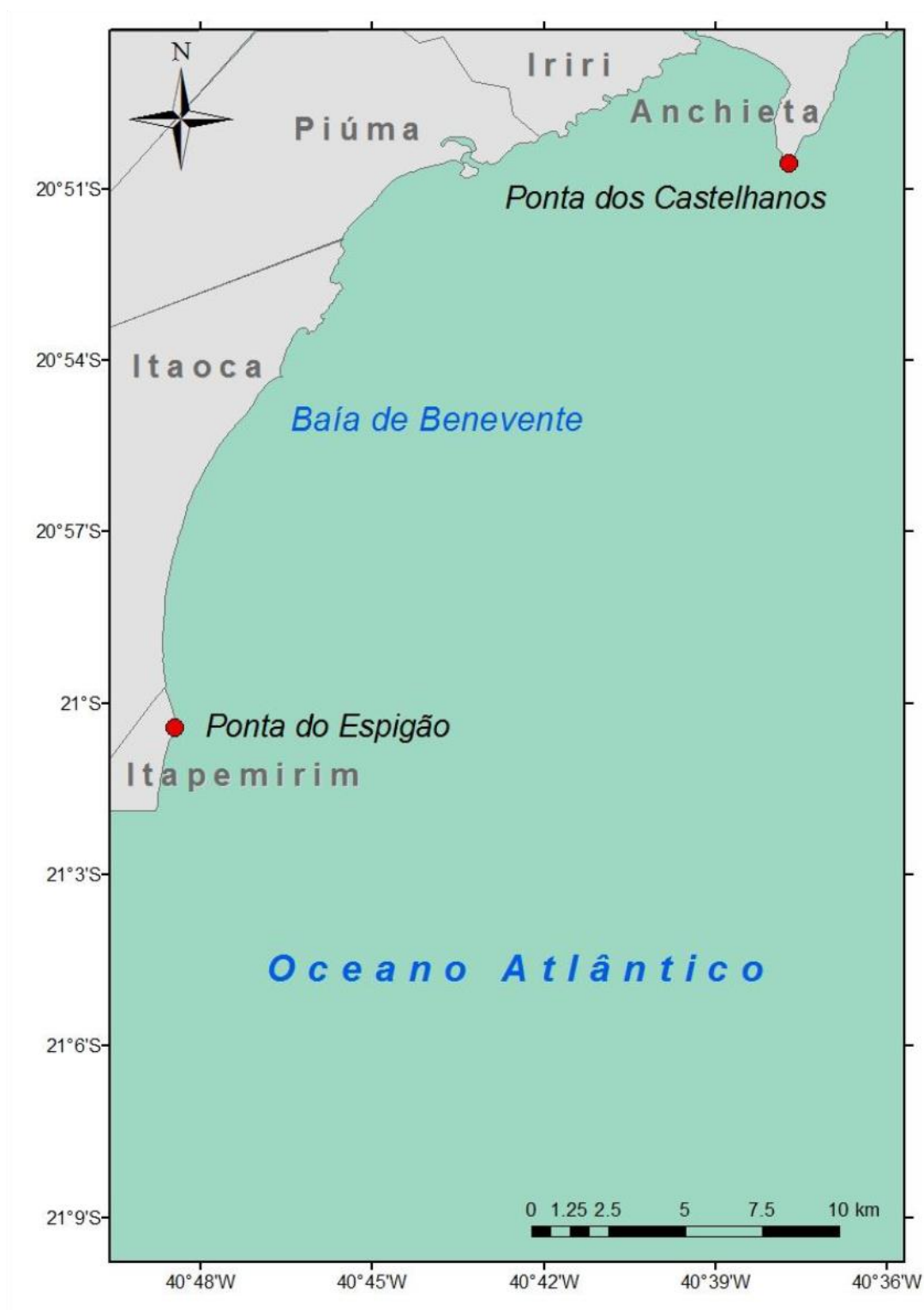


Figura 34: Abrangência da Baía de Benevente no litoral Sul do Espírito Santo. Os círculos vermelhos representam seus limites Norte e Sul.

FONTE: REIS, 2013.

O local encontra-se atualmente registrado no Centro Nacional de Arqueologia (CNA) como sítio arqueológico, nas coordenadas 20° 52' 36,43'' S e 40° 38' 59.35'' W, hoje sendo do conhecimento da Marinha do Brasil, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e da população local.



Figura 35: Localização da área da Caldeira em vermelho, Anchieta, ES.

FONTE: Vanessa Antunes, 2018.

A Figura 36 apresenta a imagem aéreas de maio de 2018 do Google Earth da região da Caldeira, é possível visualizar os destroços dos naufrágios ocorridos nesta região.

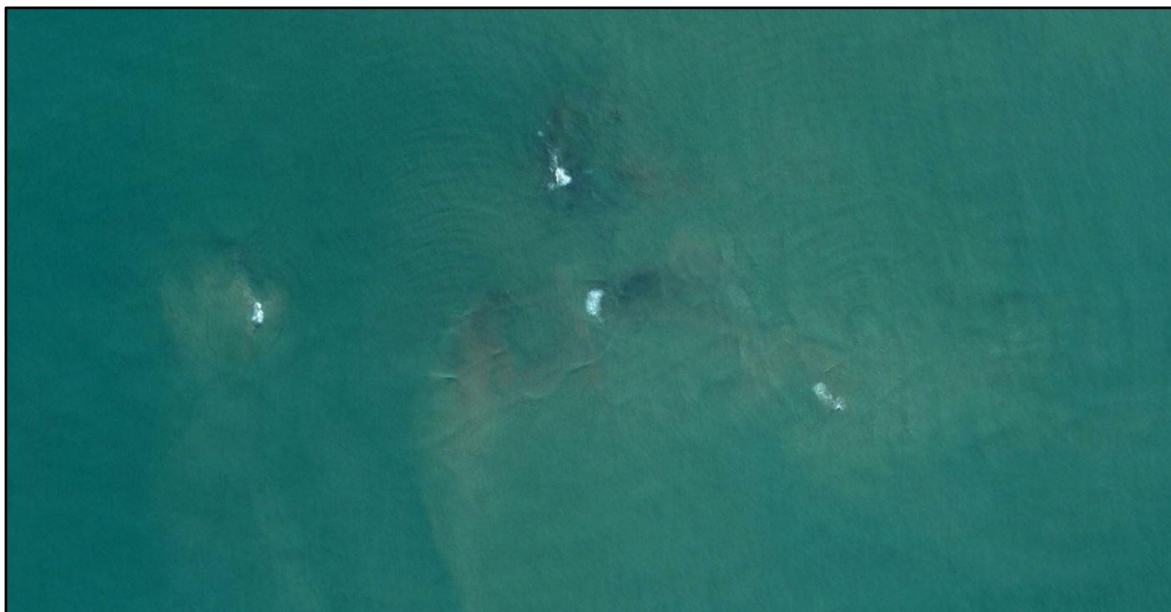


Figura 36: Localização da área da Caldeira, detalhe dos destroços dos naufrágios.

FONTE: Google Earth, 2018.

“Diferentemente de outros navios, a caldeira não tem uma história definida ou algum relato do soçobrado, pelo menos há três gerações” (COSTA, 2016 p.7). A região da Caldeira é bem conhecida pela comunidade local, segundo eles a área apresenta grande perigo de navegação, baixa profundidade (a parte mais profunda verifica-se no seu entorno, numa profundidade que varia entre os 4 e os 12 metros), porém grandes qualidades pesqueiras. Através de relatos orais pode-se concluir que a população desconhecia a existência de naufrágio no local, ainda que fosse denominado o sítio como Caldeira.

Durante o desenvolvimento do projeto os mergulhadores realizaram registos e ao analisarem concluíram que se tratava de um sítio arqueológico subaquático atando-se não de uma, mas de duas embarcações, muito próximas em termos cronológicos, com padrões de orientação cruzados, encontrando-se os vestígios relativamente dispersos ao longo de uma malha amostral de 100m X 100m, totalizando cerca de 10.000m² de dispersão (FIGUEIREDO & COSTA, 2017 p.4).

Outros naufrágios ocorridos na baía de Benevente têm um histórico relatado e devidamente datado, com comentários locais, incluindo o verdadeiro nome da estrutura, características bem diferentes dos naufrágios descobertos na região da Caldeira. Segundo Figueiredo & Costa, 2017 p.6, *”As primeiras investidas ao local revelaram a presença de diversos artefatos, tais como:*

- Almirantados, ainda cravados na rocha por ação da concreção;
- Paredes da ponte com vários orifícios mal conservados;
- Destroços de metal diversos e indeterminados, relativamente dispersos;
- Um eixo medindo aproximadamente 50 metros de comprimento e outro também de idêntica dimensão, localizado transversalmente a este;
- Duas hélices;
- Duas caldeiras”.

Na Caldeira foram identificados onde se registaram os eixos e os tubos de ferro que ligam a hélice à casa de máquina, cada um com 50 metros (Figura 37). Também foram localizadas as hélices e a estrutura que as protege. De acordo com a análise dos formatos das peças, acredita-se que são navios a vapor, feitos de madeira e de ferro (COSTA, 2016 p.59; FIGUEIREDO & COSTA, 2017 p.6).

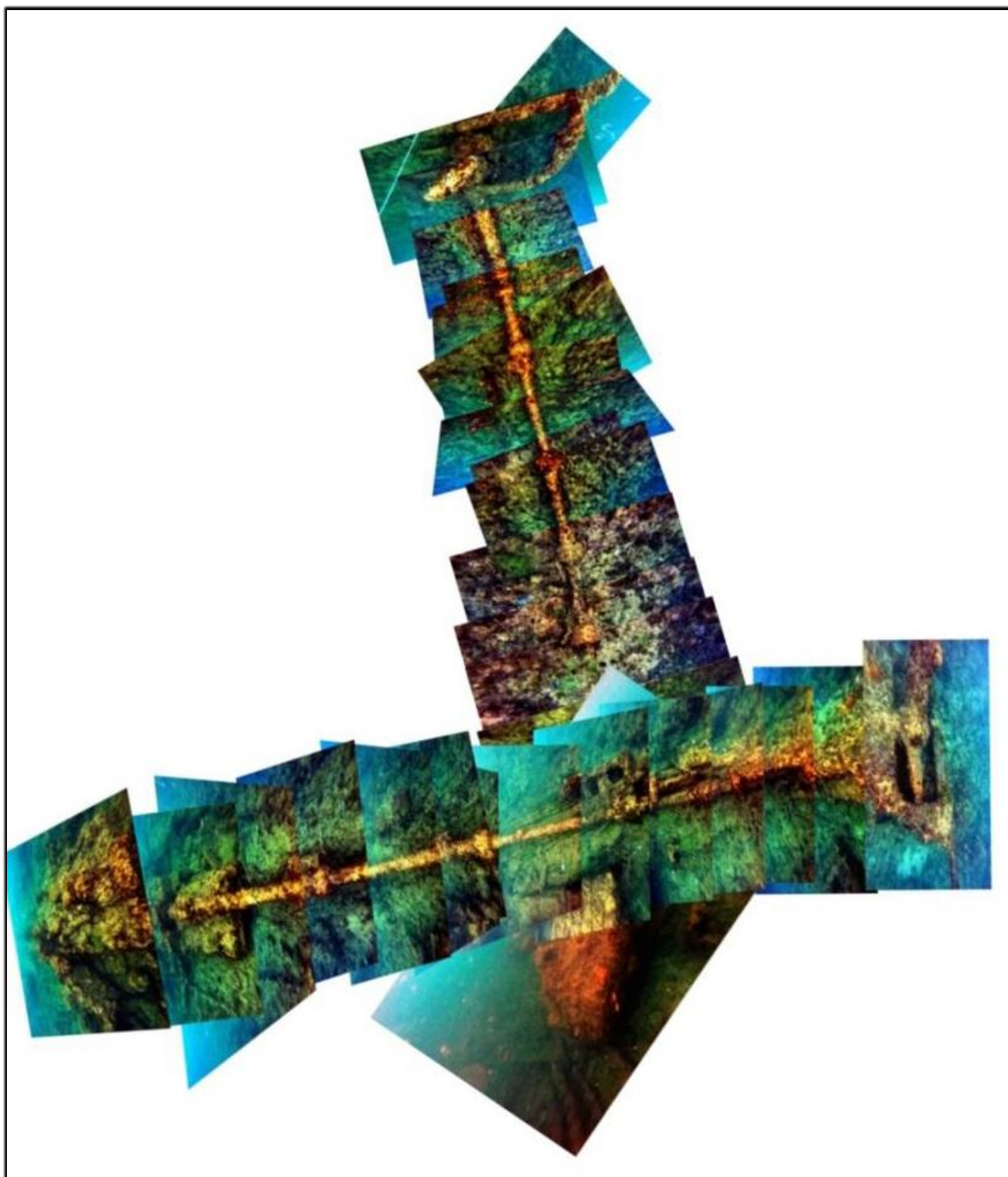


Figura 37: Distribuição espacial dos naufrágios principais encontrados na área da Caldeira, Espírito Santo.
FONTE: COSTA, 2016; FIGUEIREDO & COSTA, 2017

Os trabalhos de arqueologia subaquática deixaram muitas questões em aberto, mas permitiram registrar alguns dados extremamente relevantes para a integração cronológica e possível caracterização das embarcações soçobradas. Os dados reunidos indicam que ambos se terão afundado num período muito curto, um seguido ao outro.

Segundo Figueiredo & Costa (2017 p.6), “*tratam-se de dois naufrágios, em que o navio 1 possui uma hélice com envergadura de aproximadamente 3 metros fixada ao eixo principal e ao cadaste externo e interno*” (Figura 38). “*É a maior hélice registada no local, sendo que as estruturas que compõem o sistema de propulsão demonstram ser também mais robustas que os restantes elementos do tipo. Em toda a extensão do eixo, ainda ligado à hélice, há uma menor dispersão dos artefatos ou fragmentos pertencentes ao navio, este aparenta ser mais recente que a embarcação 2*”.



Figura 38: Imagem da hélice do navio 1.

FONTE: FIGUEIREDO & COSTA, 2017

Na segunda embarcação (Figura 39) foram evidenciadas as seguintes estruturas: uma hélice, parte da sua quilha e obras vivas. Torna-se notório referir que, de acordo com a equipa (FIGUEIREDO & COSTA, 2017 p.10), o cadaste de popa observado ainda contém placas de aço, e o eixo não está atualmente visível.

Os investigadores observaram também a construção do fundo, registando-se alguns elementos visíveis de sua estrutura, nomeadamente a posição do eixo em relação ao piso de fundo liso, confirmando a forma definida pelo estaleiro para a sua construção.



Figura 39: Imagem da hélice do navio 2.

FONTE: FIGUEIREDO & COSTA, 2017

Desta forma podemos resumir como dados relevantes para a sua comparação com possíveis candidatos os seguintes pontos:

- Localização do naufrágio;
- Ano do naufrágio;
- Terem sensivelmente 50 metros de comprimento;
- Serem movidos a hélice;
- O casco ser de metal.

3. INTERPRETAÇÃO DOS VESTÍGIOS E SUA RELAÇÃO COM ARQUITETURA NAVAL NAUFRAGADA DO SÉC.XIX E XX

A tabela geral de naufrágios ocorridos no Espírito Santo apresenta-nos 115 Naufrágios conhecidos, destes podemos separar oito naufrágios catalogados na região de Anchieta no Espírito Santo – Brasil (Tabela 2). São eles: Boa União, Buarque de Macedo, Cabo Frio, Caldeira, Guanabara, Paquetá, Pina e Piúma.

Estes naufrágios ocorreram de 1864 a 1969. No site Naufrágios do Brasil já consta por informação do projeto, o sítio arqueológico “Caldeira” para um dos Naufrágios, isto se deu, pois a região onde ocorreram dois naufrágios é conhecida pela população local como Caldeira e também por não sabermos os nomes das embarcações ali naufragadas. Não podemos ainda descartar que uma ou as duas embarcações da região da Caldeira estejam descritas nesta tabela.

Tabela 2 – Detalhamento dos naufrágios catalogados na região de Anchieta no Espírito Santo – Brasil.

LISTA DOS NAUFRÁGIOS REGIÃO DE ANCHIETA – ES			
NOME DO NAUFRÁGIO	ANO DO NAUFRÁGIO	LOCAL DO NAUFRÁGIO	TIPO
Boa União	1864	Benevente	Iate
Buarque de Macedo	1946	Anchieta	Iate
Cabo Frio (Rebocador)	1922	Anchieta	Rebocador
Região da Caldeira (Duas embarcações ainda não identificadas)	1900	Iriri	Vapor
Guanabara	1930	Guanabara	Vapor
Paquetá	1969	Iriri	Cargueiro
Pina	1899	Benevente	-
Piuma	1899	Anchieta	Vapor

FONTE: SINAU, 2018, Maurício Carvalho, 2018 e Marcelo De Ferrari, 2018.

Na Figura 40 é possível verificar o mapa dos naufrágios listados na tabela acima. Todos os oito estão localizados na região de Anchieta - ES e sete integram o período que consideramos possível para os destroços da “Caldeira”, segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX. Os naufrágios em vermelho são que possuem coordenadas exatas e os amarelos possuem relato oral da localização.



Figura 40: Representação dos naufrágios encontrados na região de Anchieta, os pontos em amarelo são naufrágios com localização aproximada segundo relatos.

FONTE: Google Earth, 2018.

Dos oito naufrágios listados acima os naufrágios Paquetá e Guanabara são os mais estudados.

Segundo o site Naufrágios do Brasil, o naufrágio Paquetá ocorreu em 1969 e localiza-se nas coordenadas 20° 50' 30''S e 40° 40' 53''W, a uma profundidade mínima de 8 metros e máxima de 15 metros. Trata-se de um navio de nacionalidade Brasileira, cargueiro e que possuía o casco de aço e a propulsão a hélice.

O motivo constatado do afundamento seria o choque nos recifes que se projetam da ponta norte da baía de Benevente, após o choque, buscou abrigo na enseada, onde acabou por afundar. O navio está quebrado após a cabine de comando, a proa está apoiada no fundo podendo ser visto o escovem (Figura 41), âncora e guincho de proa (Figura 42). Atrás da cabine o navio está tombado por bombordo e um grande guindaste pode ser encontrado. Embora as águas costumem ser turvas, no verão podemos encontrar boas condições de mergulho.



Figura 41: Navio Paquetá, em destaque a proa apoiada corretamente no fundo.

FONTE: <http://www.naufragiosdobrasil.com.br/>, 2018, Foto: Luiz Muri.



Figura 42: Navio Paquetá, em destaque o guincho do mesmo.

FONTE: <http://www.naufragiosdobrasil.com.br/>, 2018, Foto: Luiz Muri.

Segundo o site Naufrágios do Brasil, o navio vapor Guanabara teve seu afundamento ao bater em recifes costeiros dando o nome a praia do Espírito Santo. Está afundado a cerca de 300 metros da

praia de Guanabara, junto aos recifes, nas coordenadas 20° 49' 36'' S e 40° 36' 42''W, a uma profundidade mínima de 0 metros e máxima de 10 metros (Figura 43).



Figura 43: Navio Guanabara naufragado nos recifes de corais em frente a praia de mesmo nome.

FONTE: <http://www.naufragiosdobrasil.com.br/>, 2018, Foto: Maurício Carvalho.

Trata-se de um navio de nacionalidade Brasileira, vapor e que possuía o casco de ferro e a propulsão do motor a vapor. O navio naufragou em 1930. Maurício Carvalho disponibiliza no site (<https://www.naufragiosdobrasil.com.br/naufguanabara.htm>) o croqui (Figura 44) e descreve o naufrágio:

“A proa do navio pode ser vista fora d’água, seguindo-se em direção a popa e pode ser visto o escovem da âncora logo atrás estão partes do casco e cavernam e totalmente desmontados, no meio dos destroços um guincho de cabeça para baixo.

No centro do navio podem ser vistas duas pequenas caldeiras com apenas uma boca de alimentação, junto as caldeiras está uma câmara de condensação do vapor.

Muitos ferros acumulam-se nesta área, enterrando parcialmente as caldeiras, em direção à popa está a máquina propulsora do navio, que parece ser do tipo Truck engine, um grande eixo, dotado de flanges de união e mancais podem ser encontrados nesta região”.

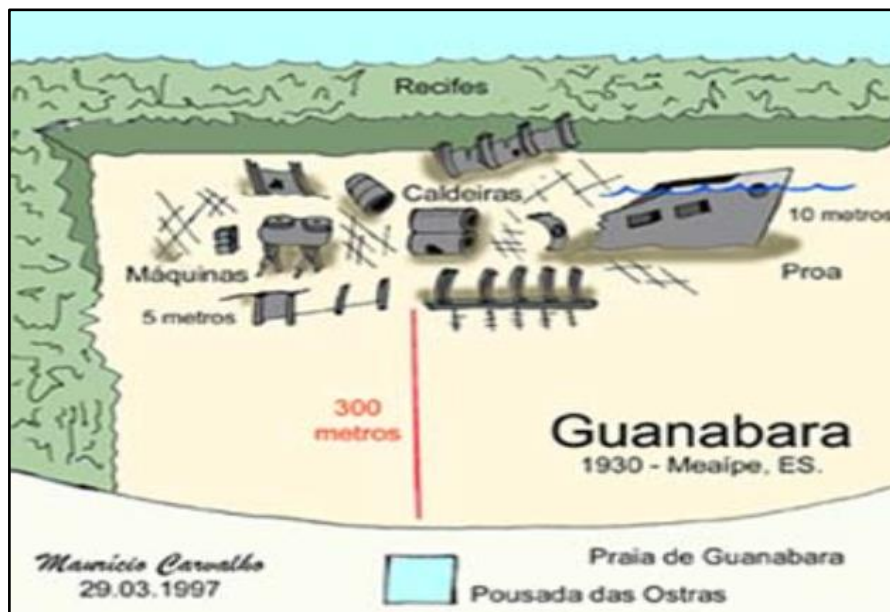


Figura 44: Croqui do navio Guanabara naufragado nos recifes de corais.

FONTE: <http://www.naufragiosdobrasil.com.br/>, 2018, Foto: Maurício Carvalho.

A fim de restringir ainda mais a pesquisa e excluir ou incluir novos naufrágios os Arquivos da Hemeroteca Digital Brasileira foram consultados, a pesquisa foi concentrada na ocorrência de naufrágios relatados em 97 Acervos de jornais diferentes, totalizando uma busca em 163.490 páginas (Tabela 3). Durante as pesquisas foram encontrados menções a 22 naufrágios.

Tabela 3 – Descrição do acervo consultado na Hemeroteca Digital Brasileira.

DESCRIÇÃO DO JORNAL	NÚMERO DE PÁGINAS
O Cachoeirano: Órgão do Povo - Columnas francas a todas as intelligencias (ES) - 1877 a 1923	8272
Folha do Povo: O vespertino do Espirito Santo (ES) - 1952 a 1953	3264
O Espirito - Santense (ES) - 1870 a 1889	8233
A Assembleia Legislativa Provincial do Espirito Santo (ES) - 1833 a 1888	4259
A Província do Espirito-Santo: Jornal consagrado aos interesses provinciaes, filiado à escola liberal (ES) - 1882 a 1889	8323
O Estandarte: Jornal Politico, Litterario, e Noticioso (ES) - 1868 a 1873	1020
Folha Capixaba: Defesa da Terra e do Povo do Espirito Santo (ES) - 1945 a 1961	3673
A Senda: Orgam da Federação Espirita do Estado do Espirito Santo (ES) - 1924 a 1925	10

Vida Capichaba (ES) - 1925 a 1940	16319
Jornal Official (ES) - 1905 a 1907	2905
A Folha da Victoria (ES) - 1883 a 1888	2439
Correio da Victoria (ES) - 1849 a 1872	4219
Jornal da Victoria (ES) - 1864 a 1869	2015
A Idéa: Órgão da Mocidade (ES) - 1878	8
A Opinião: Folha Popular (ES) - 1892	14
O Estado do Espirito-Santo: Ordem e Progresso (ES) - 1890 a 1911	21467
Commercio do Espirito Santo (ES) - 1892 a 1910	12079
A Actualidade : órgão do Partido Liberal (ES) - 1878	306
O Horizonte (ES) - 1880 a 1885	1434
O Norte do Espirito Santo (ES) - 1891	48
A Regeneração: Órgão Municipal (ES) - 1886	4
O Olho (ES) – 1912	28
Diário da Manhã: Órgão do Partido Constructor (ES) - 1908 a 1937	46836
O Progresso (ES) - 1902	4
Almanak Administrativo, Mercantil, Industrial e Agrícola da Província do Espirito-Santo (ES) - 1884 a 1889	1453
O do Espirito Santo: Publicação Commercial, Administrativa, Litteraria, Scientifica, etc, etc. (ES) – 1899	336
O Companheiro do Silencio: Jornal Agrícola, Commercial e Noticioso (ES) - 1891	4
O Echo dos Artistas (ES) - 1878	4
O Cabloco (ES) - 1901 a 1902	12
O Amigo do Povo: Órgão do Partido Democrático (ES) - 1891	4
O Federalista: Órgão Democrático da União Republicana Espirito-Santense (ES) – 1891	4
Gazeta de Itapemirim: Organ Imparcial (ES) - 1882 a 1883	8
Gazeta do Povo: Publicação Bi-Semanal (ES) - 1899	4
O Imparcial: Organ dedicado aos interesses da Comarca (ES) - 1898	4

O Leopoldinense (ES) - 1894	4
O Liberal (ES) - 1885	4
Opinão Liberal (ES) - 1877	4
O Pharol (ES) - 1887	4
Sul do Espírito Santo (ES) - 1894	4
O Tempo (ES) - 1861	4
Vasco Coitinho (ES) - 1883	4
A Luz: Orgam Liberal (ES) - 1915	32
O Momento (ES) - 1924	12
Muquyense: Orgão Republicano (ES) - 1917	12
Jornal Muquyense (ES) - 1913 a 1920	1517
Nossa Folha (ES) - 1937	6
A Opinião: Semanário Independente (ES) - 1924	70
A Ordem: Seminário político, literário, artístico e noticioso (ES) - 1928	51
O Pedagogista (ES) - 1917	4
Polyanthéa (ES) - 1900 a 1902	9
O Prestigio (ES) - 1906	4
A República: Orgam do Partido Constructor Autonomista (ES) - 1902	4
O Sabe-Tudo (ES) - 1921	4
O S. Matheus (ES) - 1927 a 1928	74
A Serra: Orgam dedicado aos interesses do Município da Serra (ES) - 1910 a 1911	92
Sirena (ES) – 1926	8
Tribuna do Sul (ES) - 1929	22
Relatórios dos Presidentes dos Estados Brasileiros (ES) - 1892 a 1930	4166
Sentinella do Sul (ES) - 1867 a 1868	208
O Constitucional: Orgão do Partido Conservador (ES) - 1885 a 1889	698

Espirito Santo (ES) - 1915 a 1919	506
O Povo (ES) - 1920 a 1923	788
O Estado (ES) - 1921 a 1922	752
Revolta (ES) - 1889 a 1892	16
A Liga (ES) - 1860 a 1861	70
O Democrata (ES) - 1893	4
A Chrysalida: Hebdomadario Litterario (ES) - 1892	8
O Amigo do Povo: Jornal Politico e Noticioso (ES) - 1863	4
Lucifer: Orgão do Povo (ES) - 1884	28
Gazeta Litteraria: Publicação aos Domingos (ES) - 1899	4
L'Immigrato: Ufficio Di Redazione (ES) - 1895	4
Itapemirinese (ES) - 1876	4
O Meteoro (ES) - 1886	4
O Operário (ES) - 1879	4
A Regeneração (ES) - 1854	4
Sete de Setembro (ES) - 1878	8
Honra ao Mérito: Iniciativa dos Alumnos e Examinandos de 1905 (ES) - 1905	4
Luctador: Noticioso, Litero, Humoristico (ES) - 1929	8
O Liberal: Orgam do Partido Liberal de Veado (ES) - 1929	40
O Progresso: Semanario, litterario, noticioso e critico (ES) - 1915	4
A Voz do Povo: Critico, Literário e Noticioso (ES) - 1922	20
O Pandego (ES) - 1904	10
A Tribuna: Orgão Republicano (ES) - 1889	6
A Ordem: Orgão do Commercio e Lavoura (ES) - 1882	55
O Sport (ES) – 1915	4
Progresso (ES) - 1925	4

Progresso (ES) - 1926 a 1927	20
O Trabalho (ES) - 1929	4
A Phalena: Ridendo castigat mores (ES) - 1887 a 1888	16
O Itabira: Jornal Litterario, Agricola, Commercial e Noticioso (ES) - 1866 a 1867	281
O Baluarte: Orgão Litterario, Recreativo e Noticioso (ES) - 1882	42
A Regeneração: Orgão Municipal: Jornal Agricola, Commercial e Politico (ES) – 1888	4
Diário do Espirito-Santo: Ordem e Progresso (ES) - 1889	120
Diário Official: Ordem e Progresso (ES) – 1890	4
A Auxiliadora: Edição Única (ES) – 1900	4
O Argos Cachoeirano: Periódico Politico, Litterario e Moral (ES) - 1850 a 1851	440
Mensagens do Governador do Espirito Santo para Assembleia (ES) - 1892 à 1930	4159
TOTAL	163490

Dos vinte e dois (22) naufrágios relatados, havia ocorrências em águas brasileiras e estrangeiras, como Lisboa e Paris. Na região de estudo foi encontrada menção apenas do naufrágio Boa União que ocorreu em 1864. O relato foi impresso no Jornal da Vitória de 14 de maio de 1864, nele há o relato que em 25 de março de 1864 ocorreu o naufrágio do iate Boa União entre a ponta de Castelhanos e a povoação do Bú-uma. O Naufrágio Boa União também pode então ser excluído pela localização e por se tratar de um iate.

JORNAL DA VICTORIA

PREÇOS DAS ASSIGNATURAS

ANNO CAPITAL 10000
Semestre 5000

OBSERVAÇÃO

Os annuncios e sequen outros publicações, que continerem menos de vinte linhas, pagario 80 s por cada linha por cada uma d'asculas que excederem este numero pagario 60 s.

PROPRIETARIO E PRINCIPAL REDACTOR

O Bacharel M. J. Moniz Freire

O JORNAL DA VICTORIA publica-se duas vezes por semana, nas Quartas e Sabados, e assigna-se nesta typographia. As assignaturas podem comecar em qualquer dia, porem terminam sempre com os mezes de Junho e Dezembro.

Toda a correspondencia deste jornal deve ser dirigida ao gerente B. D. Alencar Araripe.

PREÇOS DAS ASSIGNATURAS

FORA DA CAPITAL.

Semestre 125000
ANNO 65000

OBSERVAÇÃO

Os annuncios que tiverem de salhir mais de dez vezes, e q'uesquer publicações dos Srs. assignantes, terao um abatimento de 25 por cento. Folha avulsa. 200 rs.

PARTE OFFICIAL

Carta dirigida ao Exm. Sr. Ministro d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas, sobre os melhoramentos das engenhos de assucar das Antilhas applicaveis ao Brasil.

Hlm. e Exm. Sr.—Tenho a honra de informar particularmente a V. Ex. de qua em quanto por conveniencia do servico publico, de que fui convenientemente informado o Ex. Chefe da Revoluçao que venho, eu devia ter certa demora nas Antilhas (por occisao da minha transiçao do Equador para Venezuela) procurei empregar a dedicando-me ao estudo e exame pratico de varias questoes e industrias de magno interesse para o nosso paiz.

E comecando pelas que tem relaçao com a colonisaçao china, a respeito da qual fui por V. Ex. oficialmente incumbido de um trabalho, que apresentei em principios de 1861, dego dizer que possuo hoje sobre este assumpto ideias mais precisas do que quando, quando não tinha visitado estes paizes, com ouvido as opinioes de tantos interessados.

Com animo depressivo tenho procurado estudar a questao,—encarando-a por todos os lados. Vi-lhe os seus lados bons e os seus lados pessimos. Quando as vezes contemplava aquelles rostos feios, macilentos, enervados pelo uso do opio cujo habito raramente perdem os que vem a llos, quando me lembrava dos que nos colherão em sorte, e dos quaes uns dos tanto que fazera poliza correto, a malacção e a vender parte pelasras, quando finalmente me contava casos de sua inutilidade demoralisaçao e da fadiga dada com que se enforcava por duzias, se para se vingarem dos amos a fazel-os por esse meio perder a papa, que ahiandiro, da passagem, confesso que me parecia ver resolvido negativamente o problema, a que desde logo devia dar conta do resultado, para o meu paiz não cahir mais no que já cahir llo costara, e mais caro estava custando a outros.—Pouco pouco porém me alava a lembrança de que em Lima escarapello demistado o criados e principiaes chefes, e ao entrar a ilha da Cuba em varios engenhos, e a ver todos (for que havia trito fions trabalhando adiantado, não só no campo, como ainda na melhor na casa da colheita, etc. tinha momentos de chegar desirjar, a custa de quaesquer sacrificios

ver as cidades e os engenhos do Brasil povoados de taes enes de para milhao—mongolico. Felizmente por em todos as cousas humanas a hesitaçao tem um termo para o espirito sadio e perseverante. Concentrando-me com todas as forças neste assumpto, entregando-me ao estudo do pouco que sobre elle se tem escripto e baseado depois de scilicet francamente com os lavradores, anos de chios mais respeitaveis e illustrados, cheguei a elucidar todas as minhas duvidas. Sendo, porem, esta questao mui complexa, e cavando exor delidamento o pros e os contras della, comparada com a colheita da Europa, e a mesma liva africana, propoz por agora, e recebo esse assumpto, para uma correspondencia subsequente, em que emittirei francamente o meu voto, sobre se, a tito de algumas vantagens e augmento das rendas dos mais ricos, podera coir ao Brasil trazer de fora por altos preços taes trabalhadores a fazer competencia com os que, devidamente estimulados, se poderao ta vez dos nossos coites alreir ao loral. A Sociedade Auxiliadora da Industria Nacional, e a Academia Imperial de Medicina dessa Corte remeti entre tanto da parte do autor o Sr. Doutor Dapieris um folheto acerca dessa collocaçao. O autor, scito de uma casa commercial, que se occupa no trafico chiveiro, isto e em trazer chios a ilha de Cuba, e delles d'essor, e nas paginas do mesmo folheto que remetto a V. Ex. adjuntas, se occupa não só de mostrar que nas carregações modernas vierão chios melhores que nas de 1847, que tão mal haviam provado na Havana, mas tambem de explicar o moio de avir-se com taes colonos, de os curar em suas enfermidades, de procurar emendar-lhes os vicios.—Acaso podia insistir mais na necessidade de nutril-os convenientemente, recommendaço es que tamem se poderia fazer aos senhores do engenho por tola a lha, onde dando sim os negros, usó bano, legumes e ale carne ceca em quantidade, não lhes administris durante o dia um rancho quente, como

—Ao mesmo, n. 42.—Em resposta ao officio de V. S. datado de 9 deste mez, sol n. llo declare, que ficão expedidas ao comitadante da com. de policia as convenientes ordens, no sentido do mencionado officio.

—Ao mesmo, n. 410.—Mando V. S. pagar ao puerito da Secretaria da Policia, Manoel Cardoso da Silva, a quantia da despesa feita com o expediente e aluguel da casa da mesma repartiçao durante o mez findo, como consta da inclusa conta.

—Ao inspector da Thesouraria de Fazenda, n. 151.—Tendo-se parido o oculto de alcance que servia no telogo hi do Moito Moreno, e sendo da urgencia a sua substituição, mando V. S. fornecer outro ao Capitão Tenente José Lopes de Sá, cuja importancia podera salhir, na falta de verbi, dos saldos provenientes das multas por falta de cumprimento dos respectivos empregados.

—Ao inspector da Thesouraria Provincial, n. 93.—Remetto a V. S. para os devidos effectos, a inclusa copia do contracto celebrado com o proprietario da typographia do —Fur-o—Bacharel Manoel Feliciano Moniz Freire, para a publicaçao dos atos do Governo.

—Ao mesmo, n. 99.—Mando V. S. pagar ao negociante Lino José Capreira Junior a quantia de 26,5720 reis, importancia da despesa feita durante o mez proximo findo com azeite e fio para lizes da calha desta cidade, como consta da conta junta.

—Ao presidente e mais membros da junta de qualificação dos votantes da parochia do Queimado, n. 38.—Com o officio que Vm. me dirigiram em data de 6 deste mez, recebi a lista additiva dos cidadãos que forão novamente qualificados votantes d'essa parochia, e dos que forão eliminados.

—Ao juiz de direito desta comarca, n. 11.—Remetto a Vm. para sua intelligencia e devida execuçao, copia do Aviso do Ministerio dos Negocios da Justica, datado de 10 do mez findo, acerca da cobrança do selo dos processos que correm pelo Juizo os Peios.

Identicos ao da comarca de Ilapemerim. n. 14

Ao da comarca de S. Matheus n. 6

Ao juiz municipal do termo desta cidade. n. 7

« « « « da Serra, n. 6

« « « « de S. Cruz, n. 5

« « « « de Ilapemerim, n. 5

« « « « de Benevente, n. 5

« « « « de Guarapary, n. 6

« « « « da villa da Serra de São Matheus, n. 5

—Ao agrimensor Araripe, n. 142.—Para satisfazer o que me é exigido por Avi-

so do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, de 12 do mez proximo passado, compro que Vm. com urgencia, envie a esta Presidencia uma relaçao dos diversos instrumentos e ferramentas que tem sido comprados com o fim de serem empregados nas medições e demarcações de terras nesta Provincia, declarando ao mesmo tempo o estado em que se acharem.

—Ao commandante da comarcha de policia, n. 26.—Fica Vm. autorizado a a-hir assentamento de praça na companhia sob seu commando do paisano Manoel da Bôa Morte, do que trata o seu officio datado de 9 do corrente.

—Ao Capitão Tenente José Lopes de Sá, n. 142.—Communico a Vm. em resposta ao seu officio de ontem, sol n. 23, que expedi ordem a Thesouraria de Fazenda, para mandar fornecer o oculto de alcance de que trata o mencionado officio.

EXPEDIENTE DO DR. SECRETARIO.

—Ao Dr. João Paulo Monteiro Andrade, Chefe de Policia interino, desta Provincia, n. 43.—De ordem do Exm. Sr. Vice Presidente da Provincia remetto a V. S. um exemplar da collecção das Leis e Decretos do Governo Geral do anno p. cuja recepção V. S. se digue accusar.

Identicos ao Capitão do Porto n. 25

Ao inspector d'Alfandega, n. 144

Ao 1.º Secretario d'Assembleia Provincial n. 33

« inspector da Saúde Publica n. 2

« « « « do Porto n. 1

Ao juiz de direito desta comarca n. 12

« « « « da comarca de

São Matheus. n. 7

Ao da comarca de Ilapemerim n. 16

Ao juiz municipal deste termo n. 8

« « « « da Serra n. 7

« « « « de S. Cruz n. 6

« « « « de Ilapemerim n. 6

« « « « de Benevente n. 6

« « « « de S. Matheus n. 9

Ao inspector da Thesouraria de Fazenda n. 145

—DIA 12—

PRIMEIRA SECÇÃO.

—Ao inspector da Thesouraria Provincial, n. 100.—Remetto a V. S. para sua intelligencia e devida execuçao, copia da Lei Provincial n. 3, de 18 do mez proximo passado, organo a receita e fixando a despesa para o corrente anno financeiro.

SEGUNDA SECÇÃO.

—A'camara municipal da villa de Vianna, n. 6.—Tendo sido supprimidos pela Lei do orçamento provincial sob n. 8, de 13 do mez proximo passado, as escolas de 2.ª classe do sexo masculino das povoações de Pia-Pitangui e Pedra da Mulata, assum o communico a Vm. para intelligencia, e para que n'este noticia expreça

DATA INCORRETA

Figura 45: Iate Boa União naufragado em Anchieta - ES.

FONTE: Hemeroteca Digital Brasileira.

O Iate Buarque de Macedo teria naufragado em um acidente em 9 de junho de 1946, na cidade de Anchieta, a 1,5 milhas da ponta do Ubú na praia do Ubú. É um navio Brasileiro, fabricado em 1928 na Alemanha, iate com o casco de madeira e a propulsão com motor a diesel. Neste arquivo consta que estava carregado com 2894 volumes de materiais inflamáveis (os materiais não são especificados no artigo), pesando 222 toneladas, (SINAU, 2018). O Naufrágio do Buarque de Macedo também pode ser excluído pela localização e pela propulsão com motor a diesel.

Segundo SINAU (2018), o vapor Piúma naufragou em 17 de novembro de 1899, próximo a cidade de Piúma, é um navio Brasileiro, fabricado em 1879, vapor com o casco de ferro e a propulsão a hélice. Neste arquivo consta a empresa C Mitchell & Co como estaleiro e JS Maciel (Rio de Janeiro) como armadora. Como não foi possível chegar à coordenada precisa não podemos descartá-lo, sendo viável como uma das possibilidades de conexão com o nosso local, apesar da cidade de Piúma estar mais ao sul da região da Caldeira.



Figura 46: Representação do naufrágio do vapor Piúma.

FONTE: Google Earth, 2018, SINAU, 2018.

As embarcações naufragadas Cabo Frio e Pina ambas são descritas na região Baixo Grande da Baía de Benevente (EIA ITAOCA, 2012; RIMA ITAOCA, 2012, NAUFRÁGIOS DO BRASIL, 2018). Os dois naufrágios não identificados da Caldeira também estão localizados nesta região (CAPITANIA DO PORTOS, 2016).

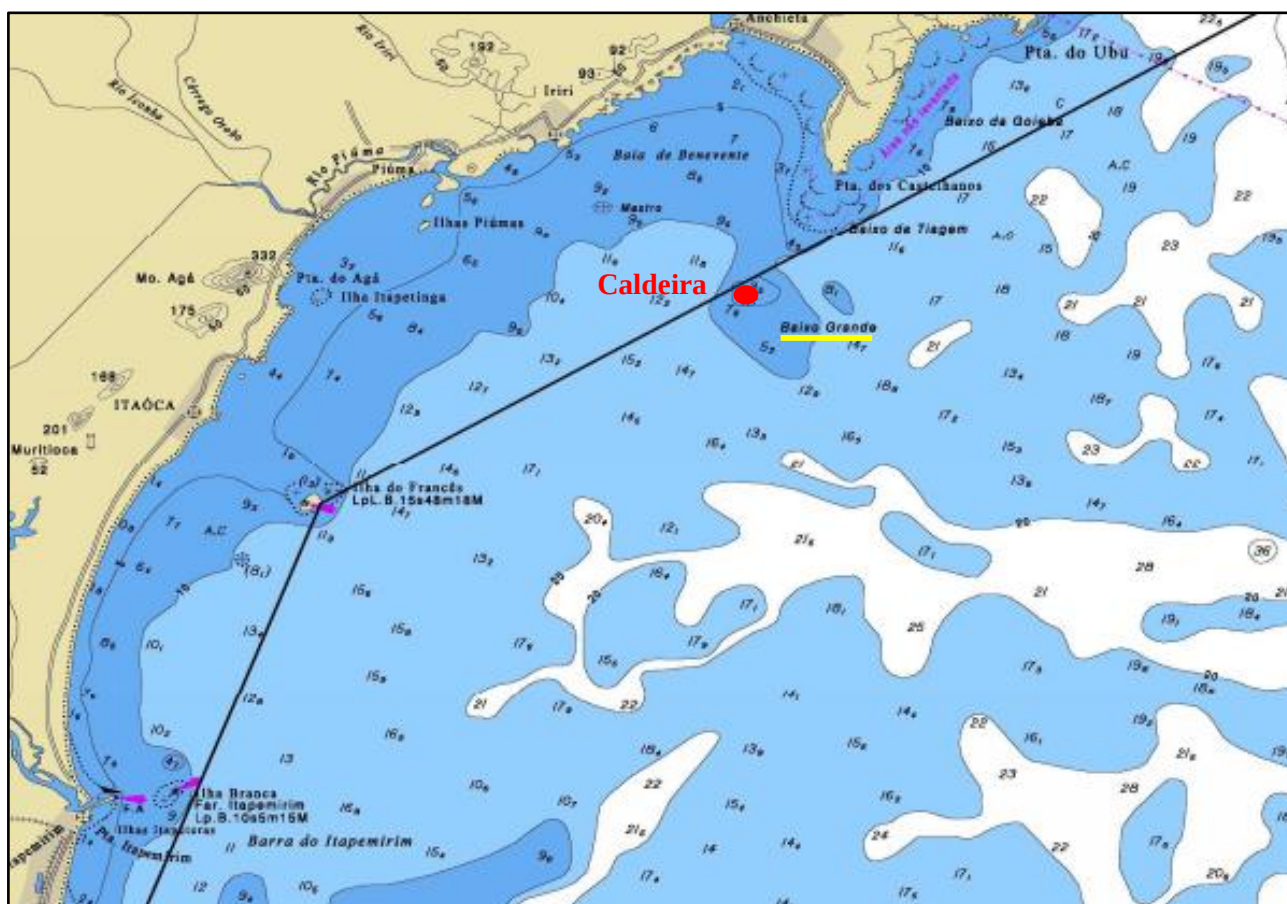


Figura 47: Carta Náutica de Anchieta – ES, detalhe para a região da caldeira localizada no Baixo Grande da Baía de Benevente.

FONTE: Carta Náutica 1403, Capitania dos Portos, 2016.

O Cabo Frio era um rebocador que naufragou em 1922, na região Baixo Grande da Baía de Benevente, a 2'5'' milhas náuticas de terra, 1 milha náutica equivale a 1.852 m, assim teríamos 4.630m da ponta de Anchieta (Figura 48). Esta localização ocorre na região da Caldeira. Trata-se de um rebocador Inglês com o casco de ferro e a propulsão a hélice. Esta embarcação, considerando o tipo de estrutura e possível localização é um excelente candidato a ser um dos naufrágios registrados pelo projeto.



Figura 48: Representação do naufrágio do Rebocador Cabo Frio e da Caldeira.

FONTE: Google Earth, 2018, SINAU, 2018.

A embarcação Pina é a que temos menos informações. Consta apenas que naufragou em 1899, na região Baixa Grande da Baía de Benevente, em Anchieta - ES (Figura 49). Esta localização abarca a região da Caldeira, portanto também se apresenta como candidata.



Figura 49: Representação do naufrágio do vapor Pina e da região da Caldeira.

FONTE: Google Earth, 2018, Naufrágios do Brasil 2018.

Desta forma estabelece-se como viabilidades os 3 naufrágios seguintes:

Tabela 4 – Descrição dos possíveis naufrágios da região da Caldeira.

NAUFRÁGIOS REGIÃO DE ANCHIETA – ES				
NOME DO NAUFRÁGIO	ANO NAUFRÁGIO	LOCALIZAÇÃO	TIPO DE EMBARCAÇÃO E CARGA (OUTROS DADOS)	REFERÊNCIA
Cabo Frio (Rebocador)	1922	Norte da Baixa Grande de Benevente; a 2' 5" de terra	Nacionalidade Inglesa Rebocador Casco de Ferro com propulsão a hélice	SINAU, 2018 Maurício Carvalho www.naufragiosdobrasil.com.br Marcello De Ferrari www.naufragios.com.br
Pina	1899	Região Baixa Grande da Baía de Benevente	Sem informação	Marcello De Ferrari www.naufragios.com.br EIA ITAÓCA, 2012 RIMA ITAÓCA, 2012
Piuma	17/11/1899	Ponta de Castelhana. Baía de Benevente, na extremidade da Baixa Grande de Benevente. Local conhecido como Piuma.	Nacionalidade Brasileira Vapor fabricado em 1879 Estaleiro: C Mitchell & Co Armador: JS Maciel (Rio de Janeiro). Comprimento 54,2 - Tonelagem 471 Boca: 6,9 - Calado: 3,6 Navio a Vapor Casco de Ferro com propulsão a hélice	SINAU, 2018 Maurício Carvalho www.naufragiosdobrasil.com.br www.tynebuiltships.co.uk/B-Ships/baraoedesandiego1879.html Jornal Gazeta de Notícias, 19.11.1899, Naufrágio, pág 2. Jornal O Paiz, 05.11.1894 - Anúncio da Saída do Vapor, pág 3. Jornal O Paiz, 18.11.1894, pág 1. Subsídios para a História Marítima do Brasil vol. 1, 1938 - Desastres Marítimos no Brasil - Dario Paes Leme.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As abordagens discutidas ao longo deste trabalho colocaram em evidência a falta de informações sobre os naufrágios Brasileiros e a arqueológica subaquática, este reforçou a necessidade da realização de pesquisas nesta área, a fim de preencher lacunas históricas e apresentar a população a verdadeira história destes locais.

Foi possível realizar a pesquisa bibliográfica da história naval da cidade de Anchieta, no Estado de Espírito Santo, Brasil. Foram realizados os levantamentos sobre a ocupação histórica do Espírito Santo, do Sul do Espírito Santo e de Anchieta e sobre o Porto de Benevente, através de documentos, pesquisa oral, livros, recortes, jornais, periódicos, entre outros. Os naufrágios registrados para o estado do Espírito Santo foram levantados, totalizando 115 naufrágios no Estado e os principais naufrágios que ocorreram na região de Anchieta definidos.

Através da análise das informações coletadas sobre o sítio arqueológico, foi possível cruzar os dados e identificar três embarcações naufragadas com possibilidade de serem os naufrágios específicos ocorridos na região da “Caldeira”. O vapor Piúma, o rebocador Cabo Frio e o vapor Pina, todos datam da segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX e tem a localização provável relatada para a área e características com as que foram registadas na investigação dos naufrágios. O vapor Piúma seria o menos provável dos três naufrágios, deixando o vapor Pina e o rebocador Cabo Frio como principais candidatos. Pelos destroços observados as embarcações teriam 50 metros de comprimento, deslocando-se o mais antigo, neste caso o que poderá ser o Pina de norte para sul e a embarcação seguinte, com possibilidade de ser o Cabo Frio, de Nordeste para Sudoeste, em direção à costa.

Os dados, até ao momento, não revelaram a presença de cargas, pelo que coaduna-se, em parte, com a funcionalidade do rebocador, que serve essencialmente para tração e desatracam. O vapor Pina poderia ser de transporte de passageiros, contudo, observando-se que poderia vir do Norte, poderia ter ocorrido após o desembarque dos mesmos, numa localidade a norte de Anchieta ou até mesmo em Anchieta, mas tomando já um rumo em direção a Sul. Este pressuposto está embasado nos dados que observamos para a migração, pois a maioria partia dos grandes Portos do Sul.

Contudo, este nosso trabalho revela-se como ponto de partida para as futuras pesquisas que possam ser realizadas na área, não sendo um fim em si mesmas. Os trabalhos de pesquisa de fontes continuará, garantindo a possibilidade de uma melhor aproximação aos dados já aferidos quer históricos, quer arqueológicos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUILERA, V. A.. 2006. **O ideal e o real na pesquisa geolingüística: caminhos**. In: XI SIMPÓSIO NACIONAL & I SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE LETRAS E LINGÜÍSTICA - SILEL, 2006, Uberlândia - MG. Caderno de Programação. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 11p.
- ALVES, F.; H. NEVES. 2001. **Náufragos e naufrágios no litoral do Rio Grande**. Editora FURG, Rio Grande.
- AMANTINO, M.P. 2007. **A expulsão dos jesuítas**: um estudo de caso sobre as fazendas inacianas no Rio de Janeiro setecentista. In: CONGRESSO INTERNACIONAL UFES/UNIVERSITÉ PARIS-EST, 2007, Vitória. Anais.
- ANNAES DA BIBLIOTHECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO. 1912. **Inventário dos Documentos Relativos ao Brasil Existentes no Archivo de Marinha e Ultramar**. Rio de Janeiro Oficinas Graplicas da - Bibliotlieca Nacional. 700p.
- ANCHIETA, P.M. 2014. **Anchieta 2030** - Avenidas para o crescimento e Desenvolvimento Sustentável, p. 7.
- ANTUNES, V.C. 2017. **Dinâmicas e afluências no Porto de Anchieta entre a segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX. Hipóteses sobre os naufrágios do sítio Caldeira, Anchieta – Espírito Santo, Brasil**. Pós-Graduação em Arqueologia, Gestão e Educação Patrimonial. Orientadora: Doutora Alexandra Águeda de Figueiredo. 58p.
- ARAÚJO, J. G. de. 2000. **Naufrágios e afundamentos**. Costa do Brasil. 1503-1995. Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, Salvador.
- ARAÚJO, J. G. de. 2003. **Naufrágios e afundamentos na costa brasileira**. Empresa Gráfica da Bahia, Salvador. 91p.
- BALESTRERO, H.L. 1979. **A obra dos jesuítas no Espírito Santo**: sinopse histórica. Viana: 172 p.
- BAVIERA, T. 1888. **Viagem pelo Espírito Santo (1888)**: Viagem pelos trópicos brasileiros = Meine reise in den brasilaischen tropen: / autoria da Princesa Teresa da Baviera; tradução e notas de Sara Baldus; organização e notas de Júlio Bentivoglio. - Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2013.

- BORGES, J.M.C. 2012. **Anchieta: um sítio histórico urbano em evidência**. Vitória – ES – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 143p.
- BOXER, Charles R. 2002. **O império marítimo português**. São Paulo: Companhia das Letras.
- BUFFON, I.C.; CAMPOS JÚNIOR, C.T.; CAÇADOR, S.B.; HOFFMAN, T.R. **Documento referência da agenda 21 de Anchieta-ES**. s/d.
- CAMPOS, G.B.de. 2015. **Dois séculos de imigração no Brasil**: A construção da imagem e papel social dos estrangeiros pela imprensa entre 1808 e 2015. Rio de Janeiro (Tese Doutorado em Comunicação e Cultura) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola de Comunicação. 545p.
- CAMPOS JUNIOR, C.T. 2005. **Anchieta no contexto histórico do desenvolvimento do Espírito Santo**. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do ES*, Vitória, nº 59.
- CAPITANIA DOS PORTOS DO ESPÍRITO SANTO, 2016. Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Espírito Santo - NPCP-ES-2016. 64p.
- CARVALHO, L.R. 1978. **As Reformas Pombalinas da Instrução Pública**. São Paulo: Saraiva: Ed. Universidade de São Paulo.
- CARVALHO, M. 2016. **Sistema de informações de naufrágios** (internet): lista de naufrágios ocorrido no Estado do Espírito Santo – Brasil: Naufrágios do Brasil. Disponível em: <http://www.naufragiosdobrasil.com.br/espitosanto.htm>, consultado em fevereiro 2016.
- CUNHA, L. F. de C. 1990. **De volta ao passado, mergulhando sobre o Galeão Sacramento**. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 110, n. 4/5, p. 31 – 40.
- CORREIO PAULISTANO. 1880. **COLONISAÇÃO**, *Jornal do Commercio*, sem data, apud Correio Paulistano, 28 jan. 1880. Disponível em: <http://bit.ly/1EIDN1T>. Acesso em 01 de novembro 2017.
- COSTA, L.M. 2016. **Problemáticas e interpretações de um sítio arqueológico denominado —caldeira**. Tese. Curso de Pós- graduação em arqueologia subaquática. INSTITUTO POLITÉCNICO DE TOMAR. 74p.
- DAEMON, Basílio, 1879, **Província do Espírito Santo**, Typografia Espírito Santense Vitória.

EHRENREICH, Paul. 1855-1919. E33i Índios Botocudos do Espírito Santo no século XIX / Paul Ehrenreich; tradução de Sara Baldus; organização e notas por Julio Bentivoglio. – Vitória, (ES): Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2014.

EIA ITAOCA. 2012. **Estudo de Impacto Ambiental Itaoca Terminal Marítimo, Itapemirim – ES.** CTA – Serviços em Meio Ambiente LTDA. Praia de Itaoca, município de Itapemirim/ES. [S.l.: s.n.], Agosto, 2012. 4 Volumes.

ESPÍRITO SANTO. Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEAMA. Website. Disponível em: <www.meioambiente.es.gov.br>. Acesso em: 18 setembro. 2018.

FALCON, Francisco José Calasãs. 1982. **A Época Pombalina: política econômica e monarquia ilustrada.** São Paulo: Ática.

FERNANDES, Eduardo; CARREIRO, Djamile. 2011. **Benevente** - Da Imigração italiana aos impactos ambientais. Disponível em: <http://youtu.be/4N4hLdqf7n8>. Acesso em 13 de outubro de 2014.

FIGUEIREDO, A.A.DE; COSTA, L.A.M. 2017. **O Sítio Arqueológico Subaquático Da “Caldeira”, Anchieta, Espírito Santo: Análise Preliminar De Dois Naufrágios.** Cadernos do LEPAARQ. Vol. XIV | nº27 | 2017 | ISSN 2316 8412. 13p.

FLOETER, S. R.; GUIMARÃES, R. Z. P.; ROCHA, L. A.; FERREIRA, C. E. L.; RANGEL, C. A.; GASPARINI, J. L. 2001. Geographic variation in reef fish assemblages along the Brazilian coast. **Global Ecology & Biogeography**, n.10, p.423-431.

FRANSCSCHETTO, G. 2014. **Imigrantes Espírito Santo:** base de dados da imigração estrangeira no Espírito Santo nos séculos XIX e XX. Organizado por Agostino Lazzaro. — Vitória : Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. 1.200 p.

INSTITUTO ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE (IEMA). 2017. **Região Hidrográfica do Rio Benevente.** Disponível em: <https://iema.es.gov.br/default.asp>. Acesso em: 10 de outubro de 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA¹ (IBGE). 1978. **Carta do Brasil SF-24-V-A-III-3 Araguaia.** Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/mapas/GEBIS%20-%20RJ/SF-24-V-A-III-3.jpg>. Acesso em: 10 de outubro de 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA² (IBGE). 1978. **Carta do Brasil SF-24-V-A-VI-2 Alfredo Chaves.** Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/mapas/GEBIS%20-%20RJ/SF-24-V-A-VI-2.jpg>. Acesso em: 10 de outubro de 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE)³. 1978. **Carta do Brasil SF-24-V-A-VI-4 Piúma.** Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/mapas/GEBIS%20-%20RJ/SF-24-V-A-VI-4.jpg>. Acesso em: 10 de outubro de 2017.

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

GERODETTI, J.E. & CORNEJO, C. 2006. **Navios e Portos do Brasil:** cartões-postais e álbuns de lembranças. São Paulo, Solaris Edições Culturais, 2006, 220p.

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

GONÇALVES DIAS. 1858. **Dicionário da língua tupi:** chamada língua geral dos indígenas do Brasil. Rio de Janeiro: s.n.

GUIMARÃES, R. dos S. 2009. **A Arqueologia em Sítios Submersos:** Estudo do Sítio Depositário da Enseada do Farol da Ilha do Bom Abrigo-SP. São Paulo, 2009. 241fs. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (MAE-USP).

GUIMARÃES, R. dos S. 2011. **Patrimônio Cultural Subaquático:** preservação por meio da conscientização. *IV Seminário de Preservação de Patrimônio Arqueológico*. 14p.

GUSMÃO, D.M. 2015. **Sítios arqueológicos de naufrágios da Baía de Todos os Santos, Salvador – BA:** estudo de caso do *Clipper blackadder*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Universidade Federal de Sergipe, 2015.

LEITE, S., (Org.) 1954. **Cartas dos primeiros jesuítas do Brasil.** São Paulo: [s.n.], 1954, p. 272.

LOREZON, A.S.; FRAGA, M.deS.; MOREIRA, A.R. ULIANA, E.M.; SILVA, D.D.da; RIBEIRO, C.A.A.S.; BORGES, A.C. 2014. Influência das características morfométricas da bacia hidrográfica do rio Benevente nas enchentes no município de Alfredo Chaves-ES. **Rev. Ambient. Água** vol. 10 n. 1 Taubaté – Jan. / Mar. 2015.

MACHADO, E, de, M. 2016. **A Questão Portuária Nacional: O Caso do Estado Do Espírito Santo**. Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciencias Humanas. Programa de Pós Graduação em Geografia. Dissertação de Mestrado 196p.

MARQUES, C. A. 1878. **Dicionário Histórico, Geográfico e Estatístico da Província do Espírito Santo**. Vitória: Arquivo Público Estadual. Disponível em: <http://www.ape.es.gov.br/index2.htm>. Acesso em: 15/08/2017.

MARTINS, L.R. 2014. **A agricultura familiar de Anchieta/ES sob a hegemonia do grande capital**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Instituto de Ciências Humanas e Sociais. 165p.

MARTINS, F. s/d. **Governo assina acordo de paz com coronéis da Bahia (1920)**. Disponível em <http://bit.ly/1Dnles9>. Acesso em 01 de novembro 2017.

MATTOS, S.M.de. 2017. Resistência e ação política: os índios “mansos” da Aldeia de Iritiba, Anchieta, ES – Brasil. 20p. IN: Revista do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. v. 1, n. 1, (jan./ jun. 2017). Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2017.

MAXWELL, K. 1996. **Marquês de Pombal** - Paradoxo do Iluminismo. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

MEDEIROS FILHO, O. 1988. **Naufrações no litoral potiguar**. Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, Natal. 60p.

MIRANDA, J. 1991. **Histórias dos naufrágios no litoral paraibano**. 1500-1991. João Pessoa.

MMA. Ministério do Meio Ambiente. 2007. **Áreas prioritárias para conservação no Brasil**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br>> Acessado em: 15 de outubro de 2018.

_____. **Mapas e Geoprocessamento**. 2011. Disponível em <<http://www.mapas.mma.gov.br/i3geo>> Acesso em: 15 de outubro de 2018.

NEVES, L.G.S.; PACHECO, R.; FERREIRA, R. e MURARI, J. 1995. **História, Geografia e Organização Social e Política do Município de Anchieta**. Vitória: Brasília. 133 p.

NEVES, M.C.M.S., 2010. **Daemon, Basílio, 1834-1893 Província do Espírito Santo: sua descoberta, história cronológica, sinopse e estatística** / Basílio Daemon; coordenação, notas e

transcrição de Maria Clara Medeiros Santos Neves. – 2.ed. Vitória : Secretaria de Estado da Cultura; Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 684 p.

NIMER, E. 1989. **Climatologia do Brasil**. 2ª ed. Rio de Janeiro: IBGE.

OLIVEIRA, N. C.; BORGES, F. A. F. ; BORTOLOSSI, C. M. B. ; MARQUES, D. D. A. ; OSTA, CÉLIO JUVENAL. 2013. **Marquês de Pombal e a expulsão dos jesuítas: uma leitura do Iluminismo português no século XVIII**. In: XI Jornada do HISTEDBR, 2013, Cascavel-Pr. Anais da XI Jornada do HISTEDBR, 2013. p. 1-18.

PÉREZ, Bárbara 2015. **Contos, causos e encantos de Marataízes e Itapemirim – ES**. Organização. Marco Costa - 2ª ed. Marataízes (ES): Clube de Autores, 2015. 248 p.

PESSALI, H. 2010. **Alfredo Chaves - Uma visão histórica e política**. Alfredo Chaves, ES: Câmara Municipal de Alfredo Chaves, 230p.

PINHEIRO, H. T. 2010. **Peixes recifais da Ilha dos Franceses: composição, distribuição espacial e conservação**. 2010. Dissertação (Mestrado em Oceanografia Ambiental) - Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória.

PREFEITURA DE ANCHIETA. 2017. **História e Perfil de Anchieta**. Disponível em: <http://www.anchieta.es.gov.br/detalhe-da-materia/info/historia-e-perfil-de-anchieta/6495>. Publicado em 10/01/2017 10:00 - Atualizado em 11/05/2017 15:45 Acessado em: 5 de setembro de 2017.

RAMBELLI, G. 1998. A arqueologia subaquática e sua aplicação à Arqueologia brasileira: o exemplo do Baixo Vale do Ribeira de Iguape, São Paulo. Dissertação (Mestrado) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

_____. 2003. Arqueologia subaquática do Baixo Vale do Ribeira de Iguape, São Paulo. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

REIS, S. S. 2013. Uso do Hábitat Pelo Boto-Cinza *Sotalia guianensis* (VAN BENÉDÉN, 1864) (CETACEA: DELPHINIDAE) na Baía de Benevente, ES, BRASIL. 56 p.

RIMA ITAOCA. 2012. **Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) do Itaoca Terminal Marítimo**. Vitória - ES: [s.n.], 2012. 253p. : il.

RODRIGUES, Catarina Vaz. Atlas Prévio do Espírito Santo (APES): primeiras notícias. In AGUILERA, Vanderci de Andrade (org.) **A geolingüística no Brasil: trilhas seguidas, caminhos a percorrer**. Londrina: Eduel, 2005.

ROSSINI, J. C. 1999. **Sinistros marítimos**. Costa do Estado de São Paulo. 1900-1999. Apua Service, Massa. 74p.

SECRETARIA ESTADUAL DE CULTURA (SECULT). 2009. **Arquitetura**. Secretaria de Estado da Cultura. Conselho Estadual de Cultura – Vitória. 560p.

SOUZA, C. C. R. E. 2007. **Identificação arqueológica de um naufrágio localizado no lamarão externo do Porto do Recife – PE.** , Brasil. – Recife. 147 folhas : il., des., fig., fotos, quadros, tab. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Arqueologia. Recife, 2007.

TRIGUEIROS, A.J.L. 2009. O negócio jesuítico e o papel da política regalista portuguesa. In: **Brotéria**, volume 169.

_____. 2010. A expulsão e exílio dos jesuítas de Évora em 1759. In: **Universidade de Évora (1559-2009): 450 anos de modernidade educativa**. Chiado editora. Cordenação de Sara Marques Pereira e Francisco Lourenço Vaz. Évora.

VASCONCELLOS, J. G. M. **A Invenção do Coronel: ensaio sobre as raízes do imaginário político brasileiro**. Vitória: EDUFES, 1995.

VASCONCELLOS, J. G. M. 2012. **A Construção do Elemento Sócio-Histórico na Cultura das Empresas Capixabas**. Revista interdisciplinar de gestão social v.1 n.2 mai. / ago. 2012, 33p.

ANEXO I

2

gumento, impondo aos seus subordinados as penas, em que incorrerem.

7.º Executar as decisões da junta.

8.º Apresentar em tempo competente as contas da colônia, e os relatórios a seu cargo.

Art. 27. Nas colônias do Estado podem as partes autorizar os seus arbitros para julgarem, por equidade, as questões civis, que se suscitarem, independentemente das regras e fórmulas de direito.

CAPÍTULO III.

Recepção e estabelecimento dos colonos.

Art. 28. Cada colônia terá um edifício especial, onde se recolha provisoriamente os colonos recém-chegados até receberem seus respectivos lotes.

Art. 29. Durante os primeiros dez dias de estado, os colonos, que o reclamarem, serão sustentados à custa dos cofres da colônia, debaixo de se lhes a importância do adiantamento para ser reembolsado na forma do art. 6.º

Art. 30. No dia em que o colono entrar na posse do seu lote, lhe entregará o director, como auxílio gratuito para primeiro estabelecimento, a quantia de 20\$000; e ao que for chefe de família um donativo igual por pessoa maior de 10 annos e menor de 50.

Art. 31. Os colonos terão direito a receber na mesma occasião as sementes mais necessárias para as primeiras plantações destinadas ao seu sustento, e bem assim os instrumentos agrários de que precisarem; sendo o custo destes, bem como o da derrubada, casa provisória, e de quaisquer adiantamentos, reunido ao preço das terras, para ser pago conjuntamente com este, e pela fórmula já declarada.

Art. 32. Havendo trabalho na colônia, serão nelles empregados os colonos, que o quizerem nos primeiros seis meses.

Art. 33. O director fará a distribuição dos serviços de maneira que a cada adulto de uma família corresponda, pelo menos, 45 dias de salario por mez, ou 90 dias no semestre.

Para esta disposição compulso-se dois menores por um adulto.

Art. 34. Tanto quanto for possível, o serviço para os colonos recém-chegado consistirá na preparação da estrada, em continuação de suas frentes, nas derrubadas, construção de casas provisórias, de forma que haja sempre 20 a 30 lotes promptos para nelles se estabelecerem novos colonos.

Art. 35. Nas colônias em que houver mais de 500 habitantes, se fará nos salarios dos colonos empregados em obras colonias, um desconto nunca superior a 5%, que entrará como renda para os cofres, respectivos, depois de approvado pelo presidente da provincia.

CAPÍTULO IV.

Disposições diversas.

Art. 36. O colono que deixar de se occupar assiduamente em sua lavoura, ou industria, será admonido pelo director, ou privado dos trabalhos e favores colonias, precedendo ordem da junta, se não se emendar.

Art. 37. O colono, que por sua ociosidade e más costumes for pela junta reconhecido incorrigivel, detará de pertencer ao regimen colonial; e será excluido do respectivo districto pelo presidente da provincia, se o julgar conveniente ao bem-estar e aos interesses da colônia, procedendo-se a respeito do lote e bens que lhe pertencerem, na forma do art. 12.

Art. 38. Os colonos, que tiverem de enviar qualquer quantia para fora do paiz, poderão entregal-a ao director, mediante recibo de sua importância, com declaração da especie da moeda.

Art. 39. O director entrará immediatamente com a quantia para a thesauraria de fazenda, dando todos os esclarecimentos relativos ao destino que deverá ter, assim de remessa se faça pelo governo ao cambio do dia, sem onus ou despesa alguma para os colonos.

Art. 40. Nas colônias, que d'ora em diante se fundarem, é expressamente prohibido, sob qualquer pretexto, a residencia de escravos.

* Igualmente não poderão estabelecer-se nas existentes pessoas que levem escravos em sua companhia.

Art. 41. O director apresentará semestralmente ao presidente da provincia um relatório circumstanciado sobre o estado e desenvolvimento da colônia durante o semestre do dia, da conformidade com o modelo n.º... e anualmente o orçamento da

receita e despesa do exercicio financeiro seguinte, organizado pela junta colonial.

Art. 42. De tres em tres mezes prestará o mesmo director contas na thesauraria de fazenda das despesas realizadas.

Art. 43. O governo, quando julgar conveniente, fundará em algumas das colônias ayllos agrícolas para os menores de 18 annos, que forem orphãos, ou cujos pais, retirando-se da colônia, os tenham deixado ao desamparo.

Nestes ayllos dará o governo sustento, vestuario, curativo, instrução primaria e religiosa, cuidando ao mesmo tempo de industrial-os, conforme suas forças e idéas em trabalhos e officios mecanicos, que tiverem immediata relação com a agricultura.

Art. 44. As disposições deste regulamento serão extensivas ás colônias existentes em tudo que lhes for applicavel.

Art. 45. As instruções especiaes para a execução do presente regulamento serão expedidas pelo ministerio da agricultura, commercio, e obras publicas.

Palacio do Rio de Janeiro, 9 de Janeiro de 1867.—Manoel Pinto de Souza Dantas.

SECRETARIA DO GOVERNO
Expediente do mez de
Março de 1867.

—Dia 28—

Resolução n. 27.—O Presidente da Provincia, á vista do resultado do exame a que respondeu a professora interina de 1.ª let. do sexo feminino, da villa de Vianna, D. Maria da Paula Pereira de Jesus e Silva, resolve nomeal-a para effectivamente reger a mesma cadeira.

Alexandre Rodrigues do Silva Chaves

—Idem, n. 28.—O presidente da Provincia, tendo presentes as instruções expedidas pelo Ministerio da Agricultura, ao engenheiro, José de Cupertino Coelho Cintra, encarregado de executar os trabalhos de medição de lotes, levantamentos de plantas e mais serviços autorizados pelo Decreto n. 3.784 de 19 de Janeiro do corrente anno, para a fundação de uma colônia de Estado no segundo territorio medido e demarcado em 1859, pelo engenheiro e Lascance Carha, conegue ao primeiro territorio do districto da colônia do Rio Novo existente n'essa Provincia, e considerando que o mesmo engenheiro tem necessidade de medir e legitimar posses encravadas na área do mesmo 2.º territorio, resolve nomeal-o juiz commissario especial para o lugar em que tem de realizar os trabalhos de sua commissão.

Palacio da Presidencia do Espirito Santo, 28 de Março de 1867.

Alexandre Rodrigues do Silva Chaves

—A Thesauraria Provincial, n. 146.—Em resposta ao seu officio datado de 26 do corrente, sob n. 82, lhe declaro que pode mandar pagar a Camillo Francisco de Lellis a importância das inclusas ferias e maritimas empregados na estrada de Marubypé, durante a semana finda.

—A mesma, n. 147.—Á vista da informação por Vm. prestada em officio de 26 do corrente, sob n. 86, mande entregar ao commandante da companhia de policia a quantia de 20\$000 reis, para fardamento da praça da mesma companhia Manoel Pinto Homem de Azevedo, conforme a demonstração que lhe deuo.

—A mesma, n. 148.—Aprovo a pauta dos preços correntes dos generos e mdeiras de exportação, que deve vigorar no proximo mez de Abril, a qual acompanhou seu officio de bomtem datado, sob n. 87.

—A mesma, n. 149.—Devo a Vm. os papeis que acompanharam o officio de reparação, datado de 21 do corrente, sob n. 75, acerca das contas do ex-procurador fiscal Manoel de Moraes Coutinho e Castro, afim de que Vm. proceda a respeito na forma da lei.

—Ao capitão do porto, n. 14.—Ficão expedidas as convenientes ordens ao encarregado do deposito de artigos bellicos, afim de serem recolhidos no mesmo deposito os objectos inutilizados existentes no quartel da companhia de aprendizes maritimos, constantes dos conhecimentos que

acompanharam o seu officio datado de hoje, sob n. 14.

(CONTINUA)

JORNAL DA VICTORIA.

Victoria, 6 de Abril de 1867.

Apezar dos grandes sacrificios que o Brazil ha feito para lavar a nódoa que o governo do Paraguay teve o arrojo de lançar sobre nossa bandeira; Apezar do denodo e heroismo que o exercito e armada tem mostrado nos diferentes combates, que se ha travado aquem e alem do Paraná; Apezar do estado de desolação e miseria a que o sahuudo despota reduziu seu infeliz paiz;

Felizmente, apezar de tão brilhantes provas de patriotismo que tem affluído de todos os angulos do Imperio:

Força é confessar que o tyrão tem sabido constituir-se um idolo para seu povo ignorante, de sorte q' pode elle ainda oppôr resistencia aos grandiosos recursos do nosso patriotico governo, que não tem poupadó sacrificios para pôr em acção.

Cêdo e bem cêdo baterá sem duvida a hora final da tyrânia, mas enquanto não chega tão almejado momento, o Brasil tem ainda necessidade de fazer um novo apello ao patriotismo de seus filhos.

A fera resiste ainda, animado sem duvida pelo desespero; é esse desespero que nos resta abater, e enquanto a espada brasileira não lhe tiver decapado as garras, não pode e não deve descansar na boinha. E' este o sentimento do patriotico governo imperial, é este o sentimento que deve existir nos corações de todos os brasileiros.

Ultimamente foram chamados ás armas mais oito mil guardas nacionaes; o governo quer sem duvida apresentar de subito um contingente poderoso para suffocar em breve tempo a es. se resto de escravos que o despota possue ainda para defendel-o.

A provincia do Espirito Santo tem de concorrer com cem Justes bravos e todos serão tirados do commando superior do centro para que mais prompta seja a execução das ordens do governo.

Alem disto determinou o governo que estes novos contingentes sejam acompanhados pelos respectivos commandantes superiores das capitães das provincias, em vista do que os cem bravos que forem aqui designados terão por companheiro de sacrificios ao seu velho e respeitavel chefe o Exm. Sr. Coronel Monjardim.

Todos sabem o estado valetudinario deste respeitavel espirito-santense, todos sabem o quanto é penoso para elle prestar mais este importante serviço ao seu paiz; porem mandou o governo que sigão os commandantes superiores, o velho soldado não sabe dizer não posso.

Elle irá tambem, e irá até onde o governo o determine. O que o mar-

tyriza não é a privação dos commodos de familia a que se vai expôr; é sim o sentimento de ver que os annos lhe enfraquecerão o braço, que agora vigoroso deveria sustentar o gladio.

Elle irá, e quando o velho commandante superior é o primeiro a dizer estou prompto, nenhum guarda nacional que for designado, terá o direito de dizer não posso.

EXTERIOR.

Noticias da guerra.

(Correspondencia da Tribuna.)

Curuzú, 8 de Março de 1867.

Quanto mais tempo vai durando esta guerra, tanto mais me admira da cega confiança em que tem vivido os sul-americanos a respeito do Paraguay.

A Republica Argentina, o Brasil e o Estado Oriental, povos cultos e sinceros, porque tem consciencia do seu direito, deixarão creat-se no seu seio a vibora que só aguardava o momento propicio para dar-lhes a morte com o seu dente envenenado.

Estou convencido de que a guerra actual tem trazido males comigo, mas acredito tambem que produz imenso bem.

Dous annos vão quasi passados em que de dia em dia queimão-se centenas de cartuchos e inutilisãõ-se milhares de projectis, sem que o exercito paraguay tenha sentido falta delles !!!

Onde vai buscar essa immensa quantidade de munições ? Em seus depositos.

Como se formário esses depositos immensos e para o que se formário ?

Formário-se abusando da boa fé dos Estados vizinhos e com a unica idéa de escravizal-os em um momento dado, aproveitando tambem os mãos elementes de que por desgraça ainda estão contaminados estes paizes.

Algumas vezes vagas tem dito que o Paraguay recebe auxilio de munições pelo Alto Paraná e pela Bolivia.

Pelo Alto Paraná é falso, porque tem-se feito as maiores diligencias e tem-se empregado todos os meios, inclusive grandes premios, e nada se pôde ainda apanhar, nem consta de modo formal que por alli tenham passado.

Mais supponhamos que passem 20 carretas de munições;—e o que é isso ?

Da Bolivia, o que pôde vir de artigos bellicos ? E se algum vem, quanto custará com o extenso e difficilissimo transporte ?

Fabrica-se tudo no Paraguay mesmo, dizem alguns. Pois bem, ainda quando os arsenaes e fabricas paraguayas sejam tão activas como as inglezas e francezas, o que não é possível, nunca poderão satisfazer o grande consumo de bombas, que é o projectil de que mais se tem feito uso nesta guerra.

Os allados, apezar de estarem senhores dos rios e de terem muitos vapores empregados no transporte de bombas, por mais de uma vez tem sentido falta dellas.

A esquadra brasileira, depois do combate ds 22 de Setembro, tendo empregado esse projectil durante 5 horas ficou reduzida a não ter mais do que 17 em cada navio.

O Espirito-Santense

JORNAL POLITICO, SCIENTIFICO, LITTERARIO E NOTICIOSO.

ASSIGNATURA SEM SELLO	REDACTOR E PROPRIETARIO	ASSIGNATURA COM SELLO
POR UM ANNO. 16 \$ 000	Basilio Carvalho Daemon.	POR UM ANNO. 16 \$ 000
POR DEZ MESES. 6 \$ 000		POR DEZ MESES. 7 \$ 000
Por numero avulso 200 réis.		Linha 100 rs., ao assignante 80 rs.
ANNO XVI.	VICTORIA, 16 DE OUTUBRO DE 1886.	NUM. 837

ACTOS OFFICIAES

RELATORIO.

(Continuação.)

Houverão 143 inscricções e 50 examinandos, d'estes forão :	
Aprovados com distincção.	6
Aprovados plenamente.	32
Aprovados.	47
Não comparecerão.	25
Reprovados.	33

143

As mezas que funcionarão no 1.º semestre do corrente anno soffrão pequenas modificações por diversas causas, e para preencher as vagas forão nomeados : Censelleiro Joaquim Maria Nascentes de Arambuja, Drs. Fernando Eugenio Martins Ribeiro, Alfredo Pinto Vieira de Mello, José Elvino de Carvalho Couto e os Capitães Ayres Loureiro do Albuquerque Torres e Sylvestre Rodrigues da Silva Travassos.

Houverão 89 inscricções e 22 examinandos, e o resultado foi o seguinte :

Aprovados com distincção.	4
Aprovados plenamente.	7
Aprovados.	14
Desistiram.	3
Não comparecerão.	4
Reprovados.	10

39

Tendo em Abril d'este anno pedido exoneração do cargo de Secretario da Delegacia Especial o cidadão Francisco de Paula Neves Xavier, que o exercia com intelligencia e dedicação pelo serviço publico, foi por acto de 28 de Julho proximo findo, nomeado o cidadão Josino Vital Pinto de Azevedo, que se acha em exercicio e vai satisfazendo com bastante zelo as obrigações de seu cargo.

BIBLIOTHECA PUBLICA.

Este estabelecimento é dirigido pelo Dr. Domingos Gomes Barroso, e funciona em uma das salas do Atheneu Provincial.

A Bibliotheca foi frequentada por 2,206 pessoas, que consultarão 3,412 obras, jornaes e revistas.

Os livros adquiridos já por compra, já por offertas, sobem á 102 volumes.

OBRAS CONSULTADAS.

Bellas lettras.	644
Sciencias naturaes.	207
— Mathematicas.	188
Medicina.	47
Jurisprudencia.	50
Moral.	123
Philosophia.	78
Historia e Geographia.	192
Jornaes e revistas.	875

2,413

Sendo escriptas em	
Portuguez.	867
Francoz.	551
Inglez.	50
Latim.	48
Italiano.	17
Hebraico.	4

1,537

Total.	
A Bibliotheca Publica recebe	26
Jornaes.	55
Periodicos.	55
Revistas.	12

CULTO PUBLICO.

Tratando d'este importante assumpto não posso deixar de manifestar o meu sentimento pela decadencia do culto publico n'esta provincia.

O espirito religioso, que se manifestava outr'ora tão fervoroso e sincero, diminuiu sensivelmente com grande pezar dos verdadeiros crentes, que lamentão esta inoperada transformação.

As idéas que se dizem modernas, e que são abraçadas sem o menor exame e somente por imitação, tem concorrido para que quasi nenhuma attenção se tenha prestado ás necessidades e exploração do culto catholico.

A falta de parochos em muitas freguezias que, comprometidos dos deveres de sua ardua missão, instrução o povo nos salutaris principios da religião que professamos, influem poderosamente para a indifferença que se nota no mesmo culto.

Constantemente recibo reclamações dos Vigarios á respeito das necessidades de que se resentem as Matrices, quasi todas precisando de reparos, e até algumas em estado de completa ruina.

Tambem ha falta de paramentos para os actos e ceremonias da Igreja, e para attender á estas reclamações, que me parecem justas, peço-vos que

consigneis uma verba no orçamento, e como entre vós ha representantes de todos os municipios não será difficil fazer uma distribuição equitativa e na razão das necessidades das diversas Matrices da provincia.

EXPOSIÇÃO.

Com a transformação do trabalho que tem de operar-se em todo o paiz, em vista da nova legislação sobre o elemento servil, e tempo de cuidar-se seriamente da immigração, unico recurso que resta para que não estinguam a nossa principal fonte de riqueza, o que é muito para racoar, se crutarmos os braços ante as difficuldades que á muitos parecem insuperáveis, mas que podem ser vencidas se todos se convencerem de que não é com queixas e censuras, mais ou menos justas, que se resolverá tão importante problema.

Entre outros meios de que se deve lançar mão, um dos mais efficazes é a propaganda pela imprensa, pelas exposições, por todos os modos annuos de tornar a provincia bem conhecida dos paizes, d'onde nos possão vir imigrantes laboriosos e morigerados.

O Inspector de Terras e Colonisação, convencido d'estes principios e auxiliado por alguns cidadãos beneméritos, levou á effecto a primeira exposição d'esta provincia, cujo resultado excedeu á geral expectativa, e de momento áquelles que systematicamente não querem acreditar na grande lei da perfectibilidade, e julgo, talvez em boa fé, que esta provincia deve conservar-se estacionaria e alheia á todo o progresso e adiantamento.

Tendo recebido recommendação do Ministerio da Agricultura, e annuindo ao convite do Centro da Lavoura e do Commercio, no sentido de auxiliar aquella patriótica associação, no desempenho da honrosa incumbencia que lhe commettem a Sociedade Central de Geographia de Berlim o protectora dos interesses allemães nos paizes estrangeiros, resolvei nomear uma commissão composta do Coronel Manoel Ribeiro Continho Mascarenhas, Tenente-Coronel Alpheu Adelpho Monjardim de Andrade e Almeida, Vice-Consul dos Paizes Baixos, Egonio Wetzel, Major Domingos Vicente Gonçalves de Souza e Tenente Francisco da Rocha Tagarro, para promover os meios de ser a provincia dignamente representada n'aquella festa do trabalho e do progresso, da qual muitas vantagens pódo auferir.

Antes de nomear esta commissão já tinha me dirigido n'este sentido á todas as Camaras Municipaes.

No dia 16 de Julho comhe-me a subida honra de abrir a exposição e de assistir á uma das mais brillantes festas que tenho presenciado n'esta provincia, e de admirar a força de vontade do já mencionado Inspector das Terras e Colonisação, intelligente e efficazmente auxiliado pelo aliaado agricultor Henrique da Silva Continho e outros distinctos cidadãos. Em geral a exposição no dia 22 de referido mez forão remetidos para Berlim 65 volumes contendo 15,000 objectos, e hoje, collocados na secção brazileira, mostrarão aos habitantes do velho mundo que n'esta parte da America existe uma provincia, pequena em territorio, porem grande em elementos de riqueza e prosperidade, e que, dispondo de uberresmos terrenos, recebe de braços abertos á todos os estrangeiros, e os acolhe como irmãos e amigos.

Segundo informou-me o Inspector das Terras forão expostos 530 productos, apresentados por 65 expositores, sendo 9 propriamente agricolas, 296 industriaes, 22 mineræes, 15 florestaes e 7 zoologicos.

Kompanharão os productos um rico album preparado pelo photographo da Casa Imperial Joaquim Manoel Martins Ayres, uma collecção do jornal e dos periodicos que se publicão n'esta provincia e algumas obras aqui editadas.

Dando conhecimento ao Governo Imperial d'este acontecimento fui autorizado por Aviso do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas a levar, em nome do mesmo Governo, os honrados cidadãos, Coronel Manoel Ribeiro Continho Mascarenhas, Joaquim Adolpho Pinto Pacca, Henrique da Silva Continho, Dr. Raulino Francisco de Oliveira, Capitão Bazilio Carvalho Daemon, Francisco da Rocha Tagarro, Clotilde Nunes Pereira, José Antonio Aguirre, João Apregio Aguirre, Eugenio Wetzel, Roberto Regal, Joaquim Ayres, Victor Hugo, Hortencio Gomes da Silva Netto, Augusto Roberto Walerstein Pacca, Alfredo Americo Pinto Pacca, Pedro Corrêa de Lirio, José Joaquim Virgilio da Silva e Theodoro Rudol, pelos patrióticos e desinteressados serviços que prestarão, concorrendo para que se levassse á effecto a referida exposição. Cumprir com o maior prazor esta honrosa incumbencia.

SOCIEDADE ESPIRITO-SANTENSE DE IMMIGRAÇÃO.

Em uma das salas do edificio onde funciona a Inspectoria Especial de Terras e Colonisação foi no dia 16 de Julho do corrente anno installada esta Sociedade, cujo fim principal é encaminhar a immigração para esta provincia. Comunicando este auspicioso facto ao Governo Imperial, por intermedio do Ministerio da Agricultura, este, em Aviso de 27 do dito mez, dignou responder que muito confia o Governo Imperial no auxilio que d'esta Sociedade pódo advir á causa da immigração ; o que fez sciente á respectiva Directoria, cujos membros, conforme a eleição procedida em 28 de Julho, são os seguintes : — Presidente, Desamador Antonio Joaquim Rodrigues ; Vice-Presidente, Joaquim Adolpho Pinto Pacca ; 1.º Secretario, Clotilde Nunes Pereira ; 2.º Secretario, José Paulo Duque-Estrada Meyer ; Thezoureiro, Eugenio Wetzel ; Directores, Tenente-Coronel Alpheu Adelpho Monjardim de Andrade e Almeida, João Apregio Aguirre, Juvenio Pereira de Moraes, Dr. José de Mello Carvalho Monte Freire, Tenente Francisco da Rocha Tagarro, Henrique da Silva Continho, Capitão Bazilio Carvalho Daemon, Manoel Coelho Bandeira de Mello, Dr. Ernesto Vieira de Mello, Commandador José Ribeiro Coelho, José Pinto Guimarães e José Gonçalves Fraga.

(Continúa.)

Governo Geral.

Ministerio dos Negocios d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Directoria da Agricultura. — 3.º Secção. — N.º 18. — Rio de Janeiro, 8 de Outubro de 1886. — Ilm.º e Exm.º Sr. — Accusando recebido o officio n.º 107 de 13 do mez findo, declaro ao mesmo tempo a V. Ex.ª para os devidos effectos, que fôrto aprovadas as medidas tomadas por essa Presidencia, para a desobstrução do Canal do Piauí, entre a ex-colônia do Rio Novo e a barra do Itapemirim, sendo a despeza, na importancia da 2500\$000, levada á conta do credito de 10.000\$000, concedido por Aviso de 28 do Maio ultimo para o serviço das estradas colonias na Provincia. — Deus Guarde a V. Ex.ª. — Antonio da Silva Prado. — Sr. Presidente da provincia do Espirito-Santo. — Comprasse o publico. Palácio do Governo da provincia do Espirito-Santo, em 12 de Outubro de 1886. — Rodrigues.

Governo Provincial.

Expediente do mto de Outubro de 1886.

Dia 9.

1.º Secção. — Portaria. Concedido do trinta dias de licença, com vencimentos, que lio competir, para tratar da saúde de pessoa da sua familia, ao Professor interno de Geographia e Historia do Atheneu Provincial, Bacharel José Elvino de Carvalho Couto. Fizerão-se as necessarias communicações.

Exposições ao Ministerio da Justiça, em obsequio do Aviso de 5 de Janeiro d'este anno, a petição da graça devidamente documentada, do réo Amaro José de Magalhães.

Comunicou-se ao referido Ministerio e ao Supremo Tribunal da Justiça, que o Dr. Juiz de Direito da comarca do Itapemirim, em data de 1.º do corrente mez, passou, por inconmudo de saúde, a seu primeiro substituto o exercicio do referido cargo, conforme participou em officio da mesma data.

Exigiu-se do Thesouro Provincial, uma relação nominal de todos os responsáveis por dinheiros provinciaes, que se achão em atraso, afim de satisfazer a requisição de um dos membros da Assembléa Legislativa Provincial.

Declarou-se ao Conselhario Inspector da Instrução Publica d'esta comarca, em resposta ao seu officio de n.º 100, que irregularmente procedeu o professor primario d'esta capital, José Francisco de Lellis Horta matriculando na escola á seu cargo 89 alumnos, com manifestação transgressão do Art 29 do Regulamento de 15 de Setembro de 1882, que dispõe terminantemente que nenhuma escola primaria póderá ter mais de 60 alumnos matriculados, devendo fazer tambem a mesma observação ao da escola de Santo Antonio do Rio Novo e aos demais, que distaram de cumprir o disposto n'aquella artigo. — Quanto á criação de mais uma escola na capital compete á Assembléa Provincial tomar em consideração a proposta da Inspectoria consignada no respectivo relatório, o qual foi anexo ao que a Presidencia apresentou á mesma Assembléa.

Outro-sim, faça lembrar ao professor da escola annexa ao Atheneu Provincial, que os alumnos estão sujeitos unicamente aos castigos disciplinaes mencionados no Art. 29 do citado Regulamento.

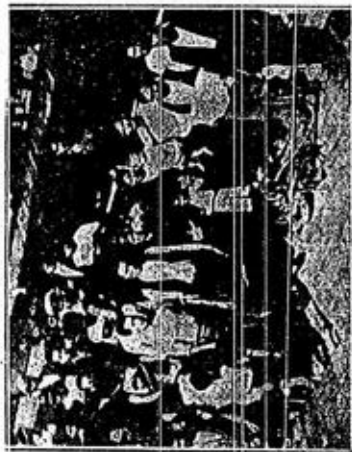
Desembarcaram os imigrantes portugueses

Mas o ministro do Trabalho faz sérias advertencias

Verdadeiro commercio de immigração!

Escandalosas revelações do inquerito effectuado pelo D. N. P. sobre as fraudes nos documentos de imigrantes

SERÁ INTERPELLADO O ITAMARATY E ADVERTIDO O CONSUL BRASILEIRO EM LISBOA



Os imigrantes portugueses chegados pelo "Paul Soares" a que aqui se vê desembarcando por estadia

Negocios da China...

no Ceará

Uma casa avaliada em 40 contos foi adquirida pelo governo do Estado por 120 contos



Coronel Moreira, visor federal no Ceará compra de casas pelo governo do Estado, effectuada em ultimos actos do coronel Moreira. Lima como inter-vênor federal affirma que

A viagem do Sr. Getúlio Vargas a Minas

S. Ex. rec. presidir a diversas inaugurações BELLO HORIZONTE, 6 (Especial para O GLOBO) — A convite do governo mineiro, deverá chegar a esta capital, a 23 do corrente, o Sr. Getúlio Vargas, para a inauguração da ponte permanente em Bello Horizonte, a 1 de dezembro, depois, para a zona do Rio Doce, onde inaugurará, a 1 de dezembro, o recife Augusto Lima-Montevideo. Nesta ocasião, o Sr. Vargas fará o lançamento da pedra fundamental da grande usina siderurgica que ali vai ser construida pela Companhia Bejo-Mineira.



Angélio Gradais da Silva e Maria Carolino, que reconheceram a fotografia como sendo do cadáver de Maria Thomazia

Quasi desvendado o mysterio

Maria Thomazia suicidou-se?

A REPORTAGEM DO "GLOBO" COLHE IMPRESSIONANTES DADOS SOBRE A VIDA DA DESVENTURADA RAPARIGA

Estará desvendado todo o mysterio que envolvia o caso da rapariga Maria Thomazia, que viveu em companhia de um homem, e que se suicidou, depois de ter sido identificada ca. vítima. A reportagem do "Globo" revela todos os detalhes da vida da desventurada rapariga, e a sua permanência devida a uma paixão. A reportagem do "Globo" revela todos os detalhes da vida da desventurada rapariga, e a sua permanência devida a uma paixão. A reportagem do "Globo" revela todos os detalhes da vida da desventurada rapariga, e a sua permanência devida a uma paixão.

minio; já comprehende que, o commercio he a sua necessidade vital; emfim o povo já sabe que, o trabalho do homem livre he o principio fecundo da liberdade.

Esses planos, que a facção tem combinado com os Portuguezes para empobrecer os Brasileiros, hão de ceder a força irresistivel da opinião, que se generaliza. A facção pois na impossibilidade de resistir, não desfazee, não finiza se concorde com o pensamento liberal, porque seus feitos são muito recentes, estão na memoria de todos....

Avante, Brasileiros, que o dia de redempção, tanto mais se aproxima quanto vão passando os dias. O dia 1.º deste mez nos he hum preludio eloquente do futuro, porque estamos trabalhando sem intermissão; avante, que lá nas agoas da cidade de Salvador os baizeiros fendem as ondas, impellidos pelos braços livres de nossos patriotas: cahio a primeira pedra do edificio, quaesquer que sejam as eventualidades, este dia será sempre memoravel. Deste ramo da industria franqueado aos Brasileiros pelo cometo do pensamento liberal contra a facção luzo saquarema, vão inumeras familias perceber abundante subsistencia. A remação dos saveiros não será mais hum monopolio dos Portuguezes, assim como hum dia o commercio será nacional, será nosso. Condiçavemo-nos na grande luta da liberdade, e do progresso: que perante a fôrça de hum povo os despotas são como razos de barro, que se quebrão, e se espedação.

CORREIO.

Recebemos — da Bahia o *Seculo* ns. 293, e 294 — Da Pernambuco a *Imprensa* de n. 33 a 42; o *Argos Pernambucano* n. 7; a *Revolução de Novembro* de n. 1 a 8; o *Echo Pernambucano* de n. 10 a 16; o *Formigão* de n. 9 a 15; o *Gallego* ns. 6, 7, e 8. — Da Parahyba o *Argos Parahybano* de n. 5 a 8. — Do Ceará o *Cearense* de n. 368 a 374; o *Sete de Setembro* ns. 141, e 142; o *Juiz do Povo* de n. 1 a 4 — Do Maranhão o *Estandarte* de n. 76 a 78 — De Caxias o *Telegrapho* de n. 280 a 284. — Das Alagoas o *Correio Maceioense* de n. 48 a 51 — Do Piahy o *Aucapura* de n. 15 a 18.

Bahia.

O primeiro passo para a nacionalisação da industria.

Hontem, 1.º de novembro de 1850, se inaugurou o comego de uma industria brasileira!

Hontem, quasi trinta annos depois da emancipação politica do Brasil, os naturaes da Bahia virão apparecer uma autora em que podem empregar sua

actividade em uma industria que tem relações com o commercio!!

Que industria porém é esta? remem saveiros!!...

Nem esta industria tão laboriosa, tão incommoda, tão mesquinha; nem esta industria si quer lhe permittão os monopolisadores da industria commercial.

Quasi trinta annos depois de sua emancipação politica, vinte e sete annos depois dos heroicos feitos dos bahienses na libertação de sua terra, de sua patria, abrem-se-lhes as portas á mais desprezivel das industrias do paiz. Graças á Deos!

Havia em 1848 alevantado na assembleia provincial o Sr. professor Francisco Luiz Ferreira, um dos quatro deputados de opposição em 1849, a idéa de uma lei no sentido da proteger esta industria; a lei se fez; mas para que fosse executada foi mister que os benemeritos Srs. Cardoas, do trapiche Julião, empenhassem suas fortunas, e arrostassem grandes embaragas para promover a execução: que é assim com razos de patriótico enthusiasmo que podemos ir ganhando alguma cousa! Graças pois á cidadãos tão dignos.

E' este o primeiro passo para a nacionalisação da industria.

Os portuguezes ricos de escravos africanos compravão, para seus escravos, saveiros, nos quaes estes vivião por do nos de toda esta industria, que lhes dava com que em poucos annos comprassem elles mesmos escravos, e enriquecessem, já impedindo á brasileiros empregar-se em similhante trabalho, já prastando-se ao desembarque de contrabandos, e a furtos e roubos de toda especie.

Este monopolio devia de acabar em dia... Não foi ainda hontem que acabou; mas ha de ter fim. Deos assim o ha de permittir.

Reunião se no trapiche Julião dos Srs. Cardoas muitas pessoas conceituadas, medicos, magistrados, negociantes, e proprietarios: o concurso de povo era muito numerozo.

O presidente da provincia ali compareceu tambem, para fazer uma proclamação das palavras com que a gazeta governista a *Justiça* de 5 feira desta semana, pertende tirar do partido liberal a gloria de tão digna empresa para dala aos Tiberios e Martins. E tanto era isto que levava S. Ex. em mente, que, orando á meia duzia que o carcereira, dizia-lhes que não fizessem caso do que publicavão gazetinhas de pescadores em agoas turvas, como S. Ex. conheceu muitos redactores do *Censor* e do *Surucuaú*, etc.

Mas S. Ex. demorou-se pouco; porque logo que percebeo que algumas pessoas se dispunhão á solemnizar aquelle acto com algumas pegos litterarias se foi escafedendo, por entre as alas que lhe mandava abrir um dos membros da commissão do governo para dirigir os

saveiros.

O Sr. Manoel Pessoa da Silva recitou n'aquelle acto uma ode de referencia á idéa de nacionalisação da industria. Depois d'este o Sr. Br. Luis Alvaras dos Santos, a quem havião convidado para concorrer á aquella solemnisação, lêo um discurso, que nos apressamos á publicar. E depois d'elle, os Srs. Cyrillo Martins da Costa, e Firmine José Doria recitarão poesias sobre o mesmo assumpto. Si estes Srs. nos quizerem fazer obsequio de remetter suas poesias, nós as publicaremos com prazer.

O povo cobrio de applausos á estes senhores; a quem nós tributamos por nossa parte muitos agradecimentos por tão louvavel proceder tendente á animar aquelles brasileiros para uma industria tão incommoda.

Resta nos dizer que muito digno de censura se tornou a reprovação que em seus egares mostravão os portuguezes á semelhante acto, a pesar de verem, que já comego patriotas seus á querearem ir tambem remem saveiros, procurando até utilisar-se dos saveiros que elles não querião vender para similhante fim. São muito atrevidos, e muito loucos!

Ainda mais os africanos remadores de saveiros deixarão ficar na amarração os seus saveiros, para d'esta arte indicarem por seus senhores o resentimento, contra o qual a policia tem tomado providencias; mas padimos-lhe que não adormega.

Deos proteja a nossos irmãos brasileiros proletarios neste empenho tão nobre de trabalharem para ganhar o pão de que necessitam.

Deos anime aos benemeritos cidadãos, á quem pensamento tão proficuo occorreo, na continuação do favor que acabão tão desinteressadamente de prestar aos brasileiros.

Este primeiro passo para emancipação da actividade dos brasileiros, Deos o fará ser seguido de outros mais firmes, e mais seguros.

Confiemos NELLE que não nestes ganhadores politicos que nos appellidão de preguiçosos e indolentes. Miserváveis que são!!

(Do *Seculo*)

EXTERIOR.

PORTUGAL.

Desenganai-vos, apostolos da falsa ordem, a democracia é o dogma que com consubstancia os progressos das sociedades modernas; é a crença de todos os homens livres; é a solemne garantia da igualdade, da justiça e da liberdade. Temeis os desvarios dos democratas, porque acatais as torpes maximas dos conservadores absolutistas que se disfarção com as vestes da legalidade constitucional. A mascara cobre a hypocrisi.

Attendendo a necessidade de ser esse serviço feito com alguma regularidade, formulei para isso um pequeno regulamento, que submetti ao conhecimento d'essa presidencia, que o approvou em maio transacto, salvando alguns artigos relativos a penas comminadas por faltas no serviço.

Não se tem recorrido a guarda nacional para o policiamento local, por ser improficuo esse recurso, em razão da difficuldade com que tarde, e inconvenientemente são satisfeitas as requizições das auctoridades policiaes. A guarda nacional ainda não está habilitada para ser um valiozo auxiliar da policia, como convem.

Em virtude das ordens do governo Imperial nomeou-se para Itabapoana um agente incumbido de communicar qualquer occorrença relativa ao trafico de Africanos. Esse agente alli está desde dezembro de 1857, e em conformidade do que V. Ex. acaba de determinar, em virtude de representação minha, vai ser esse agente dispensado.

Nenhuma tentativa de desembarque de africanos tem ultimamente havido; nem indicios ha de que possa intentar-se na provincia esse criminoso trafico.

O serviço da vizita das embarcações, que entram no porto d'esta capital, não é ainda feito com a devida regularidade, por falta de um escaler com a conveniente tripulação especialmente destinada para esse fim.

Até agora vai esse serviço sendo feito mediante o auxilio, que presta a capitania do porto; mas não obstante a boa vontade, com que são satisfeitas as requizições, acontece, que, tendo a mesma capitania muitos outros serviços a seu cargo, não tem as vezes gente, e embarcação para satisfazer de prompto uma, ou outra requisição, resultando d'ahi demora nas vizitas com prejuizo do commercio. — Convindo pois, que houvesse escaler proprio para essas vizitas, requizitei a construção d'esse escaler, e o engajamento da precisa tripulação: o escaler acha-se em construção, e logo que se finde a obra, engajarei a tripulação, para que já existe a competente auctorisação.

O recrutamento está encarregado á policia. No corrente anno financeiro coube a esta provincia dar 60 recrutas para o exército, e 30 para a marinha; e feita a distribuição pelos diversos termos, tocou ao da capital—25 recrutas, ao da Serra—11, ao de Santa Cruz—14, ao de São Matheos—13, ao de Benevente—8, ao de Guarapary—7, e ao de Itapemirim—12.

Não se tem ainda feito esse recrutamento. Os delegados requizitão força para cumprir essa obrigação; e julgo proveitozo formar-se um destacamento volante de 8 praças pelo menos, que passando de um a outro termo seja incumbido d'esse serviço sob as ordens do respectivo delegado. Assim far-se-ia o recrutamento de prompto, confiando em que os delegados cumprião o seu arduo encargo n'essa parte.