



EUROPEAN COMMISSION
CULTURE
HERITAGE
+ Inrap
FRANCE

TROMELIN

A ILHA DOS ESCRAVOS ESQUECIDOS

EXPOSIÇÃO



TROMELIN

A ilha dos escravos esquecidos

O *Utile*, um navio da Companhia Francesa das Índias Orientais construído e armado em Baiona, parte para île de France (atualmente ilha Maurícia) em novembro de 1760.

Logo após a sua chegada, a embarcação é enviada a Madagáscar para comprar mantimentos. Apesar de lho terem proibido, o comandante do navio, Jean Lafargue, adquire 160 escravos malgaxes.

No caminho de regresso, o filibote naufraga ao largo de île de Sable (atualmente ilha Tromelin), um ilhéu de aproximadamente 1,0 km². Dois meses depois, a tripulação regressa a Madagáscar a bordo de uma balsa construída com os destroços, abandonando 80 escravos que tinham sobrevivido ao naufrágio.

A promessa que lhes tinham feito de voltar para vir buscá-los não é cumprida. Quando, finalmente, após quinze anos de esquecimento, os sobreviventes foram resgatados pela *Dauphine*, uma corveta da Marinha Real comandada pelo segundo-tenente Tromelin, apenas restavam sete mulheres e um bebé de oito meses.

Esquecidos nesta ilha quase deserta tornada prisão marítima, os sobreviventes ali escreveram durante anos, a silenciosa narrativa da sua aflicção. Uma equipa de historiadores e arqueólogos tentou conceder-lhes a palavra, restituindo, assim, uma página da história da humanidade.

A COMPANHIA FRANCESA DAS ÍNDIAS ORIENTAIS



Comércio da Companhia

A Companhia importa principalmente chá, café, algodão, seda e especiarias. A pimenta, o cravinho, a noz-moscada e o café são alguns dos produtos mais proveitosos no Ocidente.

Figura – História Universal das Vegetais, Pierre-Joseph Bouché, 1772

1664

Fundação da Companhia

1684 1685

Revolução – Revolução

1706

Revolução

1719

Revolução

1769

Revolução

A COMPANHIA FRANCESA DAS ÍNDIAS ORIENTAIS

Fundada em 1664 por Colbert, a Companhia Francesa das Índias Orientais é «a única autorizada a navegar e negociar [...] desde o Cabo da Boa Esperança até todas as Índias e mares orientais» e obtém o monopólio do comércio distante por um período de cinquenta anos. Assim, estabelecem-se entrepostos comerciais na costa oriental da Índia: em Pondicherry em 1673, em Chandannagar em 1688, na costa oeste de Mahé em 1721 e em Cantão na China. A île Bourbon (atualmente ilha da Reunião) é ocupada no final do século XVII e a île de France (atualmente ilha Maurícia) é colonizada a partir de 1715. Sob a administração da Companhia (1721), tornam-se etapas indispensáveis da rota para a Índia e China.

O apoio do Estado é considerável: o rei protege a Companhia, às suas expensas, assume o pagamento de 20% das despesas de instalação dos entrepostos comerciais, e compromete-se a pagar qualquer déficit durante os primeiros quatro anos. Lorient é escolhida para ser a base da Companhia. A Companhia foi severamente atingida pela Guerra dos Sete Anos (1756-1763), primeira guerra de envergadura à escala mundial, opondo, principalmente, o reino de França, o arquiducado da Áustria e seus aliados, aos reinos da Grã-Bretanha, da Prússia e seus aliados. O monopólio da Companhia é suspenso em 1769.



Porcelana chinesa

Terrina com as armas da família Desferrière-Bouchier, dois dos quais foram governadores da ilha da França. Terrina e tábua. Porcelana produzida em Xing, na China, no século XVIII. Museu da Arte da Universidade de Tóquio, inv. n.º CER. 1960.7231-2



Armas da Companhia

O lema da Companhia é: «Eu florescerei onde quer que me levarem.»



RUMO A OUTRO OCEANO



Maquete do *Bertin*

Exemplo de carga e dos interiores de um fribote de 900 toneladas da Companhia das Índias.
Reconstituição de Jean Delouche de 1975 segundo os planos originais de Antoine Groganard.
Lorient, Museu da Companhia das Índias



FRAUDE EM MADAGASCAR



Grilhões de escravos

O Ullste não é um navio de escravos, mas sim um navio de transporte clássico. Apenas podem estar a bordo alguns grilhões destinados à imobilização de membros da tripulação em caso de punição.

Estas algemas de imobilização, cuja origem e fabrico se desconhecem, constituem um dos raros exemplares dos que se usavam na Reunião que ainda subsistem.

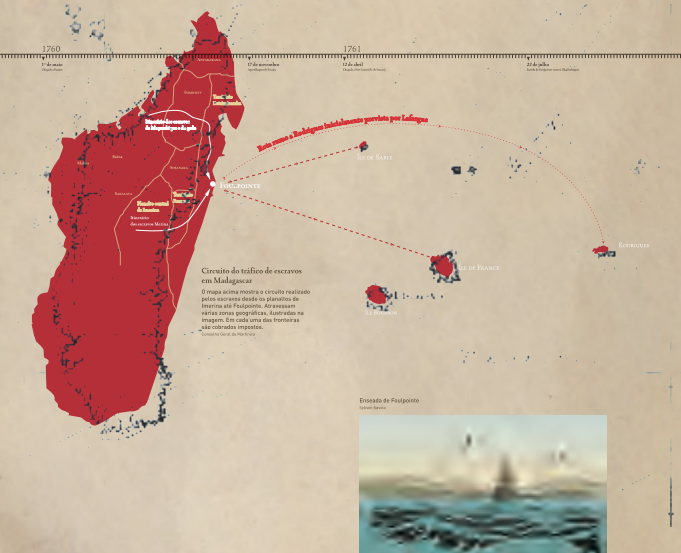
Saint-Louis, Musée des arts décoratifs de l'école indienne
inv. n° ETH.1988.219

O *Utile* é enviado a Madagascar para adquirir mantimentos. Ao chegar a Foulpointe, Lafargue, o comandante, aborda o chefe do comércio local da Companhia que lhe dá o arroz e os bois de que necessita. Apesar de lho ter sido proibido, ele embarca clandestinamente cerca de 160 escravos.

A compra de uma tal quantidade de escravos é bastante dispendiosa. As 25 000 libras necessárias a esta aquisição representam um montante considerável para Lafargue que dispõe de 200 libras mensais. Coletou essa quantia junto dos compradores potenciais, os colonos de île de France, e

teve que ceder uma parte do tráfico aos seus oficiais. O lucro obtido é de cerca de 25 000 a 30 000 libras: um escravo comprado por 30 piastres é mais tarde vendido por 70.

Para isso, a ajuda de cúmplices é imprescindível: a do chefe de comércio em primeiro lugar; do estado-maior e dos oficiais marinheiros a bordo; bem como de uma parte da administração da ilha de France. É impossível desembarcar tantos escravos sem ter cúmplices no local, nem sequer através da Ilha Rodrigues, que era o plano inicial de Lafargue.



O COMÉRCIO DE ESCRAVOS NO OCEANO ÍNDICO

Na época do naufrágio do *Utile* [1761] a Companhia das Índias Orientais Francesas reforça o comércio de escravos no Oceano Índico com destino ao arquipélago das Mascarenhas (Bourbon, Ilê de France e Rodrigues). Até ao final do século XVII, Bourbon apenas recebe escravos quando passam navios.

A expansão do café

O início da economia do café, a partir de 1715, e seu desenvolvimento fomentado pelo Governador Dumas (1727-1735), a diversificação agrícola imposta por La Bourdonnais (1735-1746), David (1748-1759) e Desforges-Boucher (1759-1767), e a colonização da ilha de France, geram uma necessidade significativa de mão-de-obra. Implementa-se o comércio de escravos para atender a essa procura e fornecer mão-de-obra à ilha de France e Bourbon. O uso de escravos é recorrente: cerca de 40 000 são enviados para as Ilhas Mascarenhas de 1725 a 1768.

Malgaxes, Africanos e Indianos

Devido à proximidade da ilha de Madagascar, os Malagases considerados robustos e resistentes foram os principais vítimas do comércio de escravos com destino a Mascarenhas. Apreciados pela sua força e obediência, mas mais caros, os Africanos (da costa leste, em particular) aparecem em segunda posição. Quanto aos indianos, estes vêm complementar a mão-de-obra subserviente das ilhas. Apesar de os proprietários os considerarem pouco aptos para o trabalho dos campos, nem por isso deixam de ser procurados para trabalhos que exigem mais delicadeza do que força como o artesanato, as tarefas domésticas ou os trabalhos por empreitada.

Mapa do convés do Aurora

Durante a viagem marítima, cada escravo só tem um espaço muito limitado: dormem de lado e de pés com cabeça. Deste medo, os navios de escravos podem transportar o máximo de pessoas possível. Dependendo da duração da viagem, não é incomum haver mortes devido a estas condições extremas.

Jean Boudriot, *Le Faïence de 74 canots*.
Livre II, édité par LMCSP, 1993.



O NAUFRÁGIO DO *UTILE*

1761

27 de junho
Foulpointe (atual Rodrigues)

23 de julho
Ilha Tromelin (atual Tromelin)

10 de julho
Ilha Rodrigues

10 de julho
Ilha Rodrigues

27 de setembro
Ilha Rodrigues (atual Rodrigues)

Quando o *Utile* parte de Foulpointe, não segue a rota clássica rumo à Ilha de France. Primeiramente, Lafargue pretende deixar os escravos em Rodrigues. Para chegar lá, o filibote navega a norte das rotas habituais e passa perto da Ilha de Sable. O naufrágio deve-se a várias causas: à escolha de um mapa do Oceano Índico, em que a posição da Ilha de Sable é imprecisa, e a um erro de observação. Lafargue tem dois mapas que indicam posições diferentes da ilha, mas não toma precauções, quando, durante a noite, chega a uma área perigosa.

O *Utile* encalha a 31 de julho às 22:30 h, e fica imobilizado no recife de coral. Depois de se ter ativado dos seus canhões do castelo de proa e de se ter cortado os mastros, o navio deriva ao longo da costa da ilha. Devido à ondulação, o leme é arrancado e, em seguida, o casco desintegra-se gradualmente, as estruturas partem-se e as pontes colapsam. Os nadadores mais exímios conseguem alcançar a costa. Os escravos malgaxes ficam presos no porão cujos painéis foram pregados devido ao receio de uma possível revolta. Morrem afogados 18 marinheiros e cerca de 70 malgaxes.

A âncora do *Utile*

O local do naufrágio do *Utile* no recife da Ilha Tromelin é marcado por um brayo de âncora que emerge a cerca de vinte metros da praia.

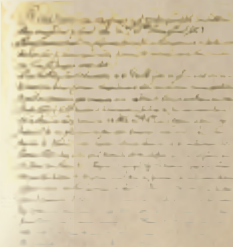
Fotografia: © 2008 / Photo National



Relato de Dubuisson de Kerandic

O relato deste escritor de bordo do *Utile* descreve a breve estada dos franceses na Ilha de Sable. Ele enumera, em particular, os escassos recursos disponíveis para os sobreviventes.

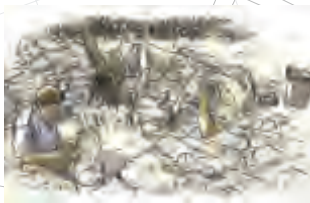
Fonte: Service Historique de la Défense



Mapa da ilha Tromelin
Arquivo Nacional da França

O naufrágio do *Utile*
Simon Stora





da história à arqueologia

A descoberta de um grande número de documentos de arquivo permitiu compreender o contexto histórico, o armamento, a viagem e as circunstâncias do naufrágio do *Utile*, mas as informações recolhidas sobre os anos que os sobreviventes malgaxes passaram na ilha são escassas. Para se ter uma ideia do que foi a vida na ilha, apenas se dispõe de algumas cartas de correspondência. Para preencher esta lacuna, depressa se torna evidente que é necessário realizar uma escavação arqueológica subaquática e terrestre. Apesar das dificuldades de acesso e da longa distância, organizam-se quatro missões arqueológicas sucessivas.

A primeira missão em 2006, focaliza-se na escavação, subaquática dos destroços do *Utile*. Em terra, desenterra-se o forno construído pela tripulação, antes da sua partida para Madagáscar. Também se descobre o primeiro elemento de um edifício construído no ponto mais alto da ilha.

Em 2008, durante a segunda missão, desenterram-se três edifícios da areia, revelando um espaço de vida marcado pela presença de vários utensílios e restos de animais consumidos: essencialmente andorinhas-do-mar e tartarugas. Para além disso, exumam-se os restos humanos de dois cadáveres.

As missões de 2010 e 2013 confirmam a construção de uma dezena de edifícios que formam uma espécie de aldeia, agrupados em torno de um pátio central: um verdadeiro lugar de vida reaparece.



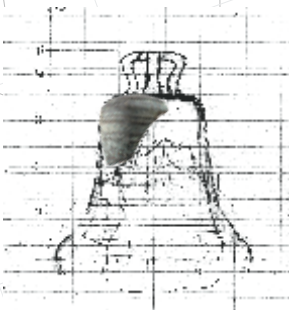
os destroços



O *Utile* encalha no recife de coral junto à Ile de Sable na noite de 31 de Julho de 1761. O filibote resistiu durante várias horas antes de se quebrar, a parte da frente do navio dá à praia. O relato destes vestígios por um engenheiro de meteorologia baseado na ilha, despertou a curiosidade dos pesquisadores em arqueologia naval.

Os restos do naufrágio encontram-se a 4 a 5 metros de profundidade a cerca de cem metros da costa. A fúria das ondas e da corrente destruiu as estruturas de suporte e o aparelho do navio. Apenas os equipamentos pesados resistiram às ondas: artilharia, âncoras, lastro de ferro ou pedra.

Foram recolhidos alguns pequenos objectos metálicos presos nas fendas dos corais: balas de canhão, balas de espingarda, bem como fragmentos do sino de bordo.



Reconstituição do sino de bordo

O sino de bordo foi reconstituído a partir de três fragmentos encontrados no local de naufrágio. A priori, o sino não possui nenhuma inscrição ou decoração para além das listras.

Imagem: OMA, Nieuw-Guinea Fotothek - CC0 Commons

Canhões no fundo

Foram necessários mais de duzentos mergulhos para localizar e identificar os vestígios do ódio. No fotógrafo abaixo, um dos canhões dos dois libras (peso da bala) repousa a 4 metros de profundidade.

Imagem: OMA, Nieuw-Guinea Fotothek - CC0 Commons



Bens pessoais da tripulação

Constataram-se que vários fragmentos de fivela de lapato e fivela de cerâmica chinesa do século XVIII pertenciam à tripulação do navio francês.

Imagem: OMA, Nieuw-Guinea Fotothek - CC0 Commons



Elementos de maças de canhão

As maças de canhão são bolas de chumbo divididas em quatro partes cada uma ligada a uma haste de metal. As quatro hastes de metal são, por sua vez, unidas por meio de uma argola. As bolas abrem-se em quatro depois de serem lançadas pelo canhão. O conjunto, que reverencia no ar, destina-se a cortar o aparelho do navio e a rasgar as velas.

Imagem: OMA, Nieuw-Guinea Fotothek - CC0 Commons

Imagem: OMA, Nieuw-Guinea Fotothek - CC0 Commons



a estratigrafia



A estratigrafia ajuda a reconstituir a história da ilha e permite situar as descobertas num contexto cronológico, espacial e ambiental. Não há registo de vestígios humanos na ilha antes do naufrágio do *Utile*. Em contrapartida, observa-se uma camada carbonosa contendo objectos e restos de animais consumidos correspondente aos quinze anos de presença dos sobreviventes. Alguns itens pertencem aos destroços do naufrágio permitindo a datação desta camada que também indica a ocorrência de eventos climáticos como tempestades.

A ocupação arqueológica é selada por uma camada de areia branca trazida pelo vento e pelo mar e sem qualquer vestígio de presença humana. Finalmente, o retorno do homem em 1950 encontra-se registado numa camada mais escura contendo material atual.

Solo atual

Areia castanha escura.

Período de ocupação dos meteorologistas: 1953 até hoje

Areia castanha alaranjada com restos de objetos do século XVIII (fivela de sapato, pulseira, fragmentos de porcelana misturados com objetos do século XX (lata de conserva em ferro, em alumínio, garrafa de vidro...)).

Depósito natural de areia de praia: 1776 – 1953

Camada de areia branca de praia trazida pelo vento e pelo mar.

Período de ocupação dos naufragos: 1761-1776

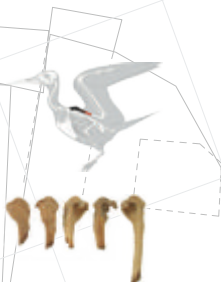
Areia fina misturada com cinza, matéria orgânica, restos de animais consumidos e objetos arqueológicos.

Solo anterior a 1761

Blocos de coral (fundo da escavação) e de areia branca endurecida e compactada.



comer beber



Úmeros de andorinha-do-mar

Estes úmeros ilustram a preparação desta ave para fins culinários. Vestígios de exposição da fratura ao fogo indicam que a ave foi quebrada, provavelmente para recuperar as penas, e depois a ave diretamente assada.

Fotografia: © 2005, Universidade de São Paulo
Desenho: © 2005, Universidade de São Paulo



Fragmentos de carapaça de tartaruga

Este pedaço de carapaça de tartaruga verde apresenta estrías regulares e paralelas na sua face exterior, indicando que após ter sido capturada na praia, a tartaruga foi amassada, até à zona de certo.

Fotografia: © 2005, Universidade de São Paulo
Desenho: © 2005, Universidade de São Paulo



As escavações arqueológicas permitem afirmar que a fauna da ilha foi a principal fonte de alimentação dos naufragos. As andorinhas-do-mar e as tartarugas que ali viviam constituíam a parte mais importante da comida dos escravos. A pesca, embora fosse difícil, e os poucos vegetais disponíveis, forneciam uma fonte de alimento complementar. Depois de serem capturados, os animais são preparados e cozidos, bem como os seus ovos.

Após o naufrágio, torna-se vital encontrar água potável. Ela é descoberta a 5 metros de profundidade ao escavar-se um poço na depressão sul da ilha. Para conter e transportar a água era necessário dispor de recipientes. Apesar das pesquisas, este poço não foi encontrado.

Graças aos isqueiros de sílex em aço e à madeira proveniente do *Utile*, os sobreviventes podem usar o fogo até ao seu resgate.



Andorinha-do-mar



Tartaruga verde

Cozinha?

Durante a missão arqueológica de 2008, este edifício foi escavado e encontrado no seu estado original quando foi abandonado durante o salvamento final. Cozinha-gelica de cinquenta utensílios de cozinha cuidadosamente arrumados.

Fotografia: © 2005, Universidade de São Paulo



fabricar reparar

Encontram-se alguns utensílios de cozinha nos destroços do *Utile*. Estes constituem a base dos recipientes utilizados, mas não são suficientes, os sobreviventes têm que fabricar outros.

A grande quantidade de fragmentos de cobre e de chumbo provenientes dos destroços comprovam esse facto. Com estes materiais, os sobreviventes fabricam vários recipientes, colheres e espetos. Os metais são cortados, martelados e às vezes fundidos.

Também se usam ferramentas encontradas nos destroços ou peças de equipamento cuja finalidade se adapta divergindo da original, para se tornarem martelos, machados, bigornas, cinzéis. Observa-se engenho em todos estes gestos.

Esses objetos, em especial os recipientes, muitas vezes desgastados com o tempo, são reparados vezes sem conta. Ilustram tanto a passagem do tempo e a vontade de sobreviver, como seres humanos a quem outros quiseram remover a condição humana.



Testemunhos do fabrico das colheres

Vários fragmentos de cobre atestam o fabrico de colheres pelos sobreviventes, como negativos dos cortes e tentativas de fabrico falhadas.

Imagem: IMH LACIO, Jacques Kuylen

Etapas do fabrico de uma colher

Imagem: IMH LACIO, Jacques Kuylen

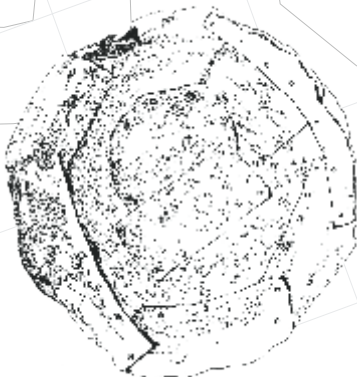


Recipiente

Este recipiente, que foi reparado sete vezes, comprova a habilidade dos sobreviventes para fazer, com o material, corte de peças, perfuração da peça e do recipiente, enrolamento de folhas de cobre finas para formar pequenos rebordos regulares, em seguida, esmagados com um martelo.

Imagem: IMH LACIO, Jacques Kuylen

Imagem: IMH LACIO, Jacques Kuylen



abrigar-se

De acordo com fontes escritas, os primeiros abrigos, tendas feitas com as velas do *Utile*, não resistem às tempestades tropicais. Os naufragos deixam a praia para se instalarem no ponto mais alto, com 7 metros de altitude, no norte da ilha. Ai, constroem edificios sem argamassa, bastante exiguos mas com paredes espessas. A falta de madeira e argila, os materiais tradicionalmente utilizados nas habitações em Madagáscar, leva-os a utilizar a rocha (na figura, blocos de coral e arenito).

A destruição causada pelas tempestades leva os naufragos a modificar estes edifícios várias vezes.

Agrupados em torno de um espaço central, estes edifícios rompem com a tradição da habitação malgaxe, individual e orientadas segundo os pontos cardeais. Em Tromelin, os Malgaxes adaptaram-se ao meio-ambiente.



Mapa de escavações arqueológicas

Os registros das edificações permitem estudar as mudanças da habitação ao longo do tempo e compreender a organização do espaço pelos Malgaxes: destituição do centro de vida, reutilização de materiais, reorganização e abandono de espaços; construção de um muro de proteção.

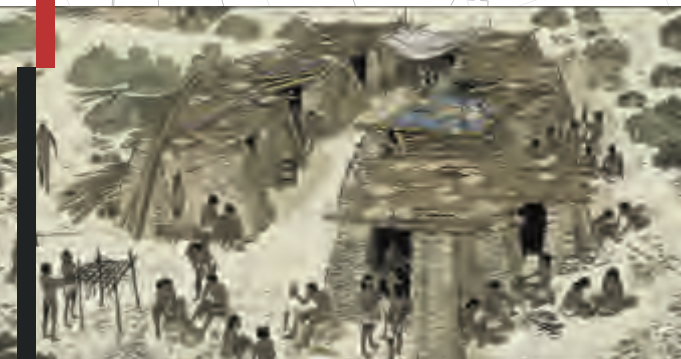
Copyright © 2004 by John & Thomas Burke



Hipótese de cobertura

Habituação e cenas da vida diária imaginados a partir de dados arqueológicos. Sylvain Savaia, autor de banda-desenhada, participou na missão de 2008.

Resumen - este artículo se refiere a los cambios de la literatura



Vista geral do sítio arqueológico (2008)

O interior dos edifícios é pequeno. As paredes, de grande espessura, 1 a 1,5 metros, são construídas para resistir a tempestades. A parte superior foi aproveitada na construção da estação meteorológica, destruindo assim as informações

sofre a sua cobertura.





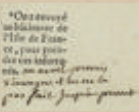
QUINZE ANOS DE ESQUECIMENTO

- 1761
- 10 de julho
Naufrágio do *Ulisse*
- 27 de setembro
Partida de *Ulisse* (Prévost) para Madagascar
- 11 de setembro
Chegada dos naufragos a Port-Louis
- 1763
Fim da Guerra dos Sete Anos
- 1763/1764
Perda de uma grande ilha do Ilhé de Sable
- 1765
As ilhas passam a ficar sob a autoridade real
- 1769
- 13 de agosto
Encarcelamento da Companhia das Índias
- 1775
- agosto
Tentativa de resgate pela *Satanelli*
- 1776
- julho
Partida de *Ulisse* com o *marinheiro*, 1 homem e 3 mulheres
- 1 de agosto
Tentativa de resgate mal sucedida
- 15 de novembro
Apontilagem da *Dauphine* para o Ilhé de Sable
- 28 de novembro
Chegada a Ilhé de Sable
- 29 de novembro
Resgate de 7 mulheres e um bebê
- 14 de dezembro
Chegada da *Dauphine* à Ilhé de France



Acampamento dos sobreviventes
Desenhado por um membro da tripulação, este plano manuscrito localiza os elementos do acampamento no momento da partida dos franceses para a Madagascar.

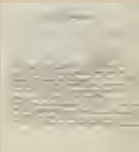
Paris, Biblioteca Nacional de França



Relato do naufrágio

Documento que descreve o naufrágio e a estadia da tripulação na ilha. Uma adição manuscrita na margem desmente o relatório: «tinha-se prometido enviar o que até agora, não foi feito.»

Paris, Arquivos Nacionais



Carta de Castellán endereçada ao Secretário de Estado para a Marinha

O local do naufrágio do *Ulisse* no recife da ilha Tromelin encontra-se marcado por um braço de âncora que emerge a cerca de vinte metros do praia.

Paris, Arquivos Nacionais

Onze anos após os acontecimentos, Castellán de Vernet, ainda atormentado pela sua promessa não cumprida, escreveu ao secretário de Estado da Marinha. Por que razão se esperou tanto tempo? Os diretores da Companhia, em plena situação de falência após a Guerra dos Sete Anos, provavelmente não devem ter ouvido as suas súplicas. Só quando as ilhas passaram a ficar sob administração real é que uma ordem foi finalmente dada.

Dois anos mais tarde, em 1775, um primeiro navio foi enviado para as imediações da ilha. Um bote de salvação vira e um marinheiro fica na praia com os sobreviventes. No ano seguinte, realizam-se outras tentativas, em vão. Desesperado para ser salvo, o marinheiro por sua vez, construiu uma jangada cuja vela é tecida com penas de pássaro. Ele parte da ilha acompanhado de três mulheres e dos três homens restantes... Nunca mais se ouviu falar deles.

Quatro meses depois, a corveta *Dauphine*, comandada por Jacques-Marie Lanuguy Tromelin, chega à ilha a 28 de novembro de 1776. Sete mulheres e uma criança de oito meses são salvos.

Após o seu regresso a Port-Louis, as mulheres são declaradas livres, pois como tinham sido compradas de modo fraudulento, não eram consideradas escravas pela administração. A criança foi batizada e recebeu o nome de Moisés.



EVOLUÇÃO DAS MENTALIDADES



Até à aproximação da primeira abolição da escravatura em 1791, as acusações contra a administração por terem abandonado os sobreviventes, vão-se tornando cada vez mais explícitas.

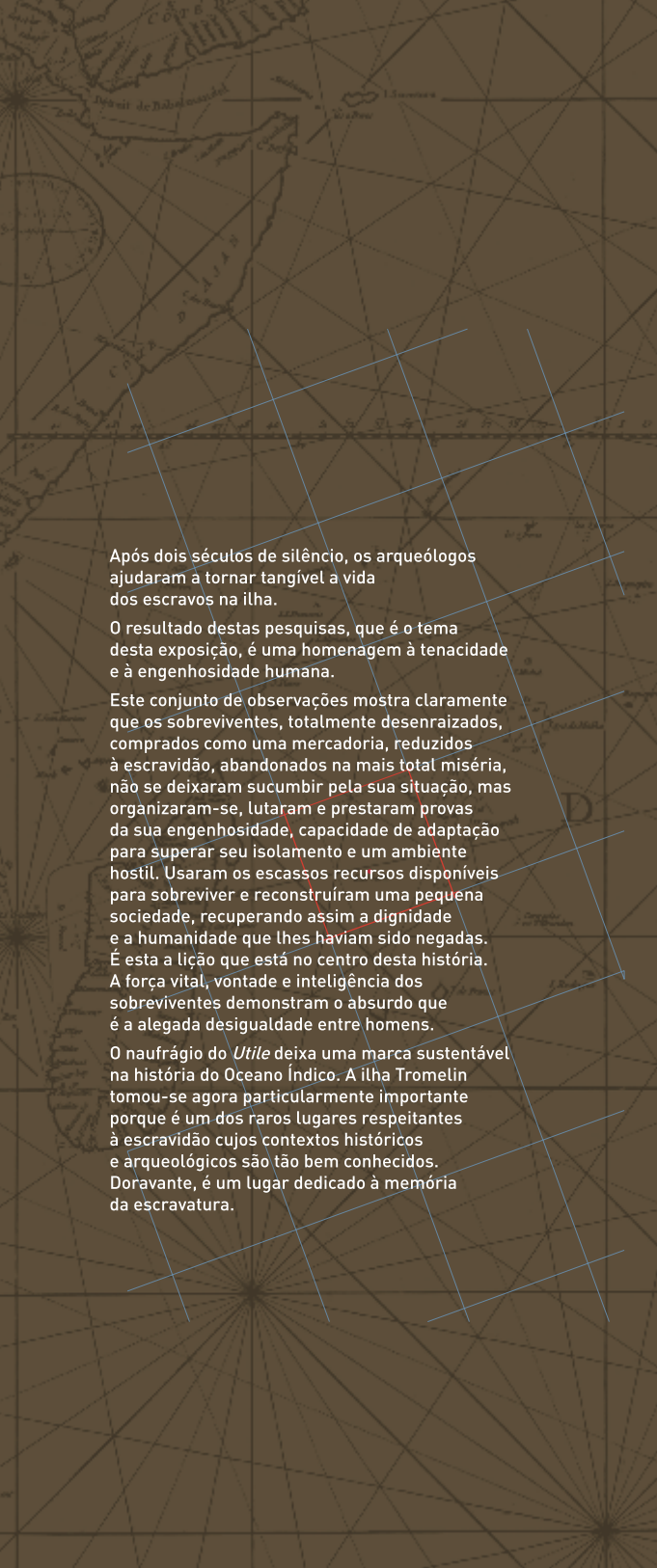
Em 1773, Bernardin de Saint-Pierre não ousa publicar, no seu livro « Voyage à l'île de France », a sua acusação contra a terrível decisão da administração, deixando-a sob a forma de manuscrito. O Abade Pingré critica a fraude em termos gerais, mas tampouco cita o *Utile*, nem o seu capitão, nem o abandono dos escravos.

No entanto, outros começam a insurgir-se. Desde 1770 o Abade Raynal escreve o seu famoso discurso sulfuroso: « *Bárbaros, a quem fareis vós crer que um homem pode ser propriedade de um soberano; uma mulher, propriedade de um marido; um negro, propriedade de um colono?* ». Condorcet, em 1781, referindo-se explicitamente aos naufragos do *Utile*, salienta « *o quão longe em geral estão os europeus para considerarem os negros seus semelhantes.* »

Finalmente, com a aproximação da Convenção de 1791 que aboliu a escravatura, o Abade Rochon pôde finalmente exclamar: « *Qualquer homem com um mínimo sentimento de humanidade se arrepiaria quando descobre que se deixou esses pobres negros na miséria, sem se dignar a fazer qualquer tentativa para os salvar.* »

A Baía da Meduna
Theodore Géricault





Após dois séculos de silêncio, os arqueólogos ajudaram a tornar tangível a vida dos escravos na ilha.

O resultado destas pesquisas, que é o tema desta exposição, é uma homenagem à tenacidade e à engenhosidade humana.

Este conjunto de observações mostra claramente que os sobreviventes, totalmente desenraizados, comprados como uma mercadoria, reduzidos à escravidão, abandonados na mais total miséria, não se deixaram sucumbir pela sua situação, mas organizaram-se, lutaram e prestaram provas da sua engenhosidade, capacidade de adaptação para superar seu isolamento e um ambiente hostil. Usaram os escassos recursos disponíveis para sobreviver e reconstruíram uma pequena sociedade, recuperando assim a dignidade e a humanidade que lhes haviam sido negadas. É esta a lição que está no centro desta história. A força vital, vontade e inteligência dos sobreviventes demonstram o absurdo que é a alegada desigualdade entre homens.

O naufrágio do *Utile* deixa uma marca sustentável na história do Oceano Índico. A ilha Tromelin tomou-se agora particularmente importante porque é um dos raros lugares respeitantes à escravidão cujos contextos históricos e arqueológicos são tão bem conhecidos. Doravante, é um lugar dedicado à memória da escravatura.



A ilha Tromelin atualmente

© Dries Perdel



© Alexandre Couard-Rochais



© Alexandre Couard-Rochais



© Benoit Gysenbergh

TROMELIN

A ilha dos escravos esquecidos

VERSÃO OCEÂNO ÍNDICO RESUMIDA DA EXPOSIÇÃO

Tromelin, a ilha dos escravos esquecidos

Disponível na sede das Terras Austrais e Antárticas Francesas (TAAF)

Rue Gabriel Dejean, 97410 Saint-Pierre, Ile de La Réunion

Tél.: (chamada da França) 0262 96 78 78. (chamada internacional) 00 262 262 967 878

A exposição original foi realizada em duas versões do mesmo corpus para uma itinerância simultânea em França metropolitana (Nantes, Château des ducs de Bretagne – Musée d'histoire de Nantes (2015-2016), Lorient, Maison de l'Appropriation (2016), Brest, Musée d'Aquitaine (2017), Baiona, Musée Basque et de l'histoire de Bayonne (2017) e no oceano Índico (Reunão, Saint-Jo, Musée Stella Matutina (2018)). Em França metropolitana, esta itinerância deve continuar em: Marselha, ilha de Ialhou e Paris. No Oceano Índico a exposição vai circular numa forma mais resumida.

Tromelin, a ilha dos escravos esquecidos é co-produzido pelo Château des ducs de Bretagne – Musée d'histoire de Nantes sob a direção de Bertrand BULLET e pelo Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap) sob a direção de Dominique GARCIA, Presidente em colaboração com o Groupe de Recherche en Archéologie Navale (Gran), sob a direção do contra-almirante (2s) Alain BELLOT, Presidente.

A curadoria científica é de Max GUEROUT (Gran) e Thomas Roman (Inrap)

A exposição apresentada no museu Stella Matutina pela La Réunion des Musées Régionaux (LRMR) pour l'Océan Indien é uma proposta das Terras Austrais e Antárticas Francesas (TAAF), sob a direção da Céline Pozzo di Borgo, governadora das TAAF.

A sua apresentação na Reunião é apoiada pela Direção para os Assuntos Culturais – oceano Índico/Serviço Regional de Arqueologia, a Région Réunion/serviço regional de inventário, a LRMR, o Inrap e a administração da TAAF.

O estatuto de interesse nacional é atribuído a esta exposição pelo Ministério da Cultura e Comunicação / Direção Geral do Património / Serviço dos Museus de França. Assim, beneficia do apoio financeiro excepcional do Estado. Também é financiada pelo Ministério do ultra-mar.

Curadores científicos:
Max GUEROUT (Gran) et Thomas ROMON (Inrap)

EM NANTES
Comité de direção
Musée d'histoire de Nantes:
Pierre CHOTARD
Inrap:
Thérèse DUVERNAY et David RAYNAL
TAAF:
Sébastien MOUROT, Nathalie MOREIGNEAUX
DAC-DI:
Edouard JACQUOT
Comissários operacionais
Musée d'histoire de Nantes
Pierre CHOTARD
Inrap:
Alexia BONANNINI, Léa PECCOT,
Aline STEPHAN
Cenografia:
Estúdio de cenografia Pascal PAVEUR
com Sylvie JAUSSEKAND, Samuel MOLA
Grafismo:
Patrick HODRAU, com
Micka BRAND, Anne-Lise BACHELIER,
Nina Charrier, Lina POURQUIE
Conceção do Cartaz:
Agência APAPA
Bases:
François LUNARDI, com Marianne FRANÇOIS
Molduras:
Edat de Verre, com Didier GIORDANO
Realização de móveis e grafismo:
MFI
Gestão das obras:
Réjane BURKI (IMNI)
Transporte:
Atlantic Logistic

NA ILHA DA REUNIÃO
Comité de direção
TAAF:
Christophe JEAN,
Nelly GRAVIER, Sébastien MOUROT
DAC-DI:
Edouard JACQUOT
Inrap:
Thérèse DUVERNAY
e David RAYNAL
Conselho regional da ilha de Reunião:
Gilles PIGNON, Jean-François REBEYROTTE
Gran:
Jean-François REBEYROTTE
Musée Stella Matutina:
Arnaud MARTIN, Xavier LE TERRIER
Coordenação do projeto:
La Réunion des Musées Régionaux,
Arnaud Martin
Adaptações cenográfica e gráfica:
Emmanuel KAMBOD
com base no projeto de cenografia da oficina de
cenografia Pascal PAVEUR, gráfica de Patrick
HODRAU e adaptação do cartaz
da Agência APAPA
Tradução:
Ana Rita de Eça
Fabrico, impressão e bases:
Labopix
Multimedia:
Laurent COBO-Happy System
Iluminação:
Youssef KASSAMALI
Gestão dos objetos:
Edouard JACQUOT
Transporte:
SDV, Schenker

EM NANTES E NA ILHA DA REUNIÃO
Banda desenhada
Sylvain SAVOIA, Ed. Dupuis, 2015
Multimedia
Coordenação:
Christophe COURTIN (IMNI)
Programação:
MG Design
Som:
Eleitos sonoros: Agathe COURTIN,
Mistura: Bruno COURTIN,
Videio de Poche.
Filmes via flashboards:
Entrevistas do filme de Lauren RANSAN:
« 1000 heures à Tromelin », 2013
Filme Time lapse:
Zeitproduction com fotografias
de Lauren RANSAN
Maquete do site:
Bruno TORLAY
Reconstituição do sino do Ulhé:
Stéphane LEMONE (Arc-Antique)
Processamento e digitalização dos objetos:
Jacques REBIERE (IL2RI),
Françoise MIELCAREK (Arc-Antique),
Serge VALCKE, José TERAL (Férazol)