

DESVENDANDO O NAUFRÁGIO DO VAPOR BAHIA, PE, BRASIL (1887): O OLHAR DA ARQUEOLOGIA SUBAQUÁTICA¹

Marina Souza Barbosa²

Carlos Rios³

RESUMO

O trabalho trata do naufrágio do vapor Bahia, pertencente à Companhia de Navegação Brasileira por Vapor, localizada no município de Goiana – PE, no mar adjacente à praia de Ponta de Pedras, a cerca de 6 milhas da costa, em uma profundidade de 25 m. O vapor Bahia foi a pique após abalroar-se com o vapor Pirapama, pertencente à Companhia Pernambucana de Navegação por Vapor. Na época do acidente, não foi possível averiguar quem foi o responsável, visto que apenas as avarias do vapor Pirapama foram examinadas, porque a Marinha do Brasil não possuía em seus quadros técnicos mergulhadores que inspecionassem o vapor naufragado, permanecendo a incógnita até os dias atuais.

Palavras-chave: Arqueologia Subaquática; vapor Bahia; vapor Pirapama; Naufrágio.

¹ Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Arqueologia – 2014.

² Discente, Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, UFPE.

³ Departamento de Arqueologia, UFPE.

ABSTRACT

The paper deals with the Bahia steam wreck, belonging to Brazilian Navigation Company for Steam, located in the municipality of Goiana – PE, in the adjacent sea to the beach of Ponta de Pedras, about 6 miles from the coast, at a depth of 25 m. The Bahia steam went down after ramming it with the Pirapama steam belonging to Pernambuco Navigation Company for Steam. At the time of the accident was not possible to ascertain who was responsible, since only steam breakdowns Pirapama were examined, due to the Brazilian Navy did not have in their technical staff divers inspect the wrecked steam, remaining the unknown to the present day.

Keywords: Underwater Archaeology; Bahia steam; Pirapama steam; Wreck.

144

O naufrágio do vapor Bahia ocorreu no ano de 1887, após o abalroamento⁴ com o vapor Pirapama, da Companhia Pernambucana de Navegação por Vapor. A responsabilidade pelo acidente não foi solucionada, pois, na época, a Marinha do Brasil não possuía em seus quadros técnicos mergulhadores que inspecionassem o naufrágio e verificassem as marcas tafonômicas deixadas pelo abalroamento no casco do navio e, tanto o oficial sobrevivente do Bahia, quanto o Comandante do Pirapama, ouvidos em inquérito, relataram duas situações distintas, impossibilitando solucionar o caso. As principais informações relatadas diziam respeito aos respectivos portos de saída e destino, local onde ocorreu o abalroamento, a hora do sinistro, quais foram as manobras realizadas por ambos os vapores e as avarias que puderam ser verificadas. O quadro abaixo apresenta, resumidamente, as duas versões cedidas em inquérito:

⁴ Acidente entre duas embarcações (CHERQUES, 1999:22).

Versões sobre o abalroamento de acordo com cada um dos oficiais dos vapores		
Informações	Vapor Bahia	Vapor Pirapama
Porto de saída:	Porto de Cabedelo	Porto do Recife
Porto de destino:	Porto do Recife	Porto de Cabedelo
Local de encontro:	Mar adjacente à praia de Ponta de Pedras	Mar adjacente à praia de Ponta de Pedras
Data/hora do sinistro:	24/03/1887 após às 23h 15min	24/03/1887 às 23h 40min
Manobra realizada:	Guinou para boreste a fim de evitar o abalroamento.	Não se tem, a princípio, informação da manobra.
Avárias:	Grandes rombos no bombordo do navio, entre o traquete e o passadiço.	Rombos na proa e no lado de boreste.

Quadro 1: Comparativo das informações sobre o abalroamento dos vapores. Fonte: Diário de Pernambuco e o Paiz entre os meses de março e abril de 1887.

Levando em consideração as duas versões cedidas e suas disparidades, somadas ao fato de que as avarias do vapor Bahia não foram avaliadas na época do acidente, a problemática levantada é saber quem foi o responsável pelo acidente que levou o Bahia a pique, por meio da análise e interpretação da cultura material — nesse caso, especificamente, o costado e os acessórios do navio somados aos dados históricos — e se justifica na medida em que se propõe a desvendar o naufrágio utilizando os métodos e técnicas da Arqueologia Subaquática, viés que permite interpretar o artefato (navio) a partir de seus traços tafonômicos.

A principal hipótese é de que Bahia abalroou o Pirapama por boreste, partindo da premissa de que os navios vinham em rumos contrários e coincidentes, ou seja, em rota de colisão; e sabe-se, por meio das informações jornalísticas (Diário de Pernambuco, Jornal do Recife e O Paiz, do Rio de Janeiro), que o bico de proa do Pirapama (torcido de boreste para bombordo) e a área da bochecha de boreste são as únicas partes do casco do referido vapor que foram avariadas, tendo abalroado com alguma parte da estrutura do costado do Bahia.

Para confirmação dessa hipótese, fez-se necessária a inspeção subaquática do casco do Bahia para constatação dos locais de contato com o vapor Pirapama, se haveria rompimento dele na altura da bochecha de boreste ou a meio navio, com possíveis consequências na roda, pás, eixo.

O trabalho também teve como objetivos compreender a interação das variáveis ambientais incidentes sobre o naufrágio, investigar as possíveis manobras, analisar o evento do ponto de vista dos relatos dos oficiais que sobreviveram e observar as principais mudanças ocorridas no naufrágio ao longo do tempo.

146

METODOLOGIA

Para esta pesquisa, além da análise dos vestígios materiais do navio, foram utilizados dados históricos para a formulação e verificação da hipótese. Dentro de uma perspectiva arqueológica elencada por Senatore e Zarankin (1996), a documentação escrita é tida como possível fonte geradora de hipóteses, enfocando diferentemente os dados obtidos de documentos escritos e materiais, proporcionando uma integração entre elas. Nessa

ótica, as hipóteses devem ser contrastadas a partir dos dados obtidos no registro arqueológico.

Para Anders Andren (1997 *apud* COSTA, 2010), a cultura material pode ser entendida como um suporte para memória e para a reconstrução de fatos históricos. Partindo do pressuposto de que a cultura material toma a vez, não somente como mais um suporte de informação, mas muitas vezes como um veículo inconsciente onde ficam gravadas diversas práticas cotidianas (BURKE, 1992).

A Arqueologia Histórica, independente do viés, “tem seu foco de atenção em um passado recente ou moderno, um passado que incorporou muitos processos, perspectivas e objetos materiais que estão sendo usados em nossos dias” (ORSER, 2000, p. 25).

Nesta pesquisa, parte-se dos artefatos do naufrágio do vapor Bahia, o suporte da memória, onde ficaram registradas as ações realizadas no momento do evento, o acidente com o vapor Pirapama. Com esse raciocínio, pretende-se a reconstrução do naufrágio e, também, concomitantemente a ideia de Burke, o vapor Bahia é, literalmente, um “veículo inconsciente onde ficaram registradas diversas práticas”. O registro a ser procurado e interpretado são as possíveis marcas deixadas no costado, pelo choque com o vapor Pirapama, para entender como se deu o evento.

Outro ponto norteador deste trabalho é o Regulamento Internacional de Sinais para Evitar Abalroamentos; esse documento trata de um conjunto de regulamentos que devem ser cumpridos em todos os momentos de uma singradura, existente desde 1846 na Inglaterra (KEMP, 2007), e passou a vigorar no Brasil, em 12 de maio de 1883, por meio do Decreto n° 8.943.

Do ponto de vista desta pesquisa, dentre as regras mais importantes para uma navegação segura, estão as que versam sobre as luzes de navegação e acerca das manobras a serem realizadas em caso de rumos contrários e coincidentes.

Para entender o que pode ter acontecido durante o naufrágio e como ele foi modificado ao longo do tempo (pós-deposicional), foi realizado um levantamento das condições climáticas da área e do período onde ocorreu o sinistro, sendo levado em consideração: o regime de ventos, a direção preponderante das correntes marítimas, a profundidade, a sedimentologia e a vida marinha presente.

Para as fainas de campo no vapor Bahia, foram realizados quatro mergulhos. Nos dois primeiros, foram realizadas prospecções não interventivas em todo o navio, onde se buscou mensurar a sua extensão, como estava disposto no fundo, o estado das peças e se haviam marcas tafonômicas que pudessem indicar como havia ocorrido o abalroamento, bem como a sua planimetria, para medir as relações comprimento⁵ x boca⁶ x calado⁷ x pontal⁸, objetivando complementar as informações sobre o navio, as quais não se acham na bibliografia consultada. Para isso, foi utilizada a metodologia desenvolvida por Rios (2010), para identificação de naufrágios; esta inclui a aplicabilidade de um Formulário de Campo que visa orientar a coleta de dados subaquáticos para posterior análise.

Fez-se necessário o método de Registro Sistemático Direto que, segundo Rios (2010), é com o uso de mergulhadores para efetuar prospecções subaquáticas em áreas extensas

⁵ Distância tomada entre a perpendicular à vante e a perpendicular à ré do navio (CHERQUES, 1999:173).

⁶ Largura da embarcação medida na seção transversal a que se referir (CHERQUES, 1999:106).

⁷ Distância vertical medida da linha de flutuação à face inferior da quilha em qualquer ponto que se tome (CHERQUES, 1999:131).

⁸ Medido do topo da quilha ao ponto de interseção da caixa do trincaiz do convés da borda livre com a borda do navio (CHERQUES, 1999:418).

ou não. Dean *et al.* (2000) desenvolveu várias técnicas, entre elas: levantamento em círculos concêntricos, em retângulos ou linhas paralelas, em triângulos, em pêndulos ou ainda feito com um propulsor (*Scooter*) ou planador puxado por embarcação.

O método utilizado foi o de linhas paralelas, para busca, localização e identificação de artefatos que estavam em uma linha diagonal, no rumo NE-SW, porque os vestígios, em sua grande maioria, seguem a corrente de fundo predominante que, na área, é no sentido da praia. Com o auxílio de uma bússola e de um trio de mergulhadores, em uma área de, aproximadamente, 400 m de comprimento, foram formados corredores de 3 m para cada mergulhador e a cerca de 2 m distante do leito marinho (levando em consideração a transparência da água).

Foi constatado que o sítio de naufrágio do vapor Bahia está situado nas coordenadas geográficas 07° 34' 786" S / 034° 42' 152" W, a 6 milhas da costa, no mar adjacente à praia de Ponta de Pedras, localizada no município de Goiana, norte do litoral pernambucano, a uma profundidade de 25 m. O navio tem a seguinte planimetria: comprimento, 74 m; boca, 14,20 m; pontal, 4,30 m; e calado, 3,10 m.

149

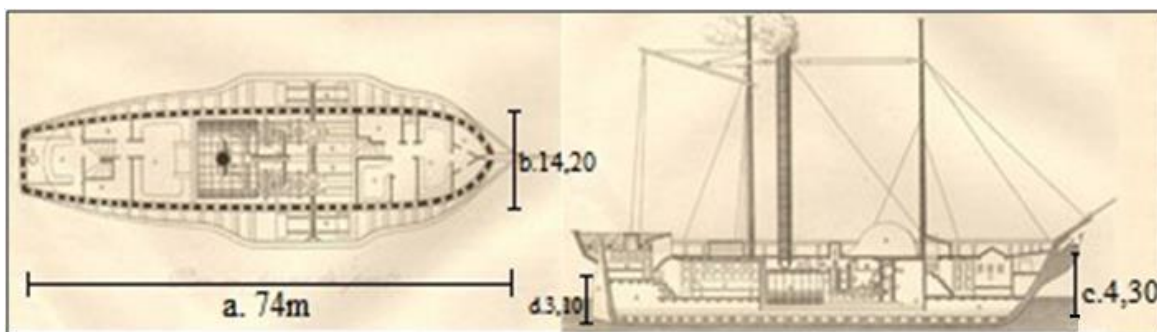


Imagem 1: Planta de um navio a vapor explicando a planimetria do vapor Bahia.

A primeira observação foi que o navio sofreu intervenções posteriores ao naufrágio, não só ambientais (bioincrustação e a incidência das correntes e consequente enterramento de artefatos), mas também antrópica, com a retirada de escotilhas e outras peças de valor comercial, deixando-o parcialmente desmantelado e com chapas fora da posição natural. Foi percebido, também, que o lado de boreste comparado ao de bombordo está consideravelmente mais deteriorado. As principais avarias observadas foram o estado das bochechas e rodas-de-pás, sendo as do bordo direito as mais significativas.

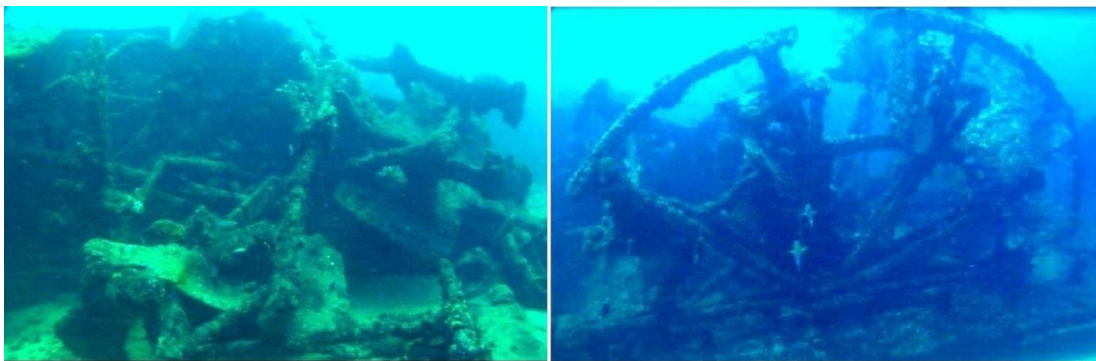


Imagem 2: Rodas-de-pás de boreste (à esquerda) e bombordo (à direita).

As máquinas e o eixo estão fora de suas posições originais, além do leme, cuja porta, em face da pancada com o fundo, está com partes faltando na sua porção inferior. Estão ausentes algumas partes e peças do navio, como os mastros, a cabine de comando e o timão; ao que tudo indica, foram coletadas pelo homem, quer para eliminar um perigo à navegação quer para auferir lucro.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A interpretação dada é que algumas coincidências ocorreram para que o sinistro tivesse lugar, tais como: o atraso da saída do Bahia do porto de Cabedelo por questões diversas, concorrendo para que os navios se cruzassem no mar; as derrotas dos navios que deveriam estar afastadas, isto porque o Bahia era um navio de longo curso e o Pirapama de cabotagem, assim sendo, o primeiro deveria estar além da linha do horizonte e o segundo próximo da costa. Entretanto eles cruzaram suas derrotas em uma isobatimétrica de 25 m, acerca de 6 milhas; logo, o Bahia já estava em um posicionamento equivocado, pelo menos desde o ingresso em território pernambucano, tendo saído de sua singradura original, avançando em direção a costa.

Levando em consideração que o Bahia tinha 14 m de comprimento a mais que o Pirapama, portanto mais robusto, bem como era capaz de imprimir maior velocidade, teoricamente, a possibilidade de ir ao fundo devido a um sinistro era maior para o Pirapama. Entretanto, o que ocorreu é que o ponto de encontro de ambos foi de uma área mais resistente (bico de proa do Pirapama) e uma vulnerável (chapeamento da bochecha do Bahia).

No que concerne ao abalroamento, o Bahia, que deveria estar além da linha do horizonte, optou, talvez por questões econômicas e de tempo, por uma derrota mais próxima da costa, tendo ela descaído, possivelmente, por causa do vento e da corrente de NE, se aproximando da singradura do Pirapama que, provavelmente, vinha compensando o vento e a corrente contrária, assim o Bahia acertou com a sua bochecha de boreste no bico de proa do Pirapama, que resvalou até próximo a meia-nau e se encaixou na roda de boreste do Bahia.

A diferença mais significativa entre os bordos estão nas rodas-de-pás. Não há explicação plausível para que a roda-de-pás de boreste esteja mais destruída que a de bombordo, senão pelo abalroamento com o Pirapama. Como o rasgo se deu a partir da bochecha de boreste do Bahia, a embarcação fez uma ligeira banda e afundou, tocando primeiro com a popa e batendo com parte da roda de boreste, que estava em movimento, no leito marinho, acomodando-se em seguida na posição de navegação. Como ambas as rodas estavam em funcionamento, o choque das pás de boreste com o fundo do mar acarretou no desmembramento e conseqüente desmantelamento daquela roda.

Em face ao exposto, considerando tudo o que foi visto, analisado na documentação obtida e na pesquisa de campo, todos os elementos levam a crer que o responsável pelo sinistro foi o comandante do Bahia por negligência e imprudência no desempenho de suas funções, acarretando no abalroamento do Bahia, na sua porção da bochecha de boreste até a roda-de-pás do mesmo bordo, com o bico de proa do Pirapama.

152

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BURKE, P. 1992. *A escrita da história – Novas perspectivas*. São Paulo: UNESP.

CHERQUES, S. 1999. *Dicionário do mar*. São Paulo: Globo.

COSTA. D. M. 2010. *Arqueologias históricas: Um panorama especial e temporal*. Revista Latino-Americana de Arqueologia histórica. vol. 4 (2).

DEAN, M.; FERRARI, B.; OXLEY, I.; REDKNAP, M.; WATSON, K. 2000. *Archaeology underwater*. Dorchester: Henry Ling. Decreto n° 8.943.

KEMP, J. F. 2007. *The Colregs and the Princess Alice*. UK: Transnav. Disponível em <http://transnav2007.am.gdynia.pl/proceedings/pdfs/23.pdf>. Acessado em março de 2013.

ORSER Jr, C. E. 2000. *Introducción a la arqueología histórica*. Buenos Aires: Asociación Amigos del Instituto Nacional de Antropología.

RIOS, C. 2010. *Arqueologia Subaquática: identificação das causas de naufrágios nos séculos XIX e XX na costa de Pernambuco*. Tese (Doutorado em Arqueologia). Recife: Universidade Federal de Pernambuco.

SENATORE, M. X.; ZARANKIN, A. 1996. *Perspectivas metodológicas em Arqueologia*. Histórica: reflexiones sobre la utilizacion de la evidencia documental. In *Paginas sobre Hispanoamerica Colonial* 3. Buenos Aires: PRHISCO.

JORNAL. Diario de Pernambuco. Boletim Meteorológico. Recife: v.jan/mar, folha 01, 25/03/1887.

JORNAL. Jornal do Recife. Horrorosa Catastrophe. Recife: v mar, folha 01, 27/03/1887.

JORNAL. O Paiz. Naufrágio do Bahia. Rio de Janeiro: v. mar/abr, folha 01, 27/03/1887.