

ESTUDOS DAS CAUSAS DOS NAUFRÁGIOS EM PERNAMBUCO PERTENCENTES À COMPANHIA PERNAMBUCANA DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA POR VAPOR (1854-1908).

Amanda de Azevedo Cavalcanti Tavares
(Universidade Federal de Pernambuco)

Carlos Celestino Rios e Souza
(Universidade Federal de Pernambuco)

Resumo: O presente trabalho trata do estudo dos fatores causadores de naufrágios de alguns navios pertencentes à Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor (CPNCV) que busca compreender por quais motivos ocorreram tais acidentes marítimos tendo em vista que a navegação a vapor, no século XIX, configurava-se como um invento de ponta, eficiente e ágil. Tem como objetivo principal quantificar, identificar e localizar os sítios de naufrágios, além de avaliar, criticamente, os fatores causadores de cada um dos naufrágios da CPNCV ocorridos no litoral de Pernambuco. A metodologia do trabalho consistiu basicamente na realização de uma ampla pesquisa de cunho histórico e arqueológico sobre os naufrágios. Esta pesquisa buscou compreender os motivos pelos quais poucas empresas de navegação atuaram no Brasil durante o período oitocentista, assim como contribuir para futuras pesquisas acerca dos fatores causadores de naufrágios de navios a vapor e seus critérios de abandono.

Palavras-chave: Naufrágios em Pernambuco; Companhia Pernambucana de Navegação; Navegação a Vapor.

Abstract: The present work is a study about cause factors of wrecks of some ships belonging to Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor, that aiming to understand for what reasons such accidents occurred, considering that steam navigation in the 19th century, configured itself as a great, efficient and agile invention. Its main purpose is to quantify, identify and locate the shipwrecks, as well evaluate, critically, the cause factors of the Company's shipwrecks that occurred off the coast of Pernambuco. The work's methodology was basically the realization of an extensive historical and archeological research about the shipwreck's sites. This research aimed to understand the reasons why few shipping companies acted in Brazil during the 19th century, as well contributes to future researches on causative factors of steamship wrecks and their criteria of abandonment.

Keywords: Shipwrecks in Pernambuco; Navigation Company of Pernambuco; Steam Navigation.

INTRODUÇÃO: ABORDAGENS TEÓRICAS E METODOLÓGICAS

Pernambuco, ao longo de sua história, foi palco de grandes atividades marítimas de comércio caracterizadas pela chegada e partida de diversos tipos de navios e cargas oriundas de várias partes do mundo. De uma forma ou de outra, os eventos associados a essas atividades deixaram no Estado, no século XIX, não somente registros documentais, mas também um grande patrimônio arqueológico submerso, os naufrágios¹ e sua diversificada cultura material, os quais ainda são pouco explorados pela comunidade científica.

Nesse contexto, em 1854 foi fundada a Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor (CPNCV), com sede na capital da Província de Pernambuco, a qual atuou até o ano de 1908 (ALMEIDA, 1989). A companhia adquiriu mais de trinta embarcações e manteve rotas regulares entre os estados da região Norte, Nordeste e, algumas vezes, do Sudeste e Sul do país a fim de atender às necessidades comerciais e políticas do Império.

Atualmente, alguns desses navios adquiridos pela CPNCV em países da Europa, encontram-se soçobrados propositalmente e outros abandonados na costa pernambucana, logo, fazem parte do patrimônio arqueológico subaquático nacional e, conseqüentemente, contribuem para o resgate de parte da história trágico-marítima do Estado, bem como são testemunhos da evolução dos navios a vapor daquele período.

O principal objetivo deste trabalho consistiu em avaliar, com um olhar mais crítico, os fatores causadores dos naufrágios dos navios pertencentes à Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor que ocorreram no litoral de Pernambuco.

Sendo o principal tema da pesquisa a Arqueologia Subaquática, os objetos de estudo desta são os sítios de naufrágio localizados no litoral pernambucano. Dessa forma, segundo Rios (2010), os sítios de naufrágio são formados pelas embarcações soçobradas com tudo o que elas transportavam de material e pessoal no momento do sinistro.

No Brasil, os trabalhos arqueológicos subaquáticos pioneiros foram realizados no Galeão Sacramento, no litoral baiano, em 1976, pelo arqueólogo Ulisses Pernambucano de Mello Neto, em parceria com a Marinha do Brasil e o Ministério da Educação e Cultura (MELLO NETO, 1977) e, posteriormente, por Gilson Rambelli, no Baixo Vale da Ribeira, SP (RAMBELLI, 1998; 2003) que estudou os vestígios materiais de sítios de naufrágios, bem como os processos de ocupação e de estabelecimento do homem naquela região.

No Estado de Pernambuco, foram realizados trabalhos arqueológicos no galeão São Paulo, entre 1979 e 1987. Esses trabalhos de pesquisa tiveram como propósito, realizar o resgate histórico do naufrágio, bem como recuperar artefatos diversos provenientes do mesmo (MELLO NETO, 1981; CUNHA, 1990; 1994).

Outros trabalhos realizados no Estado focaram a identificação arqueológica do naufrágio Lamarão I localizado em Recife e uma nova metodologia aplicada a naufrágios ocorridos em Pernambuco durante os séculos XIX e XX, ambos desenvolvidos por Carlos Rios (2007; 2010), os quais também demonstram os primeiros passos em busca do resgate histórico e arqueológico do patrimônio submerso presente no litoral.

Até o momento, em termos de trabalhos arqueológicos sobre os naufrágios da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor, poucas pesquisas foram

desenvolvidas, entretanto, uma obra de importante relevância ao tema é o levantamento histórico realizado por Suely Almeida (1989). Este trabalho trata da divulgação de dados históricos, pautados em arquivos oficiais da CPNCV, que relatavam informações sobre os antecedentes, estabelecimento, atuação e declínio da Cia. no Estado de Pernambuco.

Os procedimentos metodológicos básicos, para a realização do presente trabalho, consistiram em etapas respaldadas em uma revisão da literatura a respeito do tema de naufrágios da CPNCV ocorridos em Pernambuco com a finalidade de coletar dados pertinentes à identidade, localização e historiografia de alguns navios que pertenceram à Companhia, bem como obter informações que possibilitassem a interpretação sobre os possíveis motivos dos naufrágios e, assim, para que também gerassem subsídios para futuras pesquisas no âmbito da Arqueologia Subaquática.

A COMPANHIA PERNAMBUCANA DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA POR VAPOR (CPNCV)

A necessidade de estabelecer companhias de navegação no Brasil era essencial para um melhor funcionamento do transporte e escoamento de produtos, em meio ao comércio marítimo, que atendessem a demanda comercial vigente do país, assim como, um maior controle político das regiões exportadoras e importadoras de produtos no Brasil.

A partir da segunda metade do século XIX, iniciaram-se as discussões acerca das vantagens e desvantagens da implantação de uma companhia de navegação a vapor em Pernambuco. Dessa forma, estudos sobre as condições reais do litoral e dos portos pernambucanos foram realizados a fim de se ter conhecimento das possibilidades de estabelecimento da navegação a vapor na costa da província.

Assim, em 1851, o engenheiro das Obras Públicas em Pernambuco, José Mamede, realizou um trabalho desta natureza levando em consideração os principais portos da província, assim como o estado dos mesmos e a quantidade de produtos ou mercadorias a serem transportadas com o objetivo de identificar se a costa pernambucana preenchia as condições necessárias para a implantação de uma companhia de navegação.

Segundo os estudos de Mamede, ficou concluído que era praticamente impossível o estabelecimento de uma companhia de navegação a vapor em Pernambuco, por este possuir portos em condições indevidas a navegabilidade de navios de grande porte, pois alguns desses portos possuíam calado incompatível e precárias estruturas de atracação de embarcações, o que poderia dificultar o escoamento de produtos entre o navio e o continente (XAVIER; ACIOLI, 1985).

Entretanto, apesar de todas estas dificuldades identificadas no trabalho desenvolvido por Mamede, as quais seriam revertidas se fossem efetuadas obras de grande porte nos portos e vias terrestres, assim mesmo, em 1854, é fundada a Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor (CPNCV) ².

Os principais serviços prestados pelos navios a vapor da CPNCV estavam relacionados ao transporte de mercadorias exportadas e importadas entre a nação e os portos europeus, assim como a realização de viagens de turismo para localidades de Pernambuco e de outras províncias do país (ALMEIDA, 1989).

A empresa recebeu o nome de Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor Sociedade Anônima, com sede na capital da província de Pernambuco, Recife. Entretanto, a mesma só iniciou as suas atividades em outubro de 1854 (ALMEIDA, 1989).

Apesar das impossibilidades de navegabilidade na costa pernambucana apontadas no trabalho realizado por Mamede em 1851, nada foi feito para reverter esta situação e, mesmo assim, a CPNCV inicia suas atividades. Somente diante das dificuldades e a fim de facilitar a navegação, a Companhia requereu a construção de estradas que facilitassem o escoamento de produtos, colocação de boias de sinalização, construção de trapiches e edifícios para o bom funcionamento da empresa.

Enfim, a empresa iniciou suas atividades de navegação em dezembro de 1855, as quais foram imediatamente interrompidas devido ao naufrágio do vapor Marquês de Olinda, em 1856, retornando apenas dois anos após o sinistro.

No geral, a Companhia Pernambucana, além de realizar viagens ao Presídio de Fernando de Noronha, também tinha o objetivo de transportar - pelos portos de Pernambuco e das províncias do norte - produtos alimentícios de todos os tipos, além de passageiros, cargas e volumes diversos, dinheiro, tropas e correspondências vindas da Europa (vapores transatlânticos), tudo com o principal propósito de desenvolver o comércio na província e outros locais que optassem pelos seus serviços (DECRETO OFICIAL, nº. 3.149/1863).

A respeito da administração da Companhia Pernambucana esta, desde o começo, enfrentou dificuldades financeiras que consumiram grande parte do seu capital, obtendo poucas margens de lucro. Logo após a perda do Marquês de Olinda, as críticas quanto à má administração vieram à tona.

Tais dificuldades ficavam evidentes na incapacidade da Companhia de administrar-se, bem como de pagar dívidas de empréstimos e liberar dividendos para os acionistas. É importante destacar que os vapores da CPNCV também contribuía para esta imagem ruim,

uma vez que suas estruturas eram em grande parte sucateadas e criticadas pela população recifense (ALMEIDA, 1989).

Por outro lado, apesar de a Companhia possuir todos os requisitos para uma forte e próspera empresa, teve grandes dificuldades, ao longo de seu funcionamento, relacionadas à estabilidade financeira e prevenção de fraudes e roubos, além da renovação de sua frota.

Com relação aos vapores utilizados, sempre foram considerados máquinas inadequadas à navegabilidade local, já que foram construídas no Reino Unido (UK) e atendiam a outros requisitos estruturais tendo em vista as condições portuárias e marítimas daquela nação. Assim, a dependência técnica da Companhia Pernambucana era muito forte em relação aos estaleiros ingleses, o que quer dizer que os navios da CPNCV construídos no Reino Unido não sofriam fiscalização alguma por especialistas e adequação estrutural a realidade e necessidade local.

Apesar de todos os esforços para reerguer a Companhia, na passagem do século XIX para o XX, a situação financeira da Companhia Pernambucana de Navegação não era animadora, pois foram registrados uma diminuição do capital e lucros da empresa e um aumento das despesas. Finalmente, em dezembro de 1908, a CPNCV é vendida a Companhia Baiana Tutoya, a qual recebe do governo todos os privilégios para realizar serviços de navegação do Recife e Fernando de Noronha, dando-se assim o desfecho da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor que atuou durante 54 anos em prol da província pernambucana (ALMEIDA, 1989).

FATORES CAUSADORES DE NAUFRÁGIOS

Um naufrágio caracteriza-se pelo afundamento total ou parcial de uma dada embarcação devido à perda de flutuabilidade, ocasionada pela entrada de água em seus espaços internos, por motivos ou fatores diversos. O afundamento parcial ou total decorrente do preenchimento de água em espaços internos do navio também pode acarretar no adernamento, emborcamento ou alagamento do mesmo (RIOS, 2010).

Segundo estudos mais recentes sobre esta temática, foram identificados oito tipos de fatores causadores de naufrágios que podem motivar o soçobramento de uma embarcação. São eles: humano; bélico; patológico; hidrometeorológico; cartográfico; logístico; estrutural; e por fim, o fortuito (RIOS, 2010; 2011).

Na historiografia trágico-marítima pernambucana encontram-se alguns casos de naufrágios que ocorreram devido a múltiplos fatores, ou seja, a associação do fator humano a

outras categorias, assim, exemplificando casos desta natureza, pode ser citado o sítio de naufrágio do Galeão Serrambi (praia de Serrambi, Ipojuca-PE).

De acordo com estudos arqueológicos realizados naquele sítio e a partir das evidências obtidas (madeirame queimado), segundo Rios (2010), existem possibilidades de que o incêndio no “Galeão Serrambi” tenha ocorrido devido à carga ter entrado em combustão espontânea ou intencional, logo a causa do naufrágio pode estar relacionada a um ou dois fatores, ao humano (proposital) e/ou fortuito.

Os fatores humanos são aqueles que envolvem falhas (imperícia³, imprudência⁴ e negligência⁵) ou intenção (naufrágio proposital) do homem. Como exemplo, pode-se citar o naufrágio do Vapor Bahia que consiste em um vapor de rodas do século XIX, de origem inglesa, pertencente à Companhia Brasileira de Navegação a Vapor, o qual naufragou em 24 de março de 1887, com muitas vítimas, devido ao abalroamento com o vapor Pirapama, no litoral de Ponta de Pedras, Goiana-PE (RIOS, 2010) e pelo viés proposital, há o caso dos navios que estavam fundeados no porto do Recife em 1630, quando Matias de Albuquerque ordenou que os mesmos fossem afundados na barra para impedir a entrada da esquadra neerlandesa (LIMA, 1975; PEREIRA DA COSTA, 1987).

Outro fator é o bélico, o qual engloba embates entre belonaves, colisão com artefatos bélicos, além de sabotagem. Neste caso, pode ser tomado como exemplo o naufrágio do Galeão São Paulo, em 1652, durante o embate com as forças holandesas que, possivelmente, contribuiu na explosão deste navio. Este naufrágio localiza-se a uma milha náutica do Forte de Nazaré, Cabo de Santo Agostinho-PE (MELLO NETO, 1981).

O fator patológico abrange questões de doença que levam à morte ou incapacitação de indivíduos da tripulação a continuarem o trabalho geralmente por questões de salubridade. Caso como este ocorreu com parte dos navios holandeses que iriam saquear Salvador e naufragaram devido à disseminação da peste que dizimou a tripulação (PEREIRA DA COSTA, 1987).

O fator hidrometeorológico está associado, basicamente, ao desconhecimento das condições meteorológicas do local, tais como o regime de ventos e correntes marítimas. Foi o caso da Corveta Camaquã, navio pertencente à Marinha do Brasil, que naufragou devido ao mau tempo reinante no momento do sinistro em 21 de julho de 1944, pelo través da praia de Maria Farinha, Paulista-PE (BARRETO NETO, 2006).

A respeito do fator cartográfico, este condiz com o mau levantamento e/ou desconhecimento da cartografia costeira local que podem acarretar em uma colisão ou encalhe em um recife de coral, bem como uma varação de terra, podendo ocasionar um naufrágio.

Como exemplo, há o caso do navio inglês a vapor Copérnicus que encalhou e naufragou na praia de Ponta de Pedras, Goiana-PE em 25 de fevereiro de 1883 (RIOS, 2010).

Com relação ao fator logístico que abrange o excesso ou falta da adequabilidade na disposição da carga que pode afetar a estabilidade da embarcação, há o caso do Galeão São Bento que, em 1554, devido ao excesso de carga e ao seu deslocamento, associados à mudança das condições do mar, perdeu a estabilidade e soçobrou nas proximidades do Cabo da Boa Esperança, África do Sul (BRITO, 1998).

Já o fator estrutural envolve a falta de manutenção ou má construção da embarcação. Como exemplo deste, pode ser citado o naufrágio do Areeiro (Marguerite), navio brasileiro que tendo sido efetuado seu último reparo em 05 de dezembro de 1968, naufragou em 16 de agosto de 1969 no porto do Recife próximo ao banco dos Ingleses, devido a uma explosão em suas caldeiras⁶.

E por fim o fator fortuito que ocorre quando há a colisão da embarcação com algum objeto fixo ou flutuante - que não seja outra embarcação - pessoa ou animal. (RIOS, 2010, 2011). Como é o caso do naufrágio Lamarão I, localizado em Recife-PE, o qual sofreu um incêndio e cujo fator causador do naufrágio pode estar relacionado ao fator humano associado ao fortuito (RIOS, 2010).

Portanto, torna-se necessário uma análise prévia das várias categorias que estão envolvidas nos fatores causadores de naufrágios, uma vez que, compreendendo os diversos processos e motivos que acarretam no afundamento de embarcações é possível realizar correlações com as causas dos naufrágios dos navios pertencentes à Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor e, assim, buscar quais as possíveis implicações motivadoras que contribuíram na ocorrência de tantos naufrágios que envolveram tais tipos de embarcação, tendo em vista que a navegação a vapor configurou-se como um invento de ponta, eficiente e ágil para aquela época.

RESULTADOS: OS NAUFRÁGIOS DA CPNCV

De acordo com documentos administrativos e relatórios oficiais da empresa, a Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor teria adquirido um quantitativo de 32 navios a vapor de origem predominantemente britânica. São eles: Amadeu, Beberibe, Camocim, Capibaribe, Conde D'Eu, Coruripe, Giquiá, Goiana, Igarassu, Ipojuca, Jacuípe, Jaboatão, Maceió, Maria Augusta, Marquês de Olinda, Mamanguape, Mundaú, Moleque, Mossoró, Paraíba, Paulo Afonso, Persinunga, Pirapama, Potengi, Prazeres, Rio Formoso, São

Francisco, Sinimbu e Una, além das lanchas Ipanema, Jatobá e Penedense (ALMEIDA, 1989).

Assim, mediante pesquisas bibliográficas prévias foram identificados, dentre todas as embarcações adquiridas pela Companhia, quatro navios a vapor soçobrados na costa do Estado de Pernambuco, são eles: Marquês de Olinda (Goiana, 1856), Persinunga (Recife, 1866), Mamanguape (Recife, 1875) e o Pirapama (Recife, data do naufrágio desconhecida).

Marquês de Olinda

Foi o primeiro navio a vapor adquirido pela CPNCV. Ele foi trazido diretamente para Pernambuco de um estaleiro em Liverpool, Inglaterra, entre o final de 1855 e início de 1856. Segundo documentos da CPNCV datados de 1856, o Marquês de Olinda, em sua 1ª viagem, afundou na foz do rio Goiana, localizado no litoral norte do Estado, após colidir com um banco de lama (Figura 01). Ao que tudo indica, há a possibilidade de que o incidente tenha ocorrido devido à imprudência ou engano do prático. Felizmente, apesar de possuir cerca de cem passageiros e estar carregado, não houve vítimas.



Figura 01: localização aproximada do naufrágio do Vapor Marquês de Olinda, Goiana – PE.
Fonte: Google Earth, 2013.

Março, 1856,

Neste momento temos a infausta notícia de se haver perdido no banco de lama em Goiana o Vapor Marquês de Olinda por um engano do prático. O

vapor vinha completamente carregado, e tinha a bordo perto de cem passageiros; ainda que nem houve perda de vida tenhamos que lamentar, os passageiros, entre os quais há também senhoras, estas faltas de recursos, e cheios de apreensões por causa do temor que se desenvolva a cólera entre os mesmos, por tais valiosos motivos a direção da companhia por nesse instante requiere a vossa excelência que haja de socorrer esses passageiros e a proteção da carga que foi possível salvar dadas ordens necessárias já que na escuna Lindóia, ou o vapor de guerra Beberibe siga e passe possível hoje mesmo na referida barra de Goiana (CPNCV, 1856, v. 01, p. 30).

Tendo em vista esta situação, a Companhia sustentava a ideia de que a perda do Marquês de Olinda teria, de fato, ocorrido devido à imperícia do prático, que o navio estaria em plenas condições de navegação, bem como que o local onde acontecera o naufrágio (foz do rio Goiana-PE) era perfeitamente navegável.

Infelizmente a extrema imperícia de um prático produzindo o naufrágio deste belo vapor, em um lugar onde ele podia navegar perfeitamente, pareceu dar razão a todos os que clamaram contra as altas dimensões do mesmo vapor. Mas o grande carregamento que ele trouxe dos portos do norte, demonstrou não serem inúteis essas dimensões ⁷ (DIARIO DE PERNAMBUCO, 1856, f. 02).

Portanto, segundo documentos oficiais e notas jornalísticas, nota-se que o local onde ocorrera o naufrágio do Marquês de Olinda, de fato, era propício a navegação de uma embarcação daquele porte. Dessa forma, observa-se que os fatores que motivaram o incidente marítimo daquele navio estão possivelmente relacionados à imprudência e imperícia do prático responsável no momento, devido à falta de cuidado na condução do navio, no possível desconhecimento da cartografia litorânea local e falta de habilidade ou experiência necessária a tais atividades.

Persinunga

O navio Persinunga foi adquirido pela Companhia com o intuito de dar continuidade aos seus serviços e, obviamente, recuperar financeiramente a Empresa, entretanto, anos depois a compra, esta embarcação também teve destino semelhante ao 1º vapor da CPNCV, vindo a naufragar.

Segundo documentos da Empresa datados de 1866, além de Sette (1948) e dos jornais do país daquela época, o Vapor Persinunga naufragou em 22 de novembro de 1866 na entrada da barra do Recife (Figura 02). Assim, de acordo com Rios (2010), de fato, existe um

navio de ferro naufragado na altura do farol do Porto do Recife que pode ser o Vapor Persinunga. Entretanto, em face das condições péssimas de visibilidade do local, ainda não foi possível confirmar a identidade desta embarcação.

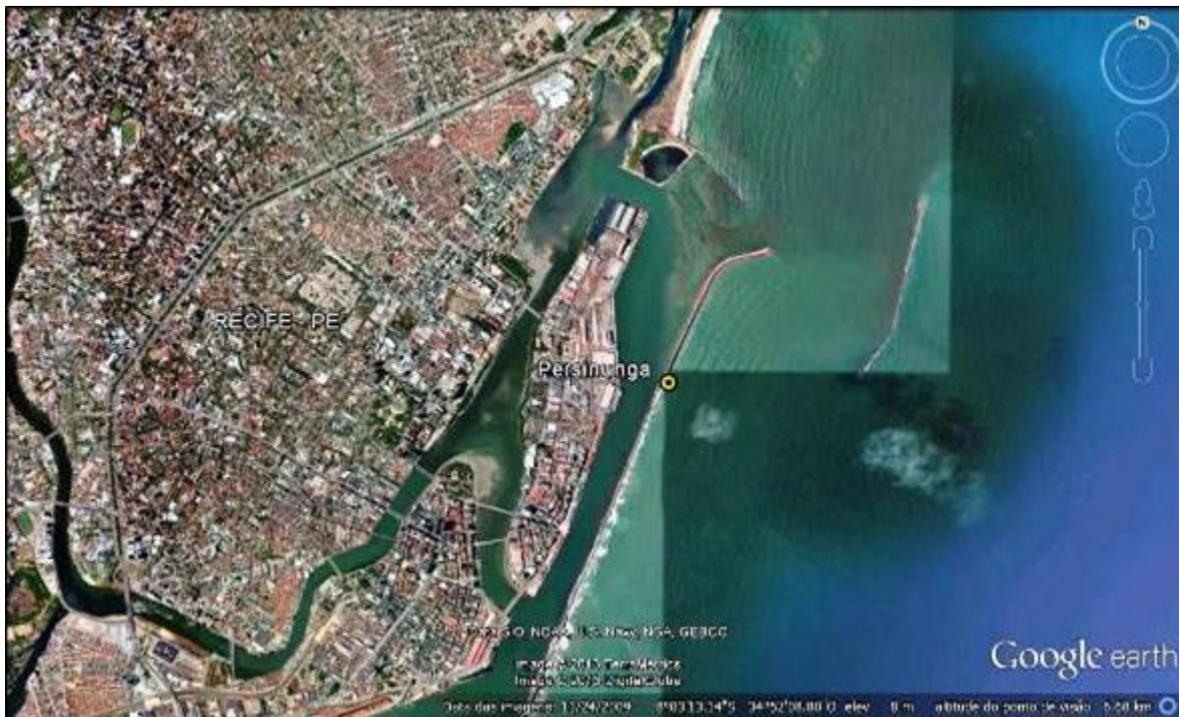


Figura 02: localização aproximada do naufrágio do Vapor Persinunga, Recife – PE. Fonte: Google Earth, 2013.

22 de novembro de 1866,

Cumpra esse em resposta ao ofício de Vossa Excelência datado de ontem dizer [...] vai ter a Companhia apresentar um vapor disponível que possa expedir para o presídio de Fernando. Acabamos de perder um de nossos vapores, o Persinunga [...] (CPNCV, 1866, v. 02, p. 78).

A Companhia Pernambucana de Navegação Costeira vai ficar em maiores dificuldades com a perda do Persinunga, que ao entrar a barra, às 6 horas da manhã de 11 do corrente, de volta de sua viagem aos portos do norte, naufragou sobre a pedra denominada de Tartaruga⁸, a cujo centro ficou como colado, com toda a proa fora d'água e a poupa inteiramente submergida. [...] Ao naufragar o Persinunga, dirigia-lhe os movimentos um prático de carta; o dia estava claro; o mar ostentava-se sereno (DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO, 1866, f. 01)⁹.

No geral, foi considerado pela própria empresa e jornais em circulação na época que era de difícil identificação o motivo do naufrágio do Persinunga, devido ao fato do navio estar

sob o comando de um prático habilitado no momento do incidente e a meteorologia e condições do mar estarem propícias a navegação.

Apesar disto, com a intenção de interpretar estas informações e chegar a novas conclusões, analisando os fatos deste evento e considerando os possíveis fatores causadores de naufrágio pontuados neste trabalho, observa-se que o incidente do Persinunga, possivelmente, teria ocorrido devido ao fator humano associado ao cartográfico, ou seja, a imprudência do prático e o desconhecimento da situação geográfica litorânea do local.

Mamanguape

Não se sabe ao certo quando a Companhia adquiriu o navio Mamanguape, entretanto, segundo notas jornalísticas datadas de 1863, esta embarcação já circulava entre portos do Nordeste. Neste mesmo contexto, de acordo com arquivos da empresa datados de dezembro de 1866, esta mesma embarcação, em certo momento, foi requerida para realizar serviços corriqueiros de responsabilidade da empresa, devido à perda recente do Vapor Persinunga.

1º de dezembro de 1866,

A Companhia Pernambucana tendo em consequência da infeliz perda do seu Vapor Persinunga desviado de fazer uma viagem ao porto do Norte no mês já findo cumpre agora aquele dever expedindo [...] o Vapor Mamanguape até a Granja, para o que solicite a aprovação de vossa excelência e rogo a vossa excelência a graça de assim fazer constar as sesmarias geral e provincial para que a viagem referida seja considerada como pertencente ao mês passado. (CPNCV, 1866, v. 02, p. 80).

Neste contexto, não se sabe acerca das causas do naufrágio do Vapor Mamanguape. Isto se dá, possivelmente, devido à inexistência de uma documentação mais detalhada sobre este evento. Dessa forma, atualmente, há o registro de apenas um único documento oficial da Companhia que faz menção ao o que ocorreu com o vapor Mamanguape. Trata-se de um relatório da assembleia geral dos acionistas da empresa redigido pelo gerente interino Thomas M. Connan em 15 de fevereiro de 1875.

Desse modo, o que se tem documentado é que em fevereiro de 1875 o Vapor Mamanguape foi posto na Coroa dos Passarinhos, localizada nas imediações dos atuais bairros de Brasília Teimosa e Pina, Recife-PE, para desmanche e posterior venda do material férreo extraído do mesmo.

Segundo o relatório em questão, a Companhia estaria obrigada a retirar, no prazo de um ano, o referido vapor do ponto de desmanche, atendendo a ordens expedidas pelo governo. Esta ordem foi imposta, devido à morosidade e despesa na realização do processo de desmonte, o qual muito dependia do regime das marés do local.

[...] O Mamanguape foi posto na Coroa dos Passarinhos, neste porto, para proceder ao desmancho [...] Sendo a companhia obrigada a retirar do ponto em que se acha o referido vapor [...] o governo [...] resolveu conceder o prazo de um anno para dentro d'elle concluir-se o desmancho encetado (CPNCV, 1875, v. 02, p. 04 e 04).



Figura 03: Localização aproximada do naufrágio do Vapor Mamanguape, Recife – PE.
Fonte: Google Earth, 2013.

Tendo em vista o que foi descrito, o principal fator causador do abandono do Vapor Mamanguape está possivelmente ligado a motivos de desuso e inviabilidade para navegação da embarcação, provocados principalmente pela falta de manutenção e ações de conservação na parte estrutural ou, até mesmo, pelo fator de custo/benefício para o reparo do navio que, por um lado, são de inteira responsabilidade da Companhia, mas por outro, neste caso, possivelmente era desinteressante economicamente a empresa fazê-lo.

Pirapama

O Vapor Pirapama foi trazido da Inglaterra pela CPNCV e passou a operar em 04 de junho de 1867. Esta embarcação normalmente realizava atividades relacionadas ao comércio marítimo entre as regiões Norte e Nordeste e, ocasionalmente, dirigia-se as regiões Sul e Sudeste, efetuando o transporte de cargas, além de pessoas e dinheiro.

Atualmente, segundo alguns sites de mergulho, o naufrágio do Pirapama teria ocorrido propositalmente, em 1889, a seis milhas náuticas da costa, defronte ao porto do Recife nas coordenadas geográficas 08° 03' 023" S e 034° 46' 058" W (Figura 04). Contudo, embora realmente exista um navio a vapor de rodas posicionado no ponto em questão, de acordo com arquivos da Companhia, o navio Pirapama ainda estava em atividade durante março de 1890, bem como, passou a ser utilizado como pontão para o armazenamento de carvão no Porto do Recife, pelo menos, até abril de 1898, segundo informações de documentos oficiais da Companhia.

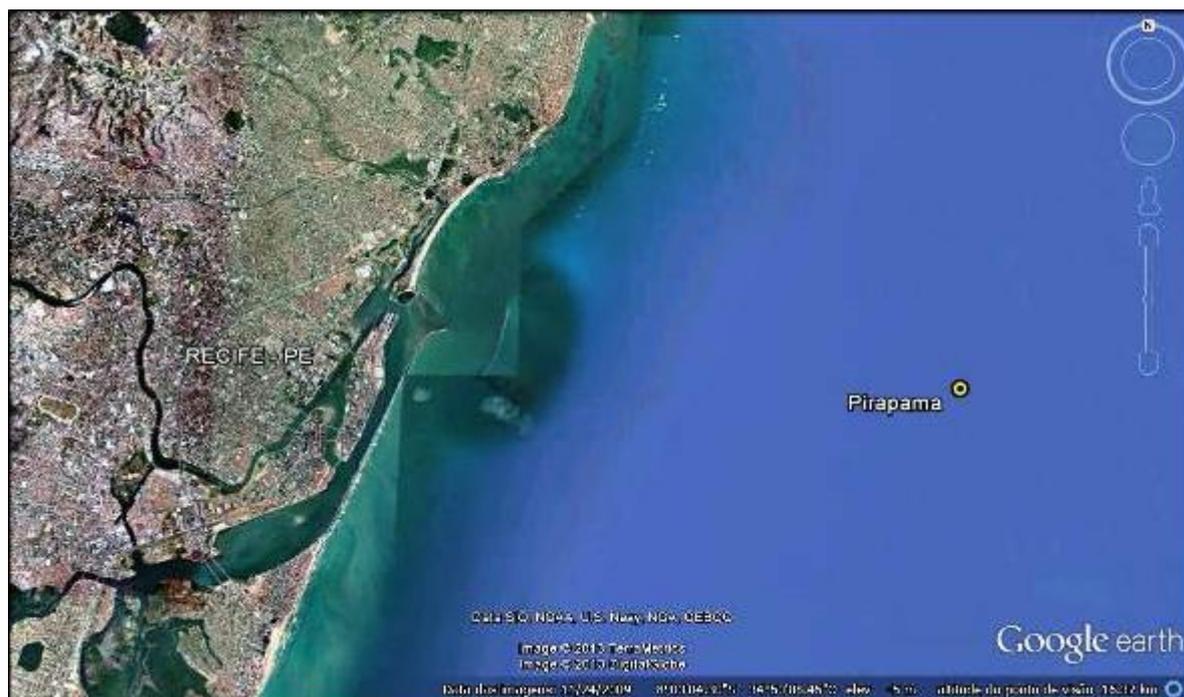


Figura 04: localização aproximada do naufrágio do Vapor Pirapama, Recife – PE.
Fonte: Google Earth, 2013.

24 de março de 1890:

Regressando no dia 26 e não hoje, como era esperado, o Vapor Pirapama desta Companhia, em regresso de sua viagem aos portos do Norte, fica, por essa razão, transferida a sua saída aos portos de Tamandaré e Rio Formoso, para o amanhecer do dia seguinte, 27 do corrente; o que vos comunico aguardando a uma aprovação (CPNCV, 1890, v. 05, p. 99).

Diversas embarcações:

[...] Essas embarcações, adaptadas ao fim que tínhamos em vista, tem-nos prestado os melhores serviços, economizando uma boa verba de despesa. Já não representam elas os valores da compra por que tivemos de retirar-lhes algum material que vendemos ou recolhemos ao Almojarifado [...] Servem ainda de pontões o antigo paquete Pirapama e a barca Maria Angelina que precisam de alguns reparos e vamos fazê-los [...] (CPNCV, 1894, v. 06, p. 17).

03 de abril de 1898:

Em consequência do naufrágio do Vapor Pirapama, obrigando a Companhia mandar para o lugar do sinistro os vapores Jaguaribe e Mundaú, não é possível fazer seguir para o Sul um vapor no dia 5 do corrente, como de costume [...] (CPNCV, 1898, v. 06, p. 79).

Durante a sua vida útil, o Pirapama sofreu alguns problemas no maquinário, sofrendo um encalhe na barra do rio Potengi, em Natal, RN, em 27 de março de 1878. Também precisou aportar por motivos de força maior em Mossoró, RN, quando regressava do Arquipélago de Fernando de Noronha, em 18 de janeiro de 1879. E em outra ocasião, recebeu caldeiras novas em 1880, as quais sofreram reparos em 26 de março de 1885 (RIOS, 2010).

Em meio a esses fatos, o evento mais memorável e documentado acerca da vida marítima do Pirapama foi o seu abalroamento com o vapor Bahia, o qual pertencia a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor ocorrido na localidade de Ponta de Pedras, Goiana-PE, em 25 de março de 1887.

Segundo Rios (2010), nesta data o Pirapama saiu do Recife com destino aos portos do Norte do país e, próximo ao município de Pontas de Pedras, abalroou-se com o vapor Bahia, tendo este último navio afundado em 10 minutos. O vapor Bahia tinha zarpado de Camocim, Ceará, com destino à Recife e seguiria para outros portos do Sudeste e Sul do Brasil. Entretanto após este incidente, o Pirapama, mesmo tendo sido avariado, conseguiu retornar ao porto do Recife, onde foi reparado, e voltou a operar em 17 de setembro de 1887.

Estudos arqueológicos realizados no Pirapama (RIOS, 2010) indicam que o fator causador deste naufrágio pode estar possivelmente relacionado ao fator humano proposital, devido ao casco do mesmo apresentar indícios de desgaste e infiltração o que, conseqüentemente, possibilitou o posterior descarte do uso e afundamento proposital a 06 milhas náuticas do porto do Recife.

Tal afirmativa procede, uma vez que o navio encontra-se com a maioria de suas peças, componentes e acessórios removidos, ou seja, desaparelhado. Também não foram

encontrados vestígios de carvão mineral no seu interior, mas sim ao redor do navio e dispersos em pequena quantidade no leito marinho, o que demonstra que ele não possuía combustível para navegar no momento do naufrágio (RIOS, 2010).

Entretanto, vale ressaltar que, até então, não foram encontrados registros documentais oficiais precisos nos arquivos da empresa ou em notas jornalísticas da época sobre os reais motivos do naufrágio do Vapor Pirapama (Figura 05).

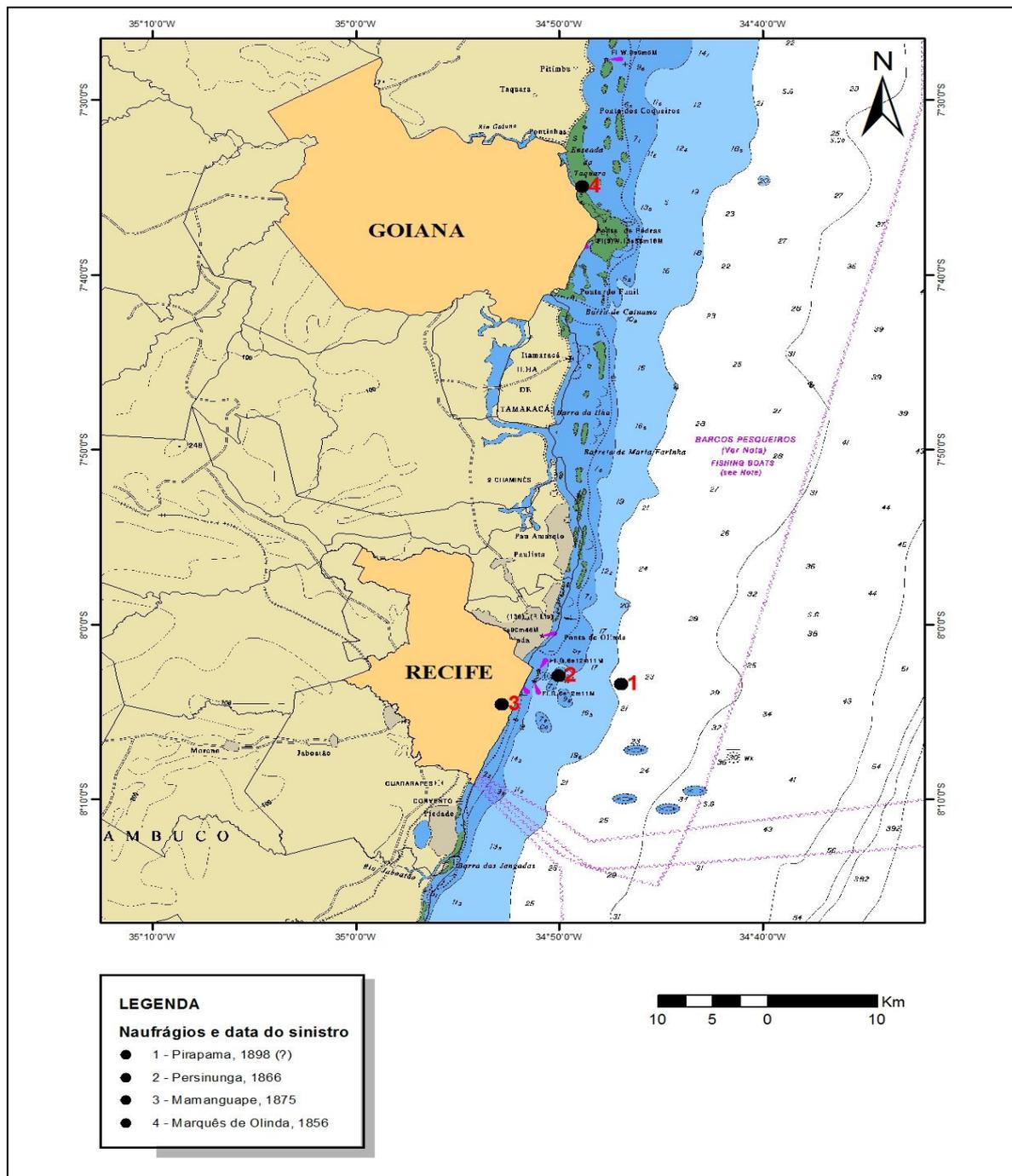


Figura 05: Extrato da carta náutica 22200 da DHN – Diretoria de Hidrologia e Navegação. Elaborado por: Amanda Tavares, 2013.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Associando o cenário de atuação da CPNCV com a análise dos possíveis fatores causadores de naufrágio das embarcações em questão, observa-se que as principais causas dos naufrágios estão possivelmente relacionadas a fatores humanos combinados a outros motivos, tais como o cartográfico e estrutural devido à imperícia ou negligência do próprio homem; desconhecimento da geografia local, assim como a falta de manutenção e reparos devidos nos navios.

Dessa forma, tendo em vista questões como: a falta de comprometimento, por vezes, da Companhia na execução de melhorias das condições portuárias necessárias a navegação a vapor em Pernambuco; o despreparo e negligência associados ao desconhecimento da geografia litorânea local de funcionários responsáveis pela navegabilidade das embarcações; e, por fim, a carência de manutenção e reparos nos navios, torna-se compreensível a quantidade de incidentes marítimos e ações de abandono envolvendo vapores da CPNCV no Estado de Pernambuco.

No geral, o trabalho buscou explorar outras esferas documentais que pudessem divulgar novas possibilidades quanto à identificação dos fatores causadores dos naufrágios dos navios que pertenceram a CPNCV, bem como dar subsídios para futuras pesquisas arqueológicas que venham a envolver e complementar o tema acerca da Companhia e seus vapores naufragados no litoral de Pernambuco.

NOTAS

¹ Os sítios de naufrágio são formados pelas embarcações e/ou navios soçobradas com tudo o que eles transportavam de material e pessoal no momento do sinistro (RIOS, 2010).

² A antiga sede da CPNCV funcionava no edifício do Forte do Matos, na Rua da Alfândega (atualmente próxima a Igreja Madre de Deus e o atual Paço Alfândega), na qual, logo em frente, fundeavam os vapores da Companhia. Este mesmo prédio foi demolido entre os anos 1914-1916 devido às obras do porto do Recife (PEREIRA DA COSTA, 1987; SETTE, 1945).

³ Caracterizada pela falta de habilidade e inexperiência com as manobras da embarcação, que só são adquiridas como tempo.

⁴ A falta de cautela ou precauções, além de atenção e descuido por parte dos responsáveis pelas manobras e manutenção da embarcação.

⁵ Caracterizada pelo descuido, falta de apuro, descaso, inobservância na execução de um ato. Um exemplo disto seria o adiamento no reparo de uma dada embarcação, quando esta necessita de um.

⁶ Informações orais fornecidas por meio de entrevista realizada com o Sr. Jorge Antônio Lopes em 03/01/2012, o qual foi um dos carvoeiros do Marguerite na época do sinistro.

⁷ JORNAL Diario de Pernambuco. Recife: v. Jul/Dez, folha 02, 09/08/1856.

⁸ Quebra- mar artificial construído em meados do século XIX sobre os recifes naturais emergentes na entrada da barra do Recife. Também denominado de Pedra Seca e destinado a evitar a passagem das ondas no local Fonte: BAIRRO do Recife. Disponível em: <<http://www.recife.pe.gov.br/cidade/projetos/bairrodorecife/secxix.htm>>. [s. d.]. Acesso: 13/04/ 2013.

⁹ JORNAL Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: v. Jan/Dez, folha 01, 27/11/1866.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, S. C. C. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1989, pp.162; 167; 178; 219-220.

BARRETO NETO, R. C. *Flores ao Mar*. Salvador: Presscolor, 2006, p. 117.

BRITO, B. G. *História trágico-marítima*. Rio de Janeiro: Lacerda Editores/Contraponto Editora, 1998, pp. 27-36.

COMPANHIA Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor S. A. *Arquivos da Empresa*. Recife: [s.n.], 1854 - 1908.

CUNHA, L. F. C. De volta ao passado, mergulhando sobre o Galeão Sacramento. Rio de Janeiro: *Revista Marítima Brasileira*, v. 110, n. 4/5, 1990, pp. 31-40.

_____. Sítio do Galeão São Paulo: Pesquisa arqueológica não é caça ao tesouro. Rio de Janeiro: *Revista Marítima Brasileira*, v. 114, n. 1/3, 1994, pp. 15-20.

DECRETO Oficial. *Decreto N. 3.149 de 3 de Setembro de 1863*. Brasília: Subsecretaria de Informações, Senado Federal. Disponível em: <www6.senado.gov.br>. Acessado em 20.08.2012.

JORNAL Diario de Pernambuco. Recife: v. Jul/Dez, folha 02, 28/07/1856.

_____. Recife: v. Jul/Dez, folha 02, 09/08/1856.

JORNAL Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: v. Jan/Dez, folha 01, 27/11/1866.

LIMA, M. O. *Pernambuco e o seu desenvolvimento histórico*. Recife: CEPE, 1975, pp. 63-66.

MELLO NETO, U. P. O galeão Sacramento (1668): um naufrágio do século XVII e os resultados de uma pesquisa de Arqueologia Subaquática na Bahia (Brasil). Rio de Janeiro: *Revista Navigator*, n. 13, 1977, pp. 07-40.

_____. O cabo de Santo Agostinho e a baía de Suape: Arqueologia e História. Recife: *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambucano*, v. LIII, 1981, pp. 31-112.

PEREIRA DA COSTA, F. A. *Anais Pernambucanos*. 2 ed. v.II, Recife: Fundarpe, 1987, p. 5.

RAMBELLI, G. *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, p. 132.

_____. *Arqueologia Subaquática do Baixo Vale do Ribeira - SP*. Tese (Doutorado em Arqueologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003, p. 259.

RIOS, C. *Identificação arqueológica de um naufrágio localizado no lamarão externo do porto do Recife, PE, Brasil*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2007, p. 25.

_____. *Arqueologia subaquática: identificação das causas de naufrágios nos séculos XIX e XX na costa de Pernambuco*. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010, p. 160.

_____. Subsídios para a arqueologia subaquática: fatores causadores de naufrágios. Rio de Janeiro, *Revista Navigator*, v. 6, n. 11, p. 90-104, 2011.

SETTE, M. *Porto do Recife*. Recife: Prefeitura Municipal do Recife, 1945, p. 28.

_____. *Arruar: História Pitoresca do Recife Antigo*. Rio de Janeiro: Livraria-Editora da Casa do Estudante do Brasil, 1948, p. 392.

XAVIER, C; ACIOLI, V. *José Mamede Alves Ferreira: Sua Vida – Sua Obra, 1820-1865*. Recife: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes, 1985, pp. 55-57.