

**O NAUFRÁGIO DO VAPOR RIO APA (1887) SOB A ÓPTICA DA ARQUEOLOGIA
MARÍTIMA: CONTEXTOS, RELAÇÕES E RESSIGNIFICAÇÕES.**
THE WRECK OF THE STEAMSHIP RIO APA (1887) UNDER THE OPTICS OF MARITIME
ARCHEOLOGY: CONTEXTS, RELATIONS AND RESIGNIFICATIONS.

Ramsés Mikalauscas Farherr

Vol. XIV | n°27 | 2017 | ISSN 2316 8412



O naufrágio do vapor *Rio Apa* (1887) sob a óptica da Arqueologia Marítima: contextos, relações e ressignificações.

Ramsés Mikalauscas Farherr¹

Resumo: No decorrente artigo pretendemos, a partir do estudo de caso do naufrágio do navio a vapor Rio Apa (1887), elucidar a necessidade de incrementar nas pesquisas da arqueologia marítima, sobretudo na América Latina, abordagens de contextos, relações assim como processos de ressignificação de naufrágios. Assim, poderemos desenterrar os elos perdidos no tempo entre embarcações e sociedades, bem como demonstrar que essas ligações não se desatam no momento do naufrágio, mas sim criam suturas entre o passado (pré-naufrágio) e o presente (pós-naufrágio), ressignificando sua essência. Durante esse processo, o naufrágio pode ser transformado em um símbolo que pode refletir reclamações e interesses sociais.

Palavras-chave: Rio Apa; Arqueologia Marítima; Contextos; Relações; Ressignificação.

Abstract: In this article we intend from the case study of the shipwreck of the steamship Rio Apa (1887), to elucidate the need to increment research on maritime archeology, especially in Latin America, approaches to contexts, relationships as well as processes of resignification of shipwrecks. In this way we can unearth the links lost in time between vessels and societies, as well as demonstrate that these connections are not lost at the moment of shipwreck, but instead create sutures between the past (pre shipwreck) and the present (postwreck), resignifying its essence. During this process, the shipwreck can be transformed into a symbol that can reflect complaints and social interests.

Keywords: Rio Apa; Maritime Archeology; Contexts; Relations; Re-signification.

INTRODUÇÃO

Durante a Guerra do Paraguai (1864-1870) as vias fluviais interiores do Brasil que possibilitavam a ligação entre a bacia Amazônica e o Oceano Atlântico, grande parte situadas em fronteiras nacionais, estavam sujeitas a mudar de mãos diante daquele conflito. O Paraguai ambicionava expandir seu território, e, caso conseguisse, impossibilitaria a ligação fluvial do interior do Brasil até o Atlântico Sul.

As companhias brasileiras de navegação a vapor designadas para percorrer as rotas fluviais do país desempenharam um importante papel nesse período, transportando cargas e tropas, além de mensagens entre o Império e o interior do Brasil, já que eram também responsáveis pelo serviço de correio. Em 1874, a Companhia Nacional de Navegação a Vapor assume a “Linha do Sul”, responsável pela rota que ligava o Rio de Janeiro, via estuário da Prata, até o porto fluvial de Corumbá, no Mato Grosso. Cinco anos depois, em 1879, a Companhia lança nas águas o seu novo pacote a vapor, o *Rio Apa*, construído em Glasgow por Henry Murray Co, em 1879, destinado à navegação fluvial. O vapor *Rio Apa* executou até 1882 apenas a linha fluvial que ligava Montevidéu até Corumbá (MS), sendo, em agosto daquele ano, adaptado também para a rota marítima que ligava o Rio de Janeiro até a capital Uruguiaia, exercendo assim função dobrada.

¹ Graduado em Arqueologia pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG), Brasil.

Em uma noite fatídica de tormenta, o *Rio Apa* se encontrava ao largo da costa do Rio Grande do Sul quando, devido a uma potente tempestade, se viu obrigado a se lançar em alto mar para tentar atravessar o mal tempo, porém de onde nunca retornou. A tempestade que abateu o *Rio Apa* no inverno de 1887 estendeu-se por mais quatro dias, e, durante esse período, outros tipos de navios também soçobraram sob força da intensa tormenta, e cujos efeitos se fizeram sentir por todo o Atlântico sudoeste, desde o Uruguai até o Rio de Janeiro (FARHERR, 2016). Posteriormente ao seu acidente, houve calorosos debates tanto na imprensa quanto na sociedade de maneira geral e nos altos escalões da política, sobre as condicionantes que possibilitaram seu naufrágio e as responsabilidades dos órgãos competentes.

Em meio a essas discussões, foi tomando corpo um argumento que viria a se tornar um símbolo regularmente empregado pelas elites comerciais e políticas para viabilizar projetos do seu interesse, como por exemplo, a melhoria na barra do Rio Grande e no sistema meteorológico do país. O *Fator Apa* - termo utilizado aqui para designar a construção de um símbolo a partir de sua ressignificação social gerando um essencial argumento técnico-político nas discussões nacionais sobre as más condições gerais da navegação brasileira e meteorológicas – se tornou um elemento fundamental na reclamação de mudanças.

Veremos também como abordagens de contextos, relações e ressignificações dentro da arqueologia marítima, sobretudo na América Latina, podem e devem ser incrementadas nos estudos arqueológicos que se debruçam em aspectos da cultura material marítima.

A ARQUEOLOGIA MARÍTIMA EM CONTEXTOS COLONIAS: SUPRINDO CARÊNCIA DE FONTES MATERIAIS, TRAZENDO MARGENS AO CENTRO.

Fato comum na realidade acadêmica latino-americana é a falta de recursos para fomentar o pleno desenvolvimento científico, agravando-se mais quando se trata de novas áreas. A Arqueologia Marítima/Subaquática é sabidamente um ramo da ciência que apresenta custos elevados devido ao ambiente que pesquisa. Por um lado, isso significa o encolhimento de possibilidades; por outro lado, abre espaço à criatividade. Em casos como o do *Rio Apa*, sabe-se vagamente a respeito de sua localização, apesar de algumas fontes delimitarem o possível local de seu naufrágio. Essa suposta área é caracterizada pela baixa visibilidade e excessiva presença de sedimentos, devido a Lagoa dos Patos (Figura 01). Dessa maneira, sua localização e posterior prospecção seriam demasiadamente custosas. Mas a ausência do material físico não significa a inviabilidade da pesquisa, mas sim o repensar das vias de acesso alternativas para aquela cultura material, abrindo caminho para novas abordagens. Nesse sentido Thiesen (2009) confirma tal perspectiva:

A materialidade da cultura é a via de acesso do arqueólogo a outros aspectos da cultura. Essa materialidade é passível de observação direta em alguns casos, porém, há aqueles vestígios que foram destruídos, que foram efêmeros ou que nunca foram realizados (um projeto, por exemplo). Existem, então, pelo menos, dois modos de ter

acesso à cultura material de uma sociedade que não se excluem, mas que, antes, se complementam: a observação direta e a indireta. (THIESEN, 2009, p.145).

Dentro desse entendimento, a observação indireta incluiria registros documentais de maneira geral (mapas, fotos, revistas, jornais, almanaques, etc.) que, quando sob análise minuciosa do pesquisador, levando em conta intenções, inclinações e períodos de produção, abrem uma nova porta de acesso aos horizontes da cultura material.

Flatman e Staniforth (2006) nos apontam que, dentro de pesquisas em contextos pós-coloniais, boa parte da Arqueologia Histórica pode ser dita também como Arqueologia Histórica Marítima, visto que o registro histórico-arqueológico está intimamente ligado aos movimentos marítimos globais de coisas e pessoas. De natureza semelhante é o raciocínio de Musgrave (2006) quando aponta que, conforme as tradições norte-americanas, o recente desenvolvimento da arqueologia histórica pode ser compreendido como um método para estudar os processos de formação do mundo moderno - isso, segundo ela, possibilitaria a introdução de agentes marginalizados do mundo colonial dentro da história. Assim, o *Rio Apa*, como boa parte dos agentes e da memória marítima do Brasil Oitocentista, dentro do contexto colonial pré-moderno, podem ser considerados, de seus períodos até hoje, agentes marginalizados. O processo de marginalização pode ser verificado quando constatamos a ausência da memória e do registro desses agentes devido ao eurocentrismo que dominou e ainda domina a ciência de forma geral. É justamente devido a esse processo, junto a autores que pensam a *práxis* da arqueologia marítima, sobretudo na América Latina, que procuramos remontar partes essenciais dessa história, haja vista que especificamente no caso do *Rio Apa*, sua ressignificação social pós-naufrágio alterou relações e contextos, tendo impacto direto sobre instituições, paisagens e locais.

Para trazer das margens ao centro memórias renegadas de culturas e pessoas esquecidas, é necessário, antes de tudo, analisar os contextos e as relações nas quais estavam inseridos o objeto de pesquisa. Todavia, como apontam dois autores da área, “(...) esses temas tradicionais e o limitado envolvimento com a arqueologia marítima (...) indicam não apenas o potencial inexplorado de estudos contextuais ou situacionais em arqueologia marítima ‘global’, mas também o forte conservadorismo das agendas de pesquisa do campo” (FLATMAN e STANIFORTH, 2006, p.188).

O NAUFRÁGIO DO VAPOR RIO APA (1887) SOB A ÓPTICA DA ARQUEOLOGIA MARÍTIMA: CONTEXTOS, RELAÇÕES E RESSIGNIFICAÇÕES.

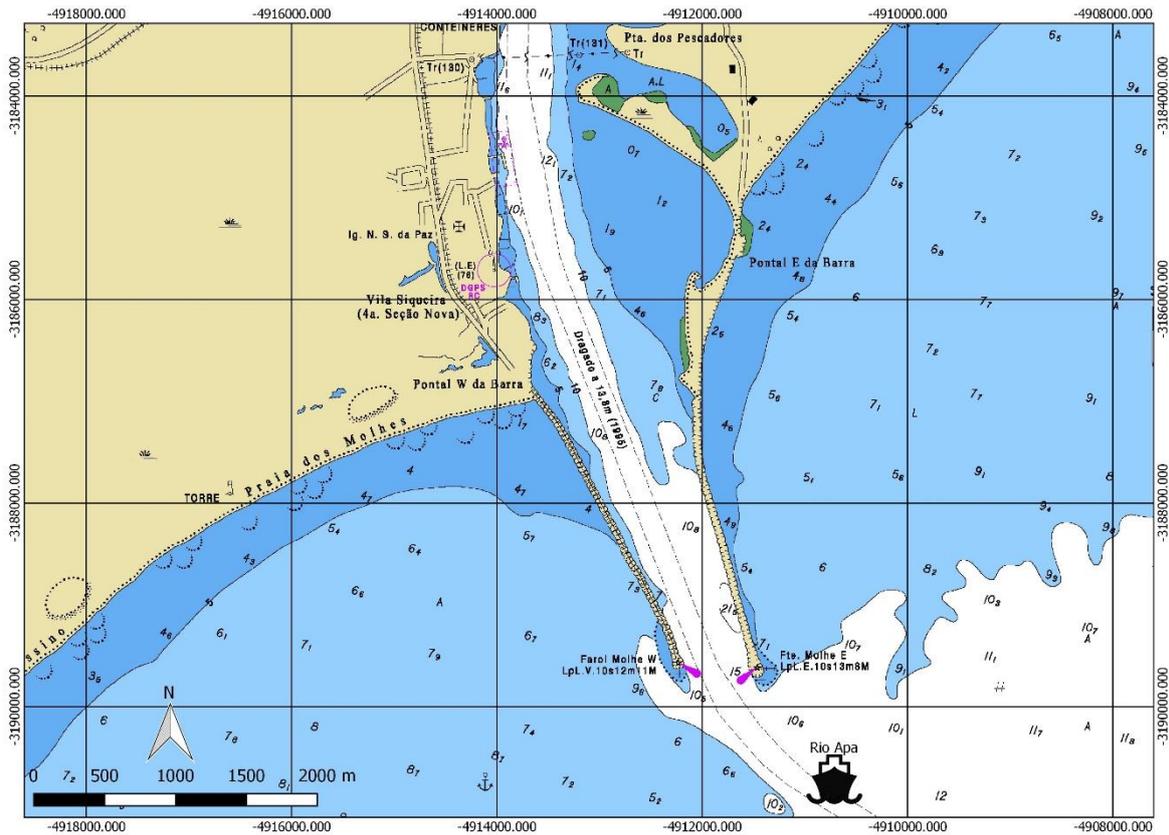


Figura 01: Canal que liga a Lagoa dos patos ao Oceano Atlântico e o provável local do naufrágio do *Rio Apa*.

Enquanto muito dos arqueólogos marítimos ainda estão mais preocupados com epopeicos naufrágios e estruturas, afastam-se daquilo que deveria ser por excelência o foco de suas pesquisas, ou pelo menos parte dela: Os atores e artefatos que a história tradicional dispensa. Enclausurado em três grandes tradições regionais (FLATMAN E STANIFORTH, 2006), esquecem-se as particularidades históricas, sociais e políticas de cada região, não alcançadas completamente por abordagens globais. Essa carência precisa ser urgentemente sanada por abordagens e métodos próprios. Precisamos superar a mera importação acrítica de abordagens para criar uma própria, latino-americana. Alguns autores (RAMBELLI, 2006, 2008; TORRES, 2010, 2015; MUSGRAVE, 2006; FERNANDEZ, 1997; VALENTINI E CANO, 1997) já contribuíram para o avanço de teorias e métodos regionais, incluindo em suas pesquisas, respectivamente: o estudo de navios negreiros, reflexos sob a inexistência de leis de preservação do patrimônio marítimo e subaquático; contextos históricos e sociais ligados a cultura marítima e naufrágios, naufrágios intermareais; relações sociais de um naufrágio inglês e argentino; uso de fontes etnohistóricas para demonstrar a importância da navegação para as sociedades indígenas; adaptação e reformulação de uma metodologia de prospecção subaquática europeia (empregada em águas sem visibilidade e com fortes correntes), para um contexto específico argentino.

Todas essas novas abordagens trazem luz justamente sobre patrimônios, culturas, memórias e direitos renegados pelo poder público e até mesmo pelos próprios arqueólogos. Entretanto,

especificamente no Brasil, mesmo com a expansão qualitativa e quantitativa de profissionais na área, notoriamente nas últimas décadas devido à ampliação do sistema público federal (DURAN et. al. 2014), ainda há muito a ser feito no âmbito sociopolítico para construir bases sólidas na preservação do patrimônio subaquático e marítimo, não apenas neste país, mas também na América Latina e Caribe de uma maneira geral (CEANS, 2004; RAMBELLI, 2008; CIARLO, 2009; UNESCO, 2003).

Desse problema surge talvez outra solução, proposta aqui: incrementar uma abordagem de contextos, relações e ressignificações (Figura 02). Isto significa ir além de meros estudos espaciais e tecnológicos de naufrágios em seu *post-mortem*, no sentido de ter-se em mente que um naufrágio, era, antes de tudo, uma embarcação com sua própria micro sociedade flutuante, complexa e dinâmica, dada a sua natureza multiétnica, transnacional e intercultural característica da cultura mercantil-marítima atlântica (TORRES E FARHERR, 2016), possuindo objetivos econômicos, sociais e culturais específicos. Além disso, cada embarcação, desde seu projeto até sua construção, vida, morte (no sentido do desuso) e ressignificação, possui intenções funcionais, simbólicas e estratégicas, desde quem a projetou, manejou e remanejou. É na embarcação também que se desenvolvem (tanto em seu interior como em terra firme) diversas relações com uma rede de interligação entre atores sociais, instituições e locais, forjando e sendo forjada por diferentes identidades, estendendo sua influência, como no caso analisado, após o naufrágio em um processo de ressignificação social. Como cultura material, pode muito bem transformar paisagens, hierarquias, relações e pessoas, tanto em mar quanto em terra, sendo necessário, assim, o estudo sistemático de todas as dimensões alcançadas pela embarcação. Em outras palavras, necessitamos de uma percepção holística dentro de abordagens históricas na Arqueologia Marítima, sendo, portanto, as relações, contextos e ressignificação de naufrágios suas partes indelévels. Como afirma Tânia Andrade de Lima “Se, por um lado, Arqueologia é estudo da cultura material, por outro, os estudos de cultura material transcendem a prática arqueológica” (ANDRADE LIMA, 2011, p.11).

Muckelroy (1978), pioneiro da Arqueologia Marítima, já havia proposto o estudo de contextos, usando outros recursos como fontes históricas, arqueológicas e orais, porém aplicou-as precisamente em questões depositárias e espaciais, observando mais os processos de formação e transformação de sítios submersos do que de fato em contextos históricos, sociais e políticos. Vera Moya (2012), inspirada em Muckelroy, ao descrever as investigações de Arqueologia Marítima no México, propôs ideia semelhante, mas ainda assim com foco em contextos de sítios arqueológicos submersos.

Siguiendo el planteamiento de Pascal de que todas las cosas son “causadas y causantes, ayudadas y ayudantes, mediatas e inmediatas, y que todas [subsisten] por un lazo natural que liga a las más alejadas y a las más diferentes”, el sistema interpretativo o la estrategia más adecuada para la arqueología marítima en el estudio de accidentes navales es la búsqueda y establecimiento de conexiones entre los distintos momentos y causas, no solamente al interpretar el propio evento, sino también al interpretar el conjunto de acontecimientos y circunstancias inmediatas relacionadas (MOYA, 2012, p.35)

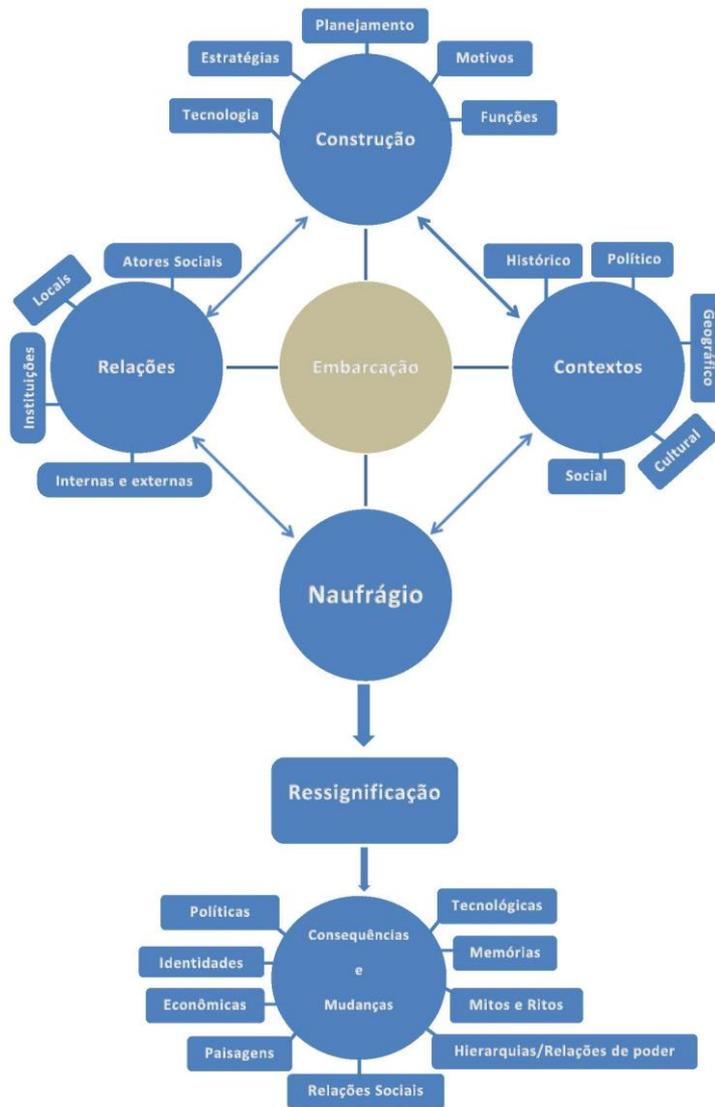


Figura 02: Diagrama das abordagens de contextos, relações e ressignificações.

Um naufrágio não torna estáticas as ações passadas e presentes sobre ele, ao contrário, continua cambiando, estruturando e ressignificando seus contextos. A pressão que o volume de água impõe sobre ele, assim como as partículas que por vezes impedem sua visualização, não interrompem o fluxo de significados que a sociedade em terra dá a ele, nem impossibilita que a história o visualize, mesmo que tardiamente.

A abordagem de relações, contextos e ressignificações de naufrágios dentro do estudo histórico de embarcações, têm como característica primordial contemplar uma grande rede de correlações entre objetos, pessoas, locais e entidades, dilatando as chances de tocar em aspectos que interessem a diferentes públicos de diferentes locais. Tece também importantes ligações entre inúmeras pesquisas, tendo um potencial de impacto não só dentro da própria ciência, mas principalmente nas sociedades. O redimensionamento que essa abordagem traz torna a Arqueologia Marítima muito mais consistente dentro

de todos os campos do saber que dela e nela são permeados, além de convertê-la em uma disciplina muito mais horizontal e abrangente no que concerne ao estudo de agentes, memórias, culturas e direitos naufragados nas águas turvas da história tradicional dos grandes feitos.

Realizado o pensamento, partimos então para seus resultados no caso específico desse estudo.

CONTEXTOS E RELAÇÕES: O CASO DO RIO APA

O período de Guerra do Paraguai coincidiu com o ápice da construção naval nacional no regime imperial devido à necessidade de material bélico. Somente o Arsenal de Marinha da Corte (AMC) construiu 14 navios, tendo entre eles o encouraçado *Tamandaré*, primeiro navio feito em território brasileiro (FILHO, 2011). Junto a isso, houve a chamada “liberalização da cabotagem brasileira” (1866-1891), em uma tentativa de incentivar a operação de companhias estrangeiras em águas brasileiras, devido a emergente necessidade de ocupação da continental e inóspita costa e, principalmente, à necessidade de delimitação dos corpos fluviais internos e fronteiriços.

Durante a segunda metade do século XIX, as companhias a vapor eram responsáveis por boa parte da navegação mercante, assim como pela comunicação entre o império e as províncias. Com a falência da companhia Paquete³ a Vapor em 1871, duas companhias surgem a partir da divisão dos bens materiais da falida, dividindo também suas rotas: a Companhia Nacional de Navegação a Vapor e a Companhia Brasileira de Navegação a Vapor. A primeira desempenhava a Linha do sul (da corte até Montevideu e de lá até Cuiabá parando com escala em alguns portos), enquanto a segunda executava a Linha do Norte (Espírito Santo, Bahia, Maceió, Pernambuco, Paraíba, Natal, Ceará, Maranhão, Pará e Manaus) (FILHO, 2010).

A Companhia Nacional de Navegação a Vapor teve seu funcionamento regularizado três anos após o término da Guerra do Paraguai, em 1873, executando tanto a tarefa de correio imperial, quanto meio de transporte de soldados, passageiros e cargas, em uma disputa Sul-Americana na ocupação dos corpos d’água internos que limitavam e cortavam o território de diversos países. Seu funcionamento foi autorizado no decreto nº 5451 de 29 de Outubro de 1873⁴, durante a já citada liberalização da cabotagem brasileira. Conforme o Art. 45 do dito decreto, seus primeiros diretores naquele triênio foram os acionistas Francisco de Figueiredo, Antonio de Calazans Raythe, José Joaquim Ferreira de Valença. Já de acordo com o Art. 21, o local de residência dos citados diretores dividir-se-iam entre Montevideu como forma de controlar a linha fluvial até Cuiabá e Rio de Janeiro para desempenhar o controle marítimo até a capital

² A partir de 1866 com o Decreto nº 3.631 passa-se a permitir que empresas estrangeiras realizem o serviço de cabotagem, desarticulando assim a “reserva de mercado”. Todavia em 1891 a Constituição republicana volta a tornar o serviço de cabotagem exclusivo apenas para navios nacionais.

³ Paquete (do inglês *packet-ships*) refere-se aos navios mercantes que prestavam serviço de correio, transporte de passageiros e cargas.

⁴ <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=67898>

Uruguia. Essa rota foi denominada “Linha do Sul”, em oposição a “Linha do Norte”. A Companhia Nacional de Navegação a Vapor era uma sociedade anônima, realizava 48 viagens redondas anualmente, e em 1885 com uma frota de treze vapores, recebia uma subvenção do Governo Imperial de 589:250\$000 (FILHO, 2010).

É importante observar que a chamada “Linha do Sul” surge no contexto de pós-guerra do Paraguai, devido às necessidades de consolidação da soberania nacional na posse das principais hidrovias que ligavam o interior do território sul-americano, desde a bacia Platina até a bacia Amazônica. Além disso, era a opção mais viável, rentável e rápida para ligar o centro do país através do estuário da prata até o Atlântico Sul, como apontam alguns autores: “(...) desta forma, Mato Grosso haveria de superar o problema de suas antigas vias de comunicação, lentas e custosas, por um meio que lhe propiciava maior rapidez e segurança que os antigos caminhos praticados desde os tempos coloniais” (ZANOTTI, 1989, p.302 *apud* ARRUDA, 2014).

O Decreto Imperial nº 5627 de 9 de Maio de 1874⁵ aprovou o contrato entre o Diretor Geral dos Correios e a Companhia Nacional de Navegação, para o serviço na linha do Sul, sendo então seu presidente Francisco de Figueiredo. Essa deveria realizar inicialmente uma viagem mensal do Rio de Janeiro a Montevidéu, com escalas por Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Quando requisitado pelo governo, também faria escalas nos portos de Paranaguá e de Santos, não excedendo 16 dias, nem 22 dias quando requisitado nas rotas adicionais. A companhia recebia também, a cada viagem redonda, uma subvenção do Império de 7:500\$000. Os envios dos correios, assim como um representante, tinham isenção de custos nas viagens da Companhia (ARRUDA, 2014, p. 7).

Em 1882, a partir do decreto nº 8468 de 24 de março de 1882⁶, renova-se o contrato com a Companhia, passando a autorizá-la a realizar o serviço das linhas entre Rio de Janeiro e Buenos Aires, fazendo três viagens redondas ao mês, e entre os portos de Desterro e Laguna, recebendo uma subvenção mensal de 6:666\$666.

A linha do Sul tinha como ponto inicial de viagem a Corte, situada no Rio de Janeiro. Como visto anteriormente, suas escalas variavam conforme as necessidades concebidas pelo Governo Imperial e a Companhia, o que salienta a importância tanto econômica quanto geopolítica das companhias de paquetes subvencionadas pelo governo de Dom Pedro II. Ao todo eram nove cidades de portos marítimos compreendidas pela rota – as atuais cidades de Santos, Iguape, Cananéia, Paranaguá, São Francisco, Itajaí, Florianópolis, Rio Grande e Montevidéu –, cerca de 5.300 km de percurso em mar. A linha fluvial, por sua vez, tocava mais sete portos – Buenos Aires, Rosário, Paraná (sem especificação), Corrientes, Asunción, Corumbá e Cuiabá (Figura 03), tendo essa rota aproximadamente 2.600 km. Ao todo eram dezesseis portos marítimos e fluviais envolvidos na Linha do Sul, sendo opcional a parada em alguns desses, totalizando

⁵ <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=59467&norma=75327> Acessado em 19/09/2016

⁶ <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=59161&norma=75018> Acessado em 19/09/2016.

7.900 km desde a sede da Corte até Corumbá. O próprio nome concedido ao *Rio Apa* é homônimo ao rio pelo qual passavam os vapores na Linha do Sul e ao qual, segundo um historiador, havia em suas margens se originado a Guerra do Paraguai: “(...) Finalmente, a questão dos limites e do domínio da margem direita do Rio Apa resultou no conflito de 1864, quando tropas paraguaias invadiram Mato Grosso” (REYNALDO, 2007, p.2).

Neste contexto, o *Rio Apa* foi encomendado pela Companhia Nacional de Navegação a vapor em 1879 e posto em operação inicialmente na linha fluvial entre Montevidéu e Corumbá. Era um dos principais paquetes responsáveis pelo transporte de soldados e correios para a região fronteira da cidade de Corumbá, como forma de manutenção e atualização das tropas nessa região geopoliticamente estratégica. Havia também outro homenageado com um dos principais rios do Brasil, o irmão gêmeo de tecnologia e companhia do *Apa*, o *Rio Branco*, também perdido em naufrágio no ano de 1883⁷.

156

DECISÕES

Relação das Companhias subvencionadas, com indicação dos vapores que possuem e dos portos em que tocam.

COMPANHIAS.	VAPORES.	PORTOS EM QUE TOCAM OS VAPORES.
Brazileira de Navegação a vapor.	<i>Bahia — Ceará — Pará — Cruzeiro do Sul e Paraná.</i>	Espirito Santo—Bahia — Jaraguá—Alagoas — Pernambuco— Parahyba—Rio Grande do Norte — Ceará — Maranhão e Pará.
Nacional de Navegação a vapor.	<i>Corumbá.</i>	Santos — Iguape — Cananéia—Paranaguá— S. Francisco — Itajahy — Santa Catharina—Rio Grande do Sul e Montevidéu.
A mesma companhia, linha fluvial.	<i>Itajahy e Cuyabá.</i>	Montevidéu — Buenos Ayres—Rozario—Paraná — Corrientes — Assumpção—Corumbá e Cuyabá.

Figura 03: Rotas Marítimas e Fluviais da Companhia Nacional de Navegação a vapor e suas respectivas escalas na Linha do Sul, no ano de 1874. Fonte: Colleção das decisões do governo do Império do Brazil, 1874: 204.

O ano em que o *Rio Apa* foi empregado em águas nacionais condiz com o período expansão das atividades de cabotagem na costa brasileira, em um esforço do Governo Imperial para estabelecer uma frota nacional que abrangesse toda a extensa costa do país, como forma de fortalecer a indústria naval

⁷ Considerado irmão gêmeo do *Rio Apa*, foi construído em Glasgow por Henry Murray & Co, tendo o seu motor feito por Mr. D. Rowan. Foi o segundo paquete (o primeiro foi o *Apa*) a mando do Sr. José Lourenço da Conceição. Naufragou em 1883 na costa do Rio Grande do Norte ao ser jogado por uma tempestade contra recifes de corais. Fonte: <http://wrecksite.eu/wreck.aspx?194949> ; The Rio News, 24 de abril de 1880, edição nº 12.

local, as atividades mercantis e comerciais, aumentando seus lucros. A partir disso, “(...) durante o período imperial a subvenção estatal estimulou a formação de uma significativa frota nacional da marinha mercante, notadamente no que se refere à navegação a vapor de cabotagem, a qual cresceu na segunda metade do século XIX”. (TORRES, 2010, p.60).

Tal discussão entre liberar o comércio para estrangeiros ou proteger a navegação foi pauta de muitas discussões políticas entre liberais e nacionalistas (FILHO, 2010). Concomitante a isso, iniciava-se a discussão da criação de rotas internas que ligassem a bacia Platina à bacia Amazônica como forma de interligar todos os eixos do país em uma rota que serviria de coluna vertebral do comércio, transporte e correio interno nacional. Além disso, as novas rotas facilitariam a importação e exportação com boa parte dos países latino-americanos cortados por esses rios. Dessa forma, o estabelecimento e subvenção das companhias de navegação a vapor, assim como a construção e emprego do vapor *Rio Apa* devem ser vistas sob a ótica do estabelecimento da soberania nacional perante as longas e despovoadas hidrovias interfronteiriças, no conturbado contexto das disputas geopolíticas no interior da América do Sul oitocentista.

RESSIGNIFICAÇÃO SOCIAL: A CRIAÇÃO DE UM SÍMBOLO E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Houve um claro rompimento entre o que o *Rio Apa* representava e o que ele passou a representar após sua ressignificação social pós-naufrágio. A sua utilização enquanto cultura material por determinados grupos foi sendo construída como um símbolo que representou a urgência do progresso em áreas e locais específicos, no seu caso a Barra do Rio Grande e o sistema meteorológico nacional. Se não fosse a construção desse símbolo regularmente utilizado enquanto um argumento técnico-político arquitetado por diversos agentes, – como a Câmara do Comércio de Rio Grande e figuras públicas influentes–, provavelmente essas melhorias não ocorreriam. Era antes de tudo, uma necessidade que a então emergente modernidade reclamava para qualquer lugar que tivesse interesse de dela fazer parte (TORRES, 2010).

A respeito das ressignificações sociais e criações de símbolos, Hodder (2003) afirma que qualquer pergunta sobre o passado humano, por mais simplistas que seja, precisa levar em conta questões de significação, isto é, sua estrutura ideológica e simbólica. Segundo o arqueólogo inglês, “Os arqueólogos precisam fazer abstrações a partir das funções simbólicas (...) e isso envolve examinar como as ideias denotadas pelos próprios símbolos materiais desempenham um papel na estruturação da sociedade” (HODDER, 2003: 165).

Portanto, sua ressignificação ecoou diretamente na estruturação da sociedade, acabando por tornar-se argumento crucial nas relações de poder para fundamentar tais reivindicações. Sua influência pós-naufrágio transformou espaços, relações sociais, políticas, econômicas e tecnológicas. Podemos

observar, portanto, a íntima relação entre mar e terra. Esses vínculos vêm de uma percepção holística que há entre alguns autores na arqueologia marítima, como Joe Flatman (2003), que defende que todas as culturas marítimas são culturas holísticas no que diz respeito a sua indistinção entre mar e terra. Enquanto Jonatham Adams, de forma semelhante, articula que "(...) os navios são como cultura material, para que são usados e como são utilizados revela aspectos da sociedade, tanto em termos de pessoas a bordo como da sociedade em geral de que fazem parte" (ADAMS, 2001, p.300).

Como vemos a ressignificação do naufrágio do *Rio Apa* enquanto cultura material seguiu a perspectiva de Hodder, desempenhando um papel de estruturação na sociedade. Tornou-se, a partir dessa estruturação, uma tradição reconhecida por longas gerações. Holisticamente, foi sentida em terra e mar.

A província (de Rio Grande), compreendendo a necessidade imperiosa desse melhoramento, bem cedo começou pelos seus representantes no parlamento e pela sua imprensa a bater-se em favor da realização d'elle, oppondo-se de fórma tenaz á solução imperfeita que a projectada estrada de ferro D.pedro I e o porto de Torres poderiam trazer, ao mesmo tempo insistindo pela abertura da barra, que vantagens immediatas e directas lhes proporcionaria. (...) A campanha justissima recruceceu extraordinariamente após a horrorosa tragédida do Rio Apa cuja tradição tem atravessado muitas gerações [sic] (RODRIGUES, 1889, p.154-155).

A barra de Rio Grande está situada em uma região de ventos e marés variáveis, tendo o leito acidentado e dinâmico graças aos seus bancos de areia que misturam sedimentos de água doce (Lagoa dos Patos e demais afluentes) e salgada (Oceano Atlântico), alterando-se imprevisivelmente conforme a meteorologia reinante. Desde a metade do século XIX, importantes engenheiros estudaram melhorias a serem feitas na barra, a maioria, inicialmente, condenatórias e negativas. Nomes como Tenente Coronel Ricardo José Gomes Jardim (1855), os engenheiros Neate e Gabagilia (1861), Sir John Hawkshaw (1875), o Capitão de mar e guerra Basilio A.S Barbedo⁸ (1881), Honório Bicalho (1882), o engenheiro Holandês Pietes Caland (1885) e o norte-americano Edemer Lawrence Corthell (1904) são conhecidos na história marítima da cidade (Pimentel, 1944). No fim, o projeto de Bicalho com algumas alterações de Caland e Corthell foi o adotado, enquanto a *Cie. Française du Port de Rio Grande do Sul*⁹ foi a responsável pela realização das obras (*Idem*). Essas iniciaram em 1907 e foram concluídas em 1915 junto á do Porto Novo, ainda passando por posteriores processos de melhorias.

Não apenas a situação complicada da barra contribuiu para o naufrágio do *Rio Apa*. Durante boa parte do século XIX e início do XX, as estações meteorológicas eram muitas vezes ineficazes em sua tecnologia e insuficientes em sua quantidade. Além disso, a cidade de Rio Grande, como boa parte do

⁸ Basilio foi convidado pelo governo em 1881 quando a situação da barra era de calamidade devido a sua rasa profundidade. Sua metodologia seria abrir a barra com dinamites, processo que não chegou a se concretizar (PIMENTEL, 1944).

⁹ Inicialmente a companhia havia sido organizada pelo engenheiro Corthell e chamava-se *Porto of Rio Grande do Sul* e possuía capital e sede nos Estados Unidos. Em 1908, com dificuldades de arrecadar verbas norte-americanas, constituiu-se em Paris a *Cie. Française du Port de Rio Grande do Sul* com capital europeu (*Idem*).

litoral Sul-Americano, estão inclusos em uma zona de formação ciclônica. No dia do comentado naufrágio, apenas a estação meteorológica de Rio Grande apontou uma baixa na pressão atmosférica, enquanto as outras ao Norte da província só captaram essa baixa no dia 12, após o início do temporal. Tratava-se de uma frente fria acompanhada de um ciclone, movimentando-se de sul para norte. Sobre a formação de ciclone nessa região, Rodrigo Torres nos explica que:

Gan & Rao (1991) investigaram a formação de vórtices ciclônicos na América do Sul, com base em um conjunto de dados de 10 anos, e observaram dois pontos quentes para sua ocorrência, um sobre o Golfo de San Mathias, na Argentina, e outro sobre a fronteira Uruguai / Rio Grande do Sul (Figura 22). Os autores também constataram que sua ocorrência é mais intensa e frequente na área de estudo no inverno austral e no outono (média de 30 vórtices / estação / ano), seguido da primavera (média de 27 vórtices / estação / ano) e do verão (média de 22 / estação / ano). O desenvolvimento de ciclones extra-tropicais está frequentemente associado a velocidades de vento superiores a 70km / h, precipitação abrupta e consequentes alterações de estado do mar com duração de até dois dias, seguindo uma trajetória de SW geral a SE (TORRES, 2015, p.41-42).

Além disso, outros fatores contribuíam para a falha nas previsões. As comunicações eram feitas através de telégrafos, o que ocasionava uma demora de dias até chegarem ao seu destinatário. Outro ponto, que, segundo os meteorologistas da época foi crucial pela falha na previsão, era a ausência de estações meteorológicas em alto-mar. Primeiro, devido à falta de ilhas na costa Sul, dificultando prever as tempestades de SE, e, também, pelo não emprego de boias com equipamentos meteorológicos para prever as tempestade que se formavam em alto-mar devido a tecnologia vigente da época. Essa dificuldade de prever as condições climáticas no Atlântico Sul é descrita na Revista do Observatório de 1887:

(...) Com effeito todos aquelles que conhecem a costa de Santa Catharina ao Prata sabem que os temporaes mais perigosos que ahi reinam e são chamados pelo nome caracteristico de carpinteiros são os de SE. Estas tempestades, vindo do alto mar tornam-se difficillimas de prever, pois que já podem estar muito desenvolvidas no oceano, onde não ha ilhas em que se possa organizar estações, antes de ter mostrado sensiveis prodromos nas estações da costa. (...) Como se vê d'este facto, que foi também notado nas outras estações e como tambem se depreheende do estudo atentivo do quadro annexo, o tufão do dia 11 caminhou de Sul para Norte, havendo atravessado o oceano antes de tocar a terra, o que confirma o que no começo affirmamos, isto é, que a previsão de phenomeno d'esta ordem, por causa de sua marcha systematica e da posição geographica de nossas costas é muito difícil (REVISTA DO OBSERVATORIO, 1887, p.1).

A mesma revista nos mostra, em sua tabela, a situação atmosférica em todo o Brasil, em meio a um debate que se desenvolvia em torno da natureza daquela tempestade, se havia sido um ciclone ou apenas um “carpinteiro” de maior intensidade.

Na edição 202 de Quinta-feira, 21 de julho de 1887, o Jornal do Commercio, após aquela severa tempestade, dedicou uma nota sobre o serviço meteorológico de alguns países da América do Sul:

E' incalculavel o numero de naufragios que tem poupado este serviço excellentemente organizado em alguns paizes da Europa e nos Estados-Unidos. Aqui mesmo na America do Sul já nos deixamos ficar atras da Republica Argentina e do Chile que se estão ainda longe de ter organizado um serviço completo, alguma cousa já têm feito, e o Brazil nada [sic]. (JORNAL DO COMMERCIO, 21/07/1887, Hermodoteca Digital).

O Brasil, no ano do naufrágio do *Rio Apa* estava bastante atrasado se comparado a países da Europa, Estados Unidos e até mesmo a alguns países da América Latina, como citado acima. Havia apenas algumas instituições, como Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, a Repartição dos Telégrafos, a Repartição Hidrográfica e o Imperial Observatório do Rio de Janeiro (BARBOZA, 2006).

Assim, quando sobreveio a tempestade de 11 de julho, o Brasil ainda não possuía qualquer tipo de serviço de previsão do tempo. A comoção provocada pelo naufrágio do Rio-Apa e as críticas veiculadas na imprensa levaram, porém os meteorologistas a manifestarem-se publicamente sobre o assunto (BARBOZA, 2006, p.2).

Nessas instituições, já sucedia a ideia de criar uma rede estações meteorológicas interligadas por telégrafos e uma previsão do tempo para auxiliar principalmente a navegação, mas que, todavia, foi considerada demasiada custosa. Dessa maneira:

Henrique Morize (1860-1930), hoje tido como um dos patronos da meteorologia brasileira, na época era apenas um estudante de engenharia, e o jovem funcionário do Observatório do Rio de Janeiro incumbido, entre outras funções, da organização da rede meteorológica. (Videira, 2003) Foi dele a iniciativa de prestar contas à sociedade, em um artigo publicado na revista de divulgação científica do Observatório (BARBOZA, 2006, p.2).

No seu artigo, Morize apresentou e analisou uma tabela (publicada na supracitada Revista do Observatório de 1887) que continha informações sobre a pressão atmosférica, bem como a força e a direção dos ventos, entre os dias 8 e 13 de julho de 1887. Segundo o então estudante de engenharia, não havia provas suficientes para crer que aquela tempestade iria ocorrer de forma tão hostil. Vinte anos após o naufrágio do *Rio Apa*, em 1917, o *Fator Apa* (FARHERR, 2016) já fazia surgir efeito nessa área. Nesse ano, o Brasil já contava com 222 estações meteorológicas, cerca de uma estação para cada 38.224 Km², incluindo no Rio Grande do Sul. Como afirma Ricardo Cabral de Freitas no seu estudo dentro da história da Meteorologia brasileira:

Décadas mais tarde, em 1888, sob o impacto do naufrágio no navio Rio-Apa, uma tragédia que ceifou centenas de vidas devido a uma fortíssima tempestade ocorrida no oceano Atlântico ao sul do país, e atendendo às pressões de alguns militares da Marinha, que também tinham a ambição de formar uma rede meteorológica nacional, o Governo aprovaria a criação da Repartição Central Meteorológica da Marinha, que alguns anos após sua criação seria rebatizada de Diretoria de Meteorologia da Marinha (FREITAS, 2011, p.68).

Assim, podemos deduzir que boa parte dos naufrágios passa por um processo de ressignificação social, com magnitudes variáveis que dependem das reclamações de cada sociedade, de seus respectivos

contextos históricos, locais e períodos. Portanto, o momento de sua morte simbólica é na verdade uma quebra de representação e o âmago de uma nova, trazendo novas perspectivas e reciclando antigas. Tornase um quebra-cabeça de representações que transitam entre o contemporâneo e o antigo, e que resta ser montado por nós, arqueólogos marítimos.

CONSIDERAÇÕES GERAIS

A importância de analisar contextos, relações e consequências de naufrágios dentro da arqueologia marítima vem da óptica de que a cultura material está sempre em transformação e ressignificação, além de englobar e ligar a vida de muitos indivíduos, locais, instituições e paisagens, que por eles é transformada e transformante. Podemos concluir, então, que esta é uma abordagem emergente, e, que, quando bem empregada, facilita a compreensão na pesquisa de naufrágios, englobando suas representações, contextos e relações, tanto atuais como pretéritas, como bem de outras estruturas de interesse da arqueologia marítima (piéres, cais, portos, barras, faróis). Criam-se assim questões que implicam diretamente no contemporâneo social, podendo contribuir em políticas de patrimônio, memória e consolidação de identidades, trazendo holofotes aos então meros figurantes da cultura marítima e sua cultura material.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADAMS, Jonathan. Ships and boats as archaeological source material. *World Archaeology*, v. 32, n.3, p.292-310, 2001.
- ANDRADE LIMA, Tânia de. Cultura material: A dimensão concreta das relações sociais. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi*, v. 6, n.1, p. 11-23, 2011.
- ARRUDA, Iasmim Caceres. A primeira empresa de navegação regular a vapor em Mato Grosso: A Companhia de Navegação do Alto Paraguai (1858-1864). Aquidauna: *XII Encontro da Associação Nacional de História*, Aquidauna, p. 15, 2014.
- BARBOZA, C. H. História da meteorologia no Brasil (1887-1917). Rio de Janeiro: *Anais do XIV Congresso Brasileiro de Meteorologia*, v. 1. p. 1-6, 2006.
- CEANS. *Livro Amarelo: Manifesto Pró-Patrimônio Cultural Subaquático Brasileiro*. Campinas: Núcleo de Estudos Estratégicos da Universidade Estadual de Campinas (NEE / UNICAMP), 2004.
- CIARLO, Nicolás C. UNA REVISIÓN DE LA ARQUEOLOGÍA SUBAQUÁTICA EN LA ARGENTINA. *La Zaranda de Ideas, Revista de Jóvenes Investigadores en Arqueología*, nº 5, p. 23-43, 2009.
- DURAN, Leandro D.; BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F.; CALIPPO, Flávio Rizzi; RAMBELLI, Gilson. Educando embaixo d'água: o ensino de Arqueologia Subaquática no Brasil (1992-2014). *Revista Habitus*, v.12, p. 257-270, 2014.
- FARHERR, Ramsés M. *O NAUFRÁGIO DO VAPOR RIO APA (1887) SOB A ÓPTICA DA ARQUEOLOGIA MARÍTIMA: CONTEXTOS, RELAÇÕES, TECNOLOGIA E CONSEQUÊNCIAS*. Monografia (Graduação em Arqueologia). Instituto de Ciências Humanas e da Informação, Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande. 2016.
- FERNÁNDEZ, Jorge. Canoas arqueológicas de un palo (huampus) recuperadas en los lagos andinos del Noroeste Patagónico. *Anuario de la Universidad Internacional SEK*, nº 3, p. 49-63, 1997.
- FLATMAN, Joe. Cultural biographies, cognitive landscapes and dirty old bits of boat: 'theory' in maritime archaeology. *The International Journal of Nautical Archaeology*, v.32, n.2, p.143-157, 2003.
- FLATMAN, Joe; STANFORTH, Mark. Historical Maritime Archeology. In: HICKS, Dan; BEAUDRY, Mary, C. *THE CAMBRIDGE COMPANION TO HISTORICAL ARCHAEOLOGY*. 1ª ed, United Kingdom: Cambridge University Press, 2006.
- FILHO, Alcides Goularti. Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX. *XIII Encontro regional de Economia - ANPEC Sul*, p. 21, 2010.
- FILHO, Alcides Goularti. História econômica da construção naval no Brasil. Formação de aglomerado e performance inovativa. *Revista Economia*. v.12, n.2, p.309-336, 2011.

- FREITAS, Ricardo Cabral de. Instrumentos científicos na história da meteorologia brasileira: Uma análise da controvérsia entre Henrique e Américo Silvano (1888 – 1904). *Revista Brasileira de História da Ciência*, v. 4, n. 1, p. 66-78, 2011.
- HODDER, Ian. *Reading the past: Current approaches to interpretation in archaeology*. 3ª edição, Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
- MOYA, Vera. *Arqueología marítima en México: Estudios interdisciplinarios en torno del patrimonio cultural submergido*. 1ªed, México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2012.
- MUCKELROY, Keith. *Maritime Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.
- MUSGRAVE, Virginia E. *Maritime Archaeology and Social Relation: British Action in the Southern Hemisphere*. London: Springer Science, 2006.
- PIMENTEL, Fortunato. *Aspectos gerais do município de Rio Grande*. Porto Alegre: Gráfica da Imprensa Oficial, 1944.
- RAMBELLI, Gilson. Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática. *Revista Navigator*, v. 2, n. 4, p. 59-72, 2006.
- RAMBELLI, Gilson. Entre o uso social e o abuso comercial: as percepções do patrimônio cultural subaquático no Brasil. *História*, v.27, n.2, p.49-74, 2008.
- REYNALDO, Ney Iared. Comércio e navegação no rio Paraguai (1870-1940). *XI Jornadas Interescuela, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Tucumán*, p. 47, 2007.
- RODRIGUES, Alfredo Ferreira. *Almanak Litterario e Estatístico do Rio Grande do Sul para 1889*. Rio Grande: Livraria Americana, 1889.
- THIESEN, Beatriz. As cidades, seus fragmentos e a cultura material. *MÉTIS: história & cultura*, v. 8, n. 16, p. 143-155, 2009.
- TORRES, Rodrigo. “...e a modernidade veio a bordo”: *Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade de Rio Grande/RS*. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural). Programa de pós-graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. 2010.
- TORRES, Rodrigo. *The archaeology of shore stranded shipwrecks of southern Brazil*. Tese (Doutorado em Antropologia). Texas A&M University, Texas. 2015.
- TORRES, Rodrigo; FARHERR, Ramsés M. O navio, suas tripulações e o papel mediador da cultura mercantil-marítima nas fronteiras atlânticas do capitalismo oitocentista. *Actas del XIX Congreso Nacional de Arqueología Argentina*, v. 54, p. 1024-1028, 2016.
- UNESCO. *Protección del Patrimonio Cultural Subacuático en América Latina y el Caribe*. Havana: Oficina regional de Cultura para América Latina y el Caribe, 2003.**

VALENTINI, Mónica; CANO, Javier. Arqueología subacuática en una fundación española del siglo XVI: Ruinas de Santa Fe La Vieja, un enfoque metodológico. *Anuario de la Universidad Internacional SEK*, n.3, p.25-48, 1997.

FONTES HISTÓRICAS

Jornal do Commercio, edição nº 202, 1887. Hermoteca Digital.

Revista do Observatório, ano II, nº 8, 1887.

RODRIGUES, Alfredo Ferreira. - *Almanak Litterario e Estatístico do Rio Grande do Sul para 1889*. Rio Grande: Livraria Americana, 1889.

The Rio News, edição nº 12, 1880. Hermoteca Digital.

SITES

Biblioteca Digital Nacional: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/> Acessado em 04/2017.

Wreck Site: <http://wrecksite.eu/wrecksite.aspx> Acessado em 04/2017.

Recebido em:21/04/2017
Aprovado em:19/05/2016
Publicado em:29/06/2017