

# O Rebocador *Florida* (1908-1917): o nascimento de um sítio arqueológico subaquático no litoral Pernambucano com cara de museu\*

The *Florida* Tugboat (1908-1917): the birth of an  
underwater archaeological site on the coast of  
Pernambuco with a museum face

## **Marilia Perazzo Valadares do Amaral**

*Historiadora, Mestre e Doutora em Arqueologia pela UFPE. Mergulhadora. É professora da UFPE. Possui vários artigos publicados em Arqueologia.*

## **Carlos Celestino Rios e Souza**

*Biólogo Marinho, Mestre e Doutor em Arqueologia pela UFPE. Mergulhador. É professor da UFPE. É Oficial de Marinha CF (Ref-T). Possui vários artigos publicados em Biologia e Arqueologia.*

## **Marinete Neves Leite**

*Historiadora, mestre e doutora em Arqueologia pela UFPE. É funcionária do Arquivo Público Estadual João Emerenciano (PE). Possui vários artigos publicados em Arqueologia.*

## **Hamilton Marcelo Moraes Lins Júnior**

*Historiador, mestre em Arqueologia, cursa doutorado em Arqueologia na UFPE. É arqueólogo do IPHAN de Santa Catarina. Possui vários artigos publicados em História e Arqueologia.*

### **RESUMO**

O trabalho apresenta o ingresso do Rebocador a vapor *Florida* na categoria de sítio arqueológico subaquático de naufrágio, cujo soçobro se deu no mar adjacente ao litoral de Pernambuco em 28 de junho de 1917. O seu rito de passagem oficial, como patrimônio cultural submerso do litoral pernambucano, ocorre com base na Convenção de Paris, de 2001. O *Florida* faz parte do Parque de Naufrágios de Pernambuco, que contempla algo em torno de 50 navios explo-

### **ABSTRACT**

The work presents the entrance of the Florida steam tug in the category of underwater archaeological site of shipwreck, whose sinking occurred in the sea adjacent to the coast of Pernambuco on June 28, 1917. Its official rite of passage, as a submerged cultural heritage of the Pernambuco coast, occurs due to the 2001 Paris Convention. Florida is part of the Pernambuco Shipwreck Park that contemplates something about 50 scientifically exploitable vessels

---

\* Artigo recebido em 20 de julho 2017 e aprovado para publicação em 15 de março de 2018.



ráveis cientificamente, de diferentes classes, tamanho, propulsão, material e técnicas construtivas variadas, do século XVII ao XXI. Neste contexto, é diagnosticado o fator causador do seu naufrágio, identificado os acessórios e aparelhos ainda visíveis e descrita a história trágico marítima de seus tripulantes, visando a possível criação de um museu submerso in situ.

**PALAVRAS-CHAVE:** Rebocador *Florida*; Patrimônio Arqueológico Subaquático; História Marítima

## INTRODUÇÃO

É fato que a costa pernambucana apresenta um diversificado patrimônio arqueológico naval submerso, já reconhecido pela mídia nacional como o Parque de Naufrágios de Pernambuco, por apresentar 50 embarcações e navios soçobrados de diferentes classes, tamanho, propulsão, material e técnicas construtivas variadas, em condições bastante favoráveis a prática do mergulho, contudo, ainda sem estrutura museológica definida. Este trabalho se justifica na medida em que fornece subsídios para projeto de musealização que viabilize a visitação, criando um novo olhar para os aficionados pelo mergulho que não verão apenas um naufrágio, mas uma nova modalidade de mergulho: o turismo arqueológico subaquático. Neste contexto, pretende-se não apenas resgatar a história do navio e do seu sinistro, mas também estabelecer a sua valorização como patrimônio arqueológico naval e, com base nos parâmetros conceituais, teóricos e metodológicos dos fundamentos da museologia, do turismo, da educação patrimonial, da arqueologia naval e subaquática, propor a musealização em mar aberto do Rebocador *Florida*.

A presente proposição se fundamenta nos dispositivos de proteção segundo a legislação vigente e outros documentos nacionais e internacionais que tratam da definição e da proteção do patrimônio arqueológico subaquático. Por fim, o trabalho assinala e defende a necessidade de se constituírem "museus" tendo em vista as características peculiares do patrimônio submerso, como é o caso do *Florida*, cuja preservação enquanto bem cultural reside, prioritariamente, no resgate de sua

of different classes, size, propulsion, material and varied construction techniques, from the 17th century to the XXI. In this context it is diagnosed the factor causing its shipwreck, identified accessories and apparatuses still visible and described the tragic maritime history of its crew, aiming at the possible creation of a submerged museum in situ.

**KEYWORDS:** Tug *Florida*; Underwater Archaeological Heritage; Maritime History

história, na valorização de sua materialidade arqueológica *in situ*, condição que preconiza a sua permanência na memória local, além de criar uma mentalidade marítima.

## CARTAS PATRIMONIAIS, ARQUEOLOGIA NAVAL, TURISMO SUBAQUÁTICO E MUSEOLOGIA

### As Cartas Patrimoniais e a proteção legal do patrimônio subaquático

Para elaborar um circuito turístico arqueológico subaquático, é necessário situar os aspectos conceituais que definem o patrimônio cultural submerso, bem como os dispositivos de proteção do mesmo segundo a legislação nacional e recomendações internacionais. Esses documentos tratam da definição e da proteção do patrimônio arqueológico subaquático. Fazem parte desta documentação as Cartas Patrimoniais, que se originam da necessidade de se estabelecer parâmetros para a proteção e conservação do patrimônio arqueológico e, em certos casos, também estabelecer diretrizes para criação do aparato legal de proteção específico para o patrimônio submerso.

Os "sítios de naufrágios" têm despertado o interesse dos seres humanos ao longo da história, principalmente pelo fato de representarem do ponto de vista do "imaginário popular da caça aos tesouros". Uma ideia amplamente difundida, principalmente na Era Moderna, com o desenvolvimento da tecnologia de salvamento. Diversos documentos foram elaborados com o objetivo de proteger e conservar o patrimônio arqueológico. Contudo, poucos tratam do patrimônio

arqueológico subaquático e, menos ainda, do patrimônio arqueológico naval. Diversos interesses permeiam o conhecimento sobre o patrimônio cultural submerso, tais como aventureiros e exploradores que se lançam na busca desenfreada do “lucro fácil”. Esta prática altamente questionável apresenta-se como uma ameaça à conservação do patrimônio arqueológico subaquático, assim como um entrave ao pleno desenvolvimento da sua “exploração” científica.

Segundo Funari e Rambelli (2007), o interesse econômico nas riquezas que porventura fossem encontradas, levou ao desenvolvimento de políticas de interesse nacional conforme a época histórica. Ao longo do tempo, são diversas as interpretações jurídicas e culturais sobre a importância dos vestígios, dos direitos de exploração e de propriedade dos achados arqueológicos submersos. A noção de identidade e de pertencimento do patrimônio cultural subaquático também varia no contexto das diversas nações, conforme a geografia e a cultura de cada Estado que possua em seu território patrimônios com tais características.

No Brasil há dispositivos legais voltados para a proteção do patrimônio arqueológico desde o ano de 1961, a partir da promulgação da Lei Federal nº 3.924 (BRASIL, 1961), até a implantação da nova Constituição, em vigor desde 1988 (BRASIL, 1988), tem-se estabelecido a garantia de proteção do patrimônio arqueológico emerso.

No âmbito internacional, a “Convenção da UNESCO para a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático”, em vigor a partir de 2001, enfatiza em seu texto a proibição da valorização financeira do patrimônio cultural submerso, proibição expressa na Carta Comitê Internacional de Sítios e Monumentos (ICOMOS, 1996) sobre o Patrimônio em questão.

Contudo, do ponto de vista das recomendações internacionais, o Brasil está na contramão no que tange a proteção do patrimônio arqueológico subaquático, pois até o final do mês de dezembro de 2000, os sítios de naufrágios eram salvaguardados pela Lei Federal nº 7.542, de 1986 (BRASIL, 1986), que enfatizava como pertencentes à União todos os bens de valor artístico, de interesse histórico e arqueológico submersos, principalmente

pela proibição da comercialização dos bens arqueológicos relacionados aos referidos sítios. Entretanto, a legislação foi alterada para atender aos interesses de grupos alheios à importância do patrimônio submerso quanto aos aspectos arqueológicos e científicos.

O precedente em questão se dá pela adoção da Lei Federal nº 10.166 (BRASIL, 2000) que permite a exploração comercial do patrimônio cultural brasileiro submerso. Deste modo, tem-se travado uma luta pela modificação dessa lei que traz prejuízo irreparável a esse patrimônio. Na reunião do ICOMOS no Brasil (ICUCH 2007), foi confeccionada a Carta de Itaparica, que é um manifesto direcionado para que as autoridades brasileiras assinem a Convenção de Paris de 2001.

### **Definição de patrimônio arqueológico naval**

Antes de conceituar o Patrimônio Arqueológico Naval propriamente dito, faz-se necessário explicar que o termo genérico “Patrimônio” deriva do latim *patrimonium*, que significava, no “mundo romano”, tudo o que pertencia ao *pater familias*. A família abrangia todos os bens que pertenciam ao patriarca, entre eles, os bens móveis e imóveis, escravos, assim como mulher e filhos. (FUNARI; PELEGRINI, 2006). Neste sentido, apesar de haverem outras designações para a palavra patrimônio, a de origem romana é a que mais se aproxima do significado do termo utilizado no Brasil.

O ICOMOS é uma organização não governamental de profissionais dedicados à conservação de sítios e monumentos históricos do mundo. Na Carta Internacional de Sofia, o “patrimônio cultural subaquático é compreendido como o patrimônio arqueológico que se encontra em ambiente subaquático ou dele foi removido. Fazem parte deste patrimônio os sítios e estruturas submersas, destroços e sítios de naufrágios e os seus contextos arqueológicos e naturais.” (ICOMOS, 1996).

I) Enquanto que a UNESCO considera que o Patrimônio Cultural Subaquático significa “todos os traços da existência humana tendo um caráter cultural, histórico ou arqueológico, que tenham estado parcialmente ou totalmente debaixo de água, periódica ou conti-

nuamente, durante pelo menos 100 anos". É exemplificado no texto do documento, dentre outros, os seguintes contextos submersos:

II) Navios, aeronaves, outros veículos, ou qualquer parte deles, a sua carga ou outro conteúdo, em conjunto com o seu contexto arqueológico e natural (Convenção da UNESCO, 2001: 2).

De acordo com o documento nacional denominado de "Livro Amarelo" (2004), o patrimônio cultural subaquático brasileiro é composto por todos aqueles testemunhos de atividades, humanas (cultura material), isolados ou estruturalmente associados, que se encontram submersos, soterrados ou em área de interface dos ambientes marítimos, lagunares, fluviais, ou em ambientes outrora submersos.

Com base no exposto, o patrimônio arqueológico naval se encaixa nas características do contexto subaquático quando se encontra em condição de submersão, sendo representado por navios e/ou embarcações naufragados, assim como todos os acessórios e aparelhos estruturais que os formam. As características da embarcação *in situ* podem dar conta da sua funcionalidade. Ressaltando que, conforme a Convenção da UNESCO (2001), para se configurar em um sítio de naufrágio, é necessário que o bem fique, pelo menos, um século (de forma periódica ou contínua) submerso.

### **Turismo arqueológico subaquático e museologia**

Os sítios de naufrágios são um importante segmento do turismo de aventura ou radical de Pernambuco, sendo visitado por milhares de mergulhadores nacionais e estrangeiros. Como há registros históricos de naufrágios em Pernambuco e, particularmente, na região metropolitana do Recife (RIOS, 2007, 2010; RIOS e VALLS, 2008; RIOS *et alli*, 2014), é, portanto, incontestável o elevado potencial para a atividade turística subaquática no litoral pernambucano.

A arqueologia subaquática executada em Pernambuco defende, desde 2007, a ideia de que o turismo arqueológico pode ser um empreendimento agregador de riqueza para o Estado, uma vez que, junto com o turista,

está uma gama de serviços atrelados ao indivíduo, bem como há também a disseminação de uma mentalidade marítima, visto que Pernambuco possui um viés histórico essencialmente anfíbio. O litoral pernambucano apresenta o perfil para este fim, com transparência da água de até 30 metros, temperatura agradável (26°C), diversidade cronológica e tipológica de navios, bem como profundidades que variam entre 12 a 57 metros, favorecendo as diversas categorias de mergulho (RIOS *et alli*, 2014).

Conforme explícito na Carta Internacional do ICOMOS (1996) sobre a Proteção e a Gestão do Patrimônio Cultural Subaquático:

A arqueologia é uma atividade pública; todos têm o direito de buscar no passado enriquecimento para a sua própria vida, e qualquer tentativa para limitar o conhecimento do passado é uma infração à autonomia pessoal. O patrimônio cultural subaquático contribui para a formação de identidade e pode ser importante para o sentimento de comunidade das pessoas (ICOMOS, 1996; 1).

Esta visão deveria permear as políticas públicas e privadas de acesso ao patrimônio submerso tendo em conta as características peculiares que envolvem os sítios de naufrágios, e mais ainda por sua condição *sui generis* associada ao contexto natural e ecológico que abriga a fauna e a flora marinha. De modo que o patrimônio cultural subaquático está associado aos aspectos de conservação ambiental e é caracterizado como um recurso finito e não renovável em termos de gestão (ICOMOS, 1996).

Portanto, a elaboração de um roteiro de visitação a sítios arqueológicos deve ter, necessariamente, por base, os princípios norteadores da museologia, da arqueologia e da educação patrimonial como ferramentas indissociáveis quando se trata da proteção do patrimônio arqueológico. Assim, também a transformação de um "sítio de naufrágio" em um museu *in situ* requer uma fundamentação na Arqueologia Subaquática.

Museu é um termo que surgiu na antiguidade, provém de "Mouseion", que significa

“templo das musas”, cuja origem remonta à Grécia antiga. Já o termo “Museum”, utilizado pelos latinos, designava o espaço de trabalho dos homens de letras e ciências (BARROSO, 1951). A palavra museu passou, com o tempo, a referir-se às mais variadas coleções de objetos de origem pública ou privada. Por isso, era comum, até bem pouco tempo, se considerar o museu como um local designado apenas para acomodar, conservar e expor coleções. Os aspectos ligados à pesquisa e estudos científicos relativos aos museus é recente.

O Conselho Internacional de Museus – ICOM – considera como Museu, toda instituição permanente, sem fins lucrativos, aberta ao público, que adquire, conserva, pesquisa e expõe coleções de objetos de caráter cultural ou científico para fins de estudo, educação e entretenimento (ABUNGU, 2001).

Segundo o Estatuto dos Museus, Lei nº 11.904 (BRASIL, 2009): consideram-se museus, para os efeitos desta Lei, as instituições sem fins lucrativos que conservam, investigam, comunicam, interpretam e expõem, para fins de preservação, estudo, pesquisa, educação, contemplação e turismo, conjuntos e coleções de valor histórico, artístico, científico, técnico ou de qualquer outra natureza cultural, abertas ao público, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento.

Portanto, podem ser considerados museus as instituições e meios acima contemplados desde que atendam as funções museológicas. Além disso, o Ministério da Cultura classifica os museus conforme o acervo e as suas diferentes tipologias, considerando, a partir desta prerrogativa, no caso específico da Arqueologia, como as coleções de bens culturais portadores de valor histórico ou artístico, procedente de escavações, prospecções e achados arqueológicos.

Deste modo, para atingir o propósito de musealização de sítios de naufrágios, é preciso ousar e mudar a ótica sob o ponto de vista da concepção que se tem do que seja um museu, sendo assim:

temos que admitir mudanças profundas na forma de atuação de cada museu. Mudanças tão profundas quanto às mudanças da própria sociedade e que exigem naturalmente novas propostas

museológicas, novos perfis dos animadores desses processos, pois lidar com pessoas é bem mais complexo do que lidar com coleções. Expor e defender ideias é bem mais difícil do que expor objetos.” (Mário Moutinho, 1997 *apud* CHAGAS, 2011, p. 30).

Os museus, como bens culturais públicos que necessitam para sua existência de parcerias entre o governo e a sociedade, de ações conjuntas que devem se fazer presentes, ainda mais sob a ótica da arqueologia subaquática que requer conhecimentos específicos, entre eles, o da prática de mergulho. É claro que a lacuna relativa à musealização de sítios de naufrágios no Brasil precisa e deve ser preenchida. Ressalta-se a necessidade de se estabelecer políticas públicas que permitam a criação de museus de arqueologia naval *in situ*.

## A HISTÓRIA DO REBOCADOR *FLORIDA*

### Identificação do naufrágio

Localizado nas coordenadas geográficas 08° 01.034' S e 034°41.770'W, a 14 milhas náuticas (26 km) pelo través de Olinda, PE, encontra-se naufragado, com a proa voltada para Leste, apoiado corretamente em posição de navegação com a sua quilha assentada no leito marinho de areia, medindo 164 pés de comprimento (54m) e 26 pés de boca (8,5m), um rebocador movido a vapor. Até recentemente, nada se sabia sobre o seu nome ou o fator causador de seu naufrágio.

Especulava-se que se tratava de uma embarcação afundada durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), torpedeada provavelmente por um dos muitos submarinos alemães que rondavam a costa do Brasil durante o conflito. Por estar a uma profundidade de 33 metros, foi, por muito tempo, denominado *Reboque 33*. Só recentemente o mistério sobre sua origem, bem como a razão que levaram ao seu sinistro começou a ser elucidado. Em 14 de novembro de 1999, um grupo de mergulhadores ligados a operadora Projeto Mar encontrou, fixado em uma antepara, uma placa de bronze com os dados do estaleiro construtor do navio onde estava gravado o seu verdadeiro nome: *FLORIDA*.

## Naufrágio

O *Diário de Pernambuco*, na sua edição de quinta-feira, dia 28 de junho de 1917, na seção dedicada ao movimento do porto da cidade do Recife, informa que:

Extraí passe de saída ontem na polícia marítima a fim de zarpar com destino a Liverpool o Rebocador de longo curso *Florida* que acaba de ser adquirido na Argentina pelo governo inglês, para servir na Marinha britânica de trole, ou seja, navios caça-minas (DP 28.06.1917; 5).

O rebocador havia chegado ao Recife no dia anterior, depois de percorrer em seis dias as 1.131 milhas náuticas (2.094 km) que separam a capital pernambucana e o Rio de Janeiro, onde fizera sua primeira escala procedente do porto de Buenos Aires, na República Argentina. Seu destino final Liverpool, na Inglaterra, onde seria convertido para atuar como navio caça-minas da Marinha Real britânica durante a Primeira Guerra Mundial.

Após a escala de 24 horas para abastecimento, o *Florida*, com uma tripulação de 11 homens, suspendeu no início da tarde da quinta-feira, às 12 horas e 20 minutos. Passou diante do cais da Lingueta e cruzou a barra do porto, tomando o rumo N-NE para uma travessia de 1.820 milhas náuticas (3.370 km) em dez dias, a uma velocidade média de 7 nós (12,96 km/h), com destino à Ilha de São Vicente, no Arquipélago de Cabo Verde, onde realizaria sua última escala antes de enfrentar as 2.545 milhas náuticas (4.713 km) até o seu destino final no noroeste da Inglaterra.

Após navegar algumas milhas, por volta das 14 horas e 30 minutos, a enfrentar, violento vento sul e mar agitado com ondas volumosas, típicas do mês de junho no litoral nordestino, diante do perigo que ameaçava a sua embarcação, o Capitão Oswald Hillkirk ordenou o alijamento de parte da carga de carvão e tentou retornar ao porto, mas o navio não obedecia mais ao comando.

Segundo o depoimento de um dos sobreviventes, Alexandre Grangens:

A água começou a invadir o *Florida*. As vagas cobriram o va-

porzinho e começaram a entrar na casa de máquinas e porão de proa. Não podíamos equilibrar tombadilho porque o rebocador era sacudido como uma casca de noz. Era o momento "salve-se quem puder", e não trepidamos, eu e os meus quatro companheiros que se salvaram em lançar n'água o pequeno escaler em que viemos a terra. O outro escaler não foi possível ser arriado, era o de bombordo, lado para o qual virou o *Florida*, penetramos no escaler e nos afastamos alguns metros. Daí presenciámos o soçobro do navio. Não exagerei dizendo que em menos de dois minutos ele se afundou para sempre. Nenhum dos tripulantes veio à tona.

Tudo desapareceu. Devo render aqui homenagem ao meu capitão, o velho e arrojado Sr. Hillkirk morreu como um bravo, não deixou a roda do leme um só instante, e vi bem afundar-se agarrado a ela. Lutou contra o mar como um estóico, virou o *Florida* mais uma vez e quis enfrentar o mar. As águas porém não deixaram o *Florida* obedecer ao leme tão habilmente manejado pelo nosso malogrado comandante. Esperamos alguns momentos no local do sinistro a ver se algum dos nossos infelizes companheiros apareceria à superfície. Tudo baldado. Resolvemos então procurar terra, e remamos em direção a ela, chegando a uma praia que melhor poderá saber v. s. porque ignoro o seu nome (*Jornal Pequeno*, 30.06.1917, p. 4).

Durante os momentos de confusão, quatro tripulantes conseguiram lançar ao mar um dos escaleres. Um quinto naufrago, o Marujo John Vigas, foi obrigado a lançar-se ao mar e, após cerca de 20 minutos, conseguiu finalmente alcançar o bote e juntar-se aos outros sobreviventes.

Todo o restante da tarde e início da noite, os cinco sobreviventes (Figura 1) remaram em direção à costa, desembarcaram na Praia do Farol, em Olinda, por volta das vinte horas. Recebidos pelo delegado daquela jurisdição, Virgínio Mendes, foram abrigados na resi-



Figura 1 – Sobreviventes do *Florida*: W. R. Adams, Michael Gost, John Vigo, Alex Jengers e Charles Bergmann. Diário de Pernambuco, 1<sup>o</sup> de julho de 1917. Acervo Fundação Joaquim Nabuco, Recife-PE.

dência do Cônsul britânico Sr. E. Dickie. Na manhã seguinte, os cinco sobreviventes dirigiram-se ao Recife, onde foram alojados pelo consulado britânico no Hotel América do Sul.

A equipagem do rebocador era formada por onze marinheiros de diversas origens e nacionalidades. Na tragédia do dia 28 de junho, perderam a vida seis de seus tripulantes, incluindo o comandante, Capitão Oswald Hillkirk, de nacionalidade inglesa. Pereceram, também; J. Christian-Pettersen, piloto, dinamarquês; Fred R. Crisp, chefe de máquinas, inglês; E. J. Hickvoth, marinheiro, americano e W. H. Suptreh, foguista, americano. O jornal *A Província* acrescenta aos desaparecidos o camareiro inglês John Smith.

No Censo inglês de 1851, aparece um certo Oswald Hillkirk, nascido em Beswick, condado de Lanchshire. Terceiro filho de John e Isabella Hillkirk, batizado em 6 maio 1849, na paróquia de All Souls, distrito de Ancoats, Manchester.

Na relação dos ex-alunos do Navio-Escola H.M.S. *Conway* desaparecidos durante a Primeira Grande Guerra, aparece o nome de Oswald Hillkirk, cadete entre os anos de 1863/65. Oswald Hillkirk foi condecorado pela Rainha Vitória como o primeiro medalhista da Queen's Gold Medal em 1865.

Em 19 de novembro de 1868, Oswald Hillkirk recebe o certificado de qualificação como segundo imediato, concedido pelos lordes do Committee of Privy Council of Trade. Qualifica-se como primeiro imediato em 14 de outubro de 1871. No dia 18 do mesmo, é registrado o casamento de Oswald Hillkirk, mariner, e Mary Hannah Hillkirk, realizado

na Igreja de St. John the Divine da paróquia de Baguley, Condado de Chester. Em abril de 1873, recebe o certificado de *Master*, estando habilitado a exercer a função de comando em navios da Marinha Mercante. Em 31 de dezembro de 1881, Hillkirk é engajado no Corpo de Reserva da Marinha Real Britânica com a patente de tenente. Promovido a extra máster, em 23 de dezembro de 1883.

Em 1878, servia como primeiro imediato do navio *Lusitânia*, que partira de Londres com destino a Sydney, Austrália. Entre os anos de 1879 e 1882, os jornais australianos *The Sydney Morning Herald* e *The Argus*, Melbourne, o registram como comandante do navio SS *Garonne* fazendo a linha Londres–Melbourne. A última notícia sobre o Capitão Hillkirk registra o seu embarque, em 3 de maio de 1917, no Porto de Liverpool como passageiro do Navio R.M.S. *Ortega*, da The Pacific Steam Navigation Company, com destino a Buenos Aires, Argentina. Tinha então 68 anos de idade.

Em matéria de 30 de junho de 1917, o *Jornal Pequeno* traz a lista completa com o nome dos cinco sobreviventes da tragédia do *Florida*, sendo eles: Williams Rowe Adams, de Chester Inglaterra; João Vegas, de Porto Rico; Alexandre Grangens, de Persau, Rússia; Michel Liach, de Radow, na Polônia, e Charles Bergmans, de Chicago, EUA.

No dia seguinte, partiram os Rebocadores *Salvador*, da Wilson, Sons e *Alfredo Lisboa*, da Fiscalização do Porto, que rumaram para o local da tragédia na busca por sobreviventes. A bordo do *Salvador*, foram para auxiliar nas buscas o naufrago Alexandre Grangens e o comandante de um vapor inglês que se encontrava do Porto do Recife, levando óculos de alcance.

*A Província*, de 1<sup>o</sup> de julho de 1917, informa que ainda na tarde do sábado dia 30, por ordem do então Capitão dos Portos, Capitão de Fragata Júlio César de Noronha Santos (1916-1918), iniciou-se o inquérito investigativo para apurar a causas do naufrágio. Como nenhum dos naufragos sobreviventes falava português, serviu como intérprete durante os trabalhos do inquérito o comandante do Vapor *Harrison*, que se encontrava atracado no Recife. No dia três, o *Diário de Pernambuco* noticiou o fim das investigações conduzidas pela capitania, tendo concluído que o “exces-

so de carga de carvão de pedra que o referido rebocador levava em lastro deu lugar a que esse adernasse e acabasse, pouco a pouco, por se alagar, ocasionando o sinistro". Neste contexto, o fator causador do naufrágio foi o humano, associado ao hidrometeorológico.

### Características dos rebocadores

Rebocadores são navios pequenos (entre 25 e 30 metros), de grande robustez, pouco calado (em torno de 3 metros), equipados com motores potentes, empregados principalmente para o reboque de outros navios, podendo, em alguns casos, prestar outros serviços (combate a incêndio e esgoto). Há dois tipos de rebocadores: de alto-mar e de porto (Figura 2).

Rebocador de alto-mar é um navio de grande porte (acima de 30 metros) equipado com motores de grande potência que lhe imprime excelente capacidade de força e extenso raio de ação. Destinado a missões de socorro de embarcações avariadas, combate a incêndios e resgate de pessoal longe das áreas portuárias (FONSECA, 2002).

### Características do *Florida*

O ST<sup>1</sup> *Florida* era um rebocador de alto-mar, lançado no ano de 1908, pelo estaleiro

da Cox & Co. de Falmouth, costa sul da Inglaterra. Encomendado pela firma anglo-brasileira Wilson, Sons & Company Limited. Com casco em aço, deslocando 77 toneladas, 164 pés (54 metros) de comprimento e 26 pés (8,5 metros) de boca. Era equipado com motor a vapor de dupla expansão e caldeira cilíndrica horizontal multitubular<sup>2</sup> e um hélice (BRASIL Mergulho, 2013; WRECKSITE, 2013).

### Wilson, Sons & Company Limited

A Wilson, Sons & Company Limited fundada em 1837, na Bahia, Brasil, pelos irmãos Edward e Fleetwood Pellew Wilson. Com atuação voltada à prestação de serviços de agenciamento marítimo e ao comércio internacional de carvão da Inglaterra e da América do Norte. A empresa cresceu rapidamente por toda área do Atlântico Sul, dedicando-se principalmente ao abastecimento de carvão, estivas, carga e descarga de navios, reboque, reparo de navios e comércio em geral (EDUARDO PELLEW WILSON JÚNIOR, 2013; EDWARD PELLEW WILSON, 2013; WILSON, SONS, 2013).

A companhia era abastecida de carvão oriundo do País de Gales pela Ocean Group of Collieries, com vários contratos de suprimento para a Marinha Real britânica e companhias de navegação a vapor.



Figura 2 – Rebocador construído nos estaleiros de Cox & Co. para a North Eastern Railway 1910



Em 1908, da união entre a Wilson, Sons & Company Limited e o grupo Ocean, surgiu a Ocean Coal & Wilsons, com sede nas Ilhas Britânicas. Mantém foco na área de carvão abastecendo os navios da Marinha, ferrovias, companhias de gás, indústrias e a maioria de navios que passavam pelo Brasil (GRAHAM, 1968).

Em 1911, a Wilson Sons & Company Limited incorporou a companhia operadora de reboques e navios faroleiros Rio de Janeiro Lighterage Company Limited. Esta última tinha um contrato firmado com o Porto de Buenos Aires para realizar os serviços de reboque no porto (GRAHAM, 1968). É de supor que, em princípios de 1917, o *Florida* estivesse a serviço da Rio de Janeiro Lighterage quando foi arrematado pelo governo inglês.

### **Cox & Co.**

No final dos anos de 1860, os irmãos Joseph Goodenough Cox e Herbert Henry Cox estabeleceram um negócio de suprimentos para navios no Porto de Falmouth, Cornualha, no Sul da Inglaterra. O negócio expandiu-se para fundição e fabricação de máquinas com o nome de Docks, Foundry & Engineering Company. Pouco depois, a empresa iniciou a construção de navios, o primeiro foi o *Lizard*, em 1878, sob o nome Cox, Farley & Co. Nesta época, construíam rebocadores, botes, traineiras, chalupas e vapores de roda (RITCHIE, 1992; COX AND CO. OF FALMOUTH DOCK IRONWORKS, FALMOUTH, SHIPBUILDERS, 2013; COX, FARLEY AND CO. THE DOCKS, FALMOUTH, 2013).

Em 1883, a empresa operava sob o nome Cox & Co. Em 1888, os irmãos Cox apresentavam-se como engenheiros e construtores navais estabelecidos nas docas de Falmouth, trabalhando com fundição e caldeiras. Construíam rebocadores a vapor, iates e navios de passageiros, tanto em ferro quanto em aço, com um ou dois hélices ou rodas. Suas embarcações poderiam vir equipadas com motores e caldeiras com potências de 700 HP em navios com um hélice e 1400 HP para dois hélices (COX AND CO., 1886).

Em 1918, a companhia foi adquirida pela empresa R. H. Green & Silley Weir. Nos anos seguintes, continuou a construir reboca-

dores, mas mudou seu foco para a reparação de navios, mais lucrativo nos anos do pós-guerra. Os últimos navios construídos foram seis grandes traineiras para clientes espanhóis. Em 1930, a companhia já havia lançado 198 navios, incluindo muitos rebocadores, entre eles o *Florida*. Em 1977, o estaleiro uniu-se ao British Shipbuilders como consequência do Ato 1977, que nacionalizou todas as maiores empresas construtoras de navio na Grã-Bretanha (COX, FARLEY AND CO. THE DOCKS, FALMOUTH, 2013).

### **O REBOCADOR A VAPOR FLORIDA – UM MUSEU IN SITU**

A operacionalização do museu *in situ* dar-se-ia através da realização de visitas guiadas ao local do naufrágio. O deslocamento dos mergulhadores/turistas seria realizado nas embarcações das operadoras de mergulho que já realizam visitas de turismo radical aos sítios de naufrágio da região. A equipe de apoio teria então o acréscimo de um arqueólogo mergulhador especialmente treinado para acompanhar os visitantes com o propósito de mostrar os aspectos de interesse, histórico, arqueológico e da arquitetura naval do navio naufragado (RIOS *et alli*, 2014).

Durante o percurso até o local do naufrágio haveria a bordo da embarcação da operadora de mergulho, uma palestra introdutória abordando aspectos do sítio de naufrágio, a história do rebocador e do seu afundamento e chamando atenção para os detalhes da arquitetura naval que os visitantes irão encontrar durante o mergulho.

Na chegada ao local, um mergulhador da equipe de apoio ficaria de colocar as placas com as indicações e textos explicativos para a visita guiada. Placas em PVC, de fundo branco com texto preto, presas em hastes de alumínio que serão encaixadas em ranhuras de 20 cm de profundidade em poitas de cimento com 10 kg deixadas permanentes no local, na parte externa do navio. Com relação à parte interna, as placas sem haste seriam colocadas próximas aos objetos a serem destacados, tomando-se o cuidado de evitar danos ao naufrágio. Estas placas devem ser recolhidas ao fim do mergulho.

Os mergulhos seriam divididos em dois momentos; no primeiro, com a visita guiada seguindo um roteiro predeterminado, externamente ao naufrágio e depois na parte interna do navio. No segundo mergulho, os turistas ficariam à vontade para pesquisar o naufrágio, tirar fotos e apreciar os detalhes que mais lhes chamariam a atenção.

Durante a viagem de retorno, o mergulhador/guia ficaria à disposição dos turistas para prestar maiores esclarecimentos, tirar dúvidas e interagir sobre os aspectos arqueológicos, históricos e da arquitetura naval.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os museus são bens culturais públicos ou privados que necessitam, para existir, de parcerias entre o governo e a sociedade. A lacuna relativa à musealização de sítios de naufrágios no Brasil precisa e deve ser preenchida. Ressaltando-se a necessidade de se estabelecerem políticas públicas que permitam a criação de museus de arqueologia naval *in situ*.

Ações conjuntas devem se fazer presentes, ainda mais sob a ótica da arqueologia subaquática que requer conhecimentos específicos, entre eles, o da prática do mergulho, neste caso específico nas categorias Avançada ou Técnico.

A criação de museus de arqueologia naval *in situ* deve levar em conta a interação entre o conhecimento científico e a sociedade. Um naufrágio é ao mesmo tempo objeto para estudos científicos no âmbito da arqueologia e da história naval, assim

como um patrimônio cultural pertencente à sociedade. É dentro desta perspectiva que a sua musealização deve ser considerada. No âmbito da ciência, a Arqueologia assumiria o papel de produzir informações que destaquem o valor científico, histórico e cultural do naufrágio como objeto de estudo, sendo o conhecimento o primeiro passo para a valorização do bem cultural. Concomitantemente, à produção de conhecimento deve atingir a sociedade por meio da divulgação e do acesso ao sítio arqueológico, fechando o ciclo de sua valorização como patrimônio cultural. É dentro desta lógica que surge esta proposta de criação de um projeto piloto de museu arqueológico naval, sobre os princípios da Arqueologia, História, Educação Patrimonial, Museologia e do Turismo Subaquático.

O naufrágio do Rebocador *Florida* preenche todas as condições para sua musealização e integração ao circuito do turismo subaquático em Pernambuco. Localizado a poucas milhas do litoral de Olinda, PE, principalmente pelas ótimas condições de mergulho, temperatura ambiente média e da água em torno de 26°C ao longo de quase todo ano, visibilidade de 20 metros e, normalmente, curtos períodos de chuva, o que atrai uma boa gama de turistas voltados para a prática do mergulho radical. É este o público-alvo de um possível projeto que procura agregar o patrimônio naval existente no litoral pernambucano como mais um atrativo turístico cultural para o Estado e fiador de uma mentalidade marítima.

A iniciativa no *Florida* poderia ser facilmente ampliada para outros naufrágios existentes no litoral, criando um circuito turístico de mergulho em sítios arqueológicos subaquáticos. Também neste aspecto, o litoral pernambucano apresenta uma gama de naufrágios com amplo interesse histórico que abrangem um largo corte temporal que se estende desde o século XVII aos dias atuais.

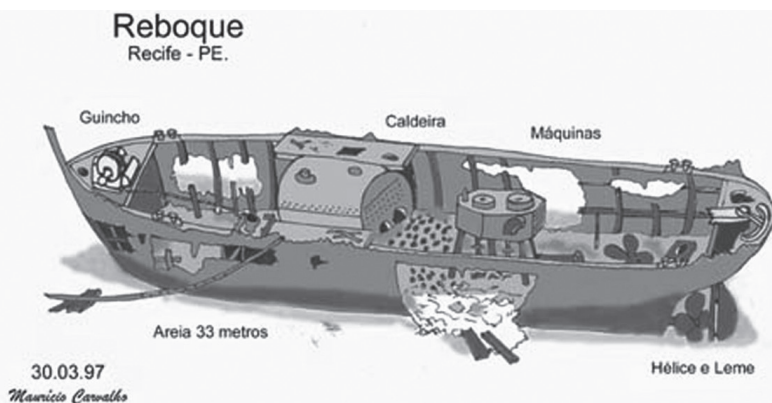


Figura 3 – Croqui do *Florida*

## REFERÊNCIAS

ABUNGU, G. H. O. Museums: arenas for dialogues or confrontations. In: *ICOM: News Special issues*, vol.54, nº 03, p. 15-18, 2001.

BARROSO, G. *Introdução à técnica de museu*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Olímpia, 1951.

BRASIL. Lei nº 3.924, de 26 de julho de 1961. Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos. Diário Oficial [da] União, Brasília, 27 de julho de 1961. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/L3924.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L3924.htm). Acesso em: 08 jun. 2017.

BRASIL. Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986. Dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências. Diário Oficial [da] União, Brasília, 29 de setembro de 1986. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7542.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7542.htm). Acesso em: 08 jun. 2017.

BRASIL. Lei nº 11.904, 14 de janeiro de 2009. Institui o Estatuto de Museus e dá outras providências. Diário Oficial [da] União, Brasília, 15 de janeiro de 2009. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/lei/11904.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/11904.htm). Acesso em: 08 jun. 2017

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, 5 de outubro de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 08 jun. 2017.

BRASIL. Lei nº 10.166, de 27 de dezembro de 2000. Altera a Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986, que dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências. Diário Oficial [da] União, Brasília, 27 de dezembro de 2000. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L10166.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10166.htm). Acesso em: 08 jun. 2017.

CHAGAS, M. S. *Memória e poder: dois movimentos*. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 2011.

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

FONSECA, M. M. *Arte Naval*. Rio de Janeiro: SDM, 2002.

FUNARI, P. P. A. & PELEGRINI, S. C. A. *Patrimônio Histórico e Cultural*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

FUNARI, P. P. A. & RAMBELLI, G. Patrimônio Cultural Subaquático no Brasil: Algumas ponderações. In: *Praxis Archaeologica*. Lisboa: Associação Profissional de Arqueólogos, Vol. 2, p. 97-106, 2007.

GRAHAM, R. *Britain & the Onset of Modernization in Brazil*. Cambridge: University Press, 1968.

ICOMOS (Conselho Internacional de Sítios e Monumentos). Carta de Sofia, 1996.

ICUCH (International Committee on Underwater Cultural Heritage of ICOMOS). Resolution. Itaparica, Bahia, Brazil, Oct 28<sup>th</sup> 2007. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/32977416/2007-Resolucao-de-Itaparica>. Acesso em: 08 jun. 2017.



*Livro Amarelo*: Manifesto pró-patrimônio cultural subaquático brasileiro. Campinas: CEANS/Unicamp NEE-Arqueologia, 2004.

RIOS, C. *Identificação arqueológica de um naufrágio localizado no lamarão externo do porto do Recife, PE, Brasil*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Recife: UFPE, 2007.

RIOS, C; VALLS, M. Carta Arqueológica Subaquática de naufrágios do litoral de Pernambuco: de 1503 a 1600. Rio de Janeiro: Navigator, v. 6, nº 12, 2010, 136 pp.

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

RIOS, C; HUTHER, A. F. M.; LINS, L. B.; MOURA, E. H. S. Arqueoturismo na Corveta Camaquã: um museu em mar aberto. São Raimundo Nonato: FUMDHAMENTOS, nº XI, 2014, 133 pp.

RITCHIE L. A. *The Shipbuilding industry: a guide to historical records*. Manchester: University Press, 1992.

## INTERNET

*Eduardo Pellew Wilson Júnior*. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Eduardo\\_Pellew\\_Wilson\\_Júnior](http://pt.wikipedia.org/wiki/Eduardo_Pellew_Wilson_Júnior)>. Acesso em: 30 mai. 2013.

*Brasil Mergulho* Disponível em: <[http://www.brasilmergulho.com.br/port/naufraios/navios/pe/rebocador\\_florida.shtml](http://www.brasilmergulho.com.br/port/naufraios/navios/pe/rebocador_florida.shtml)> Acesso em: 12 jun. 2013.

*Cox and Co. of Falmouth Dock Ironworks, Falmouth, shipbuilders*. Disponível em: <[http://www.gracesguide.co.uk/Cox\\_and\\_Co](http://www.gracesguide.co.uk/Cox_and_Co)> Acesso em: 29 mai. 2013.

*Cox, Farley and Co. The Docks, Falmouth*. Disponível em: <[http://www.gracesguide.co.uk/Cox,\\_Farley\\_and\\_Co](http://www.gracesguide.co.uk/Cox,_Farley_and_Co)> Acesso em: 29 mai. 2013.

*Wilson, Sons – Nossa História*. Disponível em: <<http://www.wilsonsons.com.br/sobre-grupo/nossa-historia>> Acesso em: 05 jun. 2013.

WRECKSITE. Disponível em: <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?176729>. Acesso em: 18 jun. 2013

## JORNALIS

O FLORIDA. In: *Diario de Pernambuco*, Recife, 28 jun.1917, p. 5.

Naufrágio do Florida. In: *Diario de Pernambuco*, Recife, 01 jul. 1917, p. 1.

O naufrágio do Florida. Como narra o sinistro um dos náufragos. In: *Jornal Pequeno*, Recife, 30 jun. 1917, p. 4.

Cox and Co. In *The Engineer*. Londres, 01 de jun. 1888. Disponível em: <http://www.gracesguide.co.uk>. Acesso em: 20 jun. 2013.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> *SteamTug* significa rebocador a vapor, tradução nossa.

<sup>2</sup> Tipo de caldeira construída com tubos de cobre para serem expostos ao calor e pelos quais circula a água, ou água e vapor (CHERQUES, 1999; 132).