GUIA DO PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO DOS AÇORES

Governo dos Açores
SECRETARIA REGIONAL DA EDUCAÇÃO E CULTURA
Direção Regional da Cultura

FICHA TÉCNICA

COORDENAÇÃO
Geral: Ana Carvalho
Investigação e Textos: José Luís Neto

AUTORES:
José Bettencourt
José Carlos Neto
José Luís Neto
Frederico Cardigos
N'Zinga Oliveira
Paulo Alexandre Monteiro
Pedro Parreira

REVISÃO DE TEXTOS: Cecília Pinheiro

FOTOGRAFIAS
A. A. Moraes
Arquivo FotoPepe
Azores Photos Visitazores
Frederico Cardigos
Hugo Marques
Miguel Jerónimo

EDIÇÃO: Turismo dos Açores e Direção Regional da Cultura, 2017
TIRAGEM: 500 exemplares em português
ISBN: 978-989-98432-8-8
DESIGN GRÁFICO E MAQUETIZAÇÃO: Espectro Publicidade e Comunicação, Lda.
IMPRESSÃO: EGA - Empresa Gráfica Açoreana, Lda.

GUIA DO PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO DOS AÇORES

CERTIFICADO AÇORES PELA NATUREZA

VISITAZORES.COM

Governo dos Açores
SECRETARIA REGIONAL DA EDUCAÇÃO E CULTURA
Direção Regional da Cultura

Caros amantes de mergulho,

O Turismo dos Açores tem vindo a trabalhar na promoção dos Açores como um destino de qualidade para a prática de atividades na natureza, aliando as vertentes de turismo ativo, aventura e cultural. Isso só é possível porque os Açores possuem um conjunto de produtos turísticos já consolidados, que têm permitido garantir a excelência do destino. Exemplo disso, o mergulho tem sido um dos produtos turísticos que mais se tem vindo a afirmar e a consolidar, muito graças ao caminho que tem vindo a ser traçado pelo Turismo dos Açores, os centros de mergulho que operam nos Açores e entidades públicas.

Um dos aspetos que caracteriza o mergulho nos Açores é a sua diversidade, que se estende pelas várias ilhas, permitindo que cada uma delas diversifique a sua oferta e capte mergulhadores por essas características que as distinguem. Falamos, por exemplo, do mergulho com jamantas, com tubarões ou mergulho em navios naufragados. É neste ultimo que surgiu a oportunidade de se realizar o trabalho que aqui se apresenta, desenvolvido em parceria com a Direção Regional da Cultura.

Esperamos que o presente *Guia do Património Cultural Subaquático dos Açores* seja um contributo, quer para a vertente da promoção, quer para a vertente da estruturação e criação da oferta, valorizando o nosso património, contribuindo para a sua preservação e fomentando o surgimento de novas ofertas turísticas que contribuam para a sustentabilidade da economia local.

Um dos critérios no qual assentou a escolha destes e não de outros navios naufragados, foi a sua acessibilidade em termos de mergulho, bem como o estado de conservação dos vestígios arqueológicos, tendo em vista a sua potencialidade para o mergulho, para que desta forma as nossas empresas tenham mais informação sobre as embarcações que se encontram no fundo do mar dos Açores, desde Santa Maria ao Corvo, e assim possam contar a história e as histórias das navegações que por cá passaram.

Um bem-haja a todos e bons mergulhos!

O Presidente do Turismo dos Açores
Francisco Coelho

GUIA DO PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO DOS AÇORES, RAZÃO E ESTRATÉGIA 1

GUIA DO PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO DOS AÇORES: A INTERDISCIPLINARIDADE DOS ASSUNTOS DO MAR 4

INTRODUÇÃO 6

PONTOS DE MEMÓRIA 8

1. SANTA MARIA 12

1.1 “Canarias” 13
1.2 “Arnel” 19
1.3 “Velma” 21
1.4 “Olympia” 24

2. SÃO MIGUEL 26

2.1 “Dori” 27
2.2 “Cemitério das âncoras” do Ilhéu 31
2.3 “Luso” 33
2.4 “Maria Amélia” 36

3. TERCEIRA 38

3.1 “Lidador” 39
3.2 “Cemitério das âncoras” de Angra 42
3.3 “USS Landing Ship Tank 228” 47
3.4 “União” 51

4. GRACIOSA 53

4.1 “Mazzini” 54
4.2 “Terceirense” 57
4.3 “Corvo” 61
4.4 “Cemitério das âncoras” da Praia 64

5. SÃO JORGE 66

5.1 “Her Majesty Ship Pallas” 67
5.2 “Mont-Ferran” 70
5.3 “Her Majesty Ship Eriskay” 74
5.4 Porto da Urzelina 76

6. PICO - FAIAL 78

6.1 “Caroline” 79
6.2 “Viana” 90
6.3 “Pontão 16” 93
6.4 Núcleo de Canhões 95
6.5 “Main” 97
6.6 “Lakeside Bridge” 99

7. FLORES 102

7.1 “Slavonia” 103
7.2 “Bidart” 106
7.3 “Papadiamantis” 109
7.4 “Batelão da Praia da Calheta das Lajes” 112

GUIA DO PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO DOS AÇORES 114

CRONOLOGIA DOS MAIS MARCANTES NAUFRÁGIOS DOS AÇORES 116

ELEMENTOS ESTATÍSTICOS 119

BIBLIOGRAFIA 121

GUIA DO PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO DOS AÇORES, RAZÃO E ESTRATÉGIA

O conceito de património cultural subaquático congloba a totalidade dos vestígios da presença humana que se encontram, ou que tenham permanecido, submersos e tenham índole cultural ou histórica. Ao longo da história da humanidade, perderam-se sítios pré-históricos e históricos, povoados costeiros, edifícios e embarcações.

Estima a UNESCO que tenham existido três milhões de naufrágios ao longo de todo o percurso da humanidade, sendo, naturalmente, apenas uma estimativa; cerca de um milhar deles, documentalmente referidos, soçobraram nos mares dos Açores.

Tal herança, que urge cuidar, é vivo testemunho de vários períodos da história comum, dos últimos seis séculos de navegações atlânticas; por exemplo, da capacidade das armadas da Rota da Índias e da Rota de la Plata, do século XVI, dos assaltos de pirataria de vários séculos, do cruel tráfico de escravos e de emigrantes, da violência das guerras, do impacto de desastres naturais, ou erros humanos, da troca pacífica com intuitos comerciais regionais ou globais, do diálogo intercultural numa relevante plataforma de encontro do mundo, entre as gentes de regiões diferentes do globo, unindo civilizações.

Os mares foram e são as estradas de muitas sagas, que preenchem o imaginário coletivo.

Alguns dos navios de viajantes, de guerreiros ou de comerciantes, encontraram a sua última morada no fundo do mar. Assegurar a possibilidade de acesso a alguns destes testemunhos, permitindo a sua fruição pública, é o que justifica a criação do presente *Guia do Património Cultural Subaquático dos Açores*, constituído por trinta núcleos, que contam História e estórias preciosas, que, através da sua visitação, permitem a devolução destes bens às comunidades, unindo o que foi separado.
A estratégia prosseguida por esta direção regional para defesa e divulgação do

património cultural subaquático, no âmbito do desenvolvimento sustentável, revela-se, desta forma, ao público, podendo, desde já, permitir a sua fruição.

Alicerçado no trabalho desenvolvido nos últimos quinze anos, por arqueólogos subaquáticos, no arquipélago dos Açores, é fruto de um intenso trabalho nos últimos quatro anos, com a deteção de trinta novos sítios.

Importa, antes do mais, falar dos cinco parques arqueológicos existentes na Região: o parque arqueológico da baía de Angra do Heroísmo (ilha Terceira), criado em 2005 e renovado em 2015; o parque do "Dori" (ilha de São Miguel), criado em 2012; o parque da "Caroline" (ilha do Pico), criado em 2014; o parque do "Slavonia" (ilha das Flores) e o parque do "Canarias" (ilha de Santa Maria), ambos criados em 2015. A estes se juntam e complementam outros vinte e cinco sítios visitáveis, distribuídos pelo arquipélago, que constituem, em conjunto, o *Guia do Património Cultural Subaquático dos Açores*, provavelmente, um dos maiores museus subaquáticos do mundo.

Os parques são áreas especialmente protegidas, destinadas à prossecução da investigação científica, da implementação da educação patrimonial e vocacionados para a fruição turística. Os locais do *Guia do Património Cultural Subaquático dos Açores* encontram-se igualmente sobre proteção, valorização e fruição, regendo-se pelas medidas previstas na legislação em vigor, sobre sítios arqueológicos.

Esta direção regional, para além de classificar, deve monitorizar, com regularidade, o estado de conservação dos naufrágios, pois os bens em causa, naturalmente, vão-se deteriorando pela ação do mar. Com a monotorização pretende-se, também, diminuir ou evitar a adição da pressão das atividades humanas sobre os mesmos.
O sistema de gestão destes bens tem, como aspiração, atingir a auto-sustentabilidade. Tal significa que o objetivo é atingir o equilíbrio, onde a ação seja não predatória sobre o bem e que, para tal, atenda permanentemente às diversas dimensões que, em cada local, se concentram. A primeira, evidente, será o expectável impacto ecológico que acarreta ao meio marinho; outras serão

Hugo Marques

o impacto sobre a integridade do bem, a segurança dos utentes, a necessária dignidade económica dos operadores marítimo-turísticos e ainda a correta articulação com as demais políticas públicas de gestão do espaço marítimo, que têm de ser consensualizadas.
Atendendo à multiplicidade de fatores e de intervenientes sociais em causa, as ações requerem uma estratégia clara e transparente, que seja do conhecimento de todos, para que, na prática, seja possível construir pontes de entendimento e encontradas soluções de unanimidade, que todos possam assumir como suas e, consequentemente, se tornem eficazes. Nessa medida, o trabalho de parceria direta dos operadores marítimo-turísticos com as instituições públicas é fundamental já que eles são, seguramente, os elementos centrais da ação.

A estratégia presente ao mapeamento das estruturas culturais, elegíveis no PO Açores 2020, contempla a implementação de centros interpretativos nas áreas portuárias das diferentes ilhas, junto dos operadores marítimo-turísticos. Estes centros interpretativos serão estruturas funcionais, oferecendo acesso ao conhecimento dos testemunhos patrimoniais subaquáticos em cartazes, complementadas com maquetes e briefings audiovisuais de mergulho, que se encontram em finalização.

A estes se juntarão modelos 3D, para visualização das embarcações já escavadas e estudadas, que não permitam a visitação in situ, pela sua fragilidade material. Pretende-se, assim, progressivamente, oferecer melhores condições de operacionalização aos marítimo-turísticos de mergulho, elevando substantivamente a qualidade da atual oferta, bem como, permitir a todos o conhecimento e a interpretação daquele património que demonstra a centralidade destes mares e destas ilhas.

A edição do *Guia do Património Cultural Subaquático dos Açores* assinala, pois, que chegámos a um primeiro porto da nossa viagem.

Nuno Ribeiro Lopes
Diretor Regional da Cultura

GUIA DO PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO DOS AÇORES: INTERDISCIPLINARIDADE DOS ASSUNTOS DO MAR

A História do Atlântico Norte está inevitavelmente ligada à História dos Açores. A descoberta do arquipélago no século XV abriu caminho para a descoberta de mundos distantes e as ilhas foram e são um entreposto geoestratégico nas viagens transatlânticas, que liga o velho continente aos novos mundos longínquos.

Todos os dias, durante séculos, naus, caravelas e navios, de todas as formas, propulsionados à vela, depois a vapor e mais tarde a nafta, navegam no mar que rodeia as ilhas. Uns vêm em rotas comerciais, atracam em baías e portos abrigados, para depois partirem. Outros param para descanso e aguada e seguem o seu destino. Outros ainda, vislumbram as ilhas no horizonte e mantêm as suas rotas.

Pelo mar chegam-nos bens que não produzimos, forasteiros com novas ideias e culturas e notícias de acontecimentos distantes; pelo mar saem produtos excedentários ou procurados em outras latitudes e gente ambiciosa, que os limites da ilha não conseguiam conter.

De vez em quando, ao longo dos séculos, a incúria do homem do leme, as limitações tecnológicas da navegação oceânica, a falta de conhecimento geográfico, as batalhas em alto-mar ou junto à costa, as manigâncias de quem atraía para a costa navegadores menos atentos, as neblinas que tudo ocultam ou a força bruta de ventos e marés, causaram naufrágios que interromperam abruptamente as viagens programadas de navios e tripulações.

Destes naufrágios restam memórias e carcaças afundadas, madeiras, ferros e objetos, que moldam os interiores das nossas casas e alteram os fundos submersos das nossas ilhas. Ao longo dos séculos, a nossa cultura marítima foi sendo impregnada por estes infortúnios. A preservação deste espólio, que compõe um mosaico do tempo, é crucial para a interpretação da história marítima da humanidade, que também é nossa.

É destes naufrágios, que na Região se contam aos mil, que trata este *Guia do Património Cultural Subaquático dos Açores*. Um trabalho que resgata do

fundo do mar o interesse em revisitar o passado; que consolida a importância da arqueologia subaquática, ao divulgá-la ao grande público; que dá sentido lúdico a naufrágios históricos, ao atrair mergulhadores curiosos; que gera riqueza e emprego, ao diversificar e qualificar a nossa oferta marítimo-turística; que promove o usufruto moderno e sustentável do nosso património cultural.

Ligar o mergulho turístico com a arqueologia subaquática, as ciências do mar à tecnologia de mapeamento de fundos, a educação ambiental e patrimonial à gestão do espaço marítimo, a conservação da biodiversidade à preservação do património cultural, mostra bem a interdisciplinaridade e transversalidade dos assuntos mar. A cooperação institucional é o desafio maior para a promoção integrada do mar nos Açores, em todas as suas valências.

Potenciar o mar é um desígnio que nos afirma e distingue e que estimula o nosso quotidiano. Este trabalho é mais um passo para a valorização do Mar dos Açores, omnipresente, uno e diverso.

Filipe Mora Porteiro
Diretor Regional dos Assuntos do Mar

INTRODUÇÃO

Hugo Marques

Os fundos marinhos dos Açores, de uma beleza e diversidade de cenários naturais, possuem grande potencial para o mergulho. Acresce a existência de mais de três dezenas de sítios de património cultural subaquático que, pelas suas circunstâncias e condições, permitem o mergulho visitável ao público, num dos maiores museus polinucleados subaquáticos do mundo.

Os Açores situam-se numa zona temperada que proporciona um clima moderado durante a maior parte do ano, ainda que o índice de pluviosidade seja, tendencialmente, elevado. É possível mergulhar nesta região durante todo o ano, sendo o período entre junho e setembro mais favorável para a realização da atividade. Nessa época, o arquipélago reúne uma conjugação de fatores propícios ao mergulho, nomeadamente: temperaturas elevadas a nível atmosférico e de superfície de mar, menor precipitação, maiores períodos de sol e ventos mais amenos.

Entre as várias espécies marinhas encontradas no arquipélago, é necessário atender à presença de organismos potencialmente perigosos para os mergulhadores. Por poderem provocar pequenos ferimentos ou alergias, torna-se necessário alertar para o risco de contacto com as seguintes espécies: caravelas-portuguesas, águas-vivas, vermes-de-fogo, rascassos e peixes-aranha.

Ao entrar no mundo subaquático, o mergulhador inicia, involuntariamente, uma interação com os organismos e objetos que ali encontra. É necessário estabelecer previamente uma conduta ética que permita realizar esta atividade de forma confortável e segura para o mergulhador, sem detrimento para as espécies marinhas nem para os sítios arqueológicos visitados. A imersão na água e a flutuabilidade durante o mergulho devem ser realizadas de forma lenta e controlada. Durante a visita subaquática, o mergulhador deverá também reduzir o contacto entre os

acessórios de equipamento especializado que utiliza e tudo o que o rodeia.

Para manter a segurança dos praticantes, o arquipélago encontra-se equipado com três câmaras hiperbáricas preventivas, em caso de doença descompressiva. Estas encontram-se repartidas pelos três grupos, mais concretamente em São Miguel, no Faial e nas Flores.

O desejo de trazer recordações da visita é saudável, mas apenas estão autorizados fotografias e vídeos feitos pelo mergulhador. Nos locais em que é possível visitar os vestígios de embarcações afundadas, não é permitida a entrada no interior das mesmas, com vista a acautelar a segurança dos mergulhadores, bem como para garantir a proteção do bem patrimonial. É proibido o contacto físico com os bens patrimoniais. É igualmente interdita a recolha de quaisquer objetos das estruturas e do espólio a estas associado, de forma a salvaguardar a herança patrimonial observada. Ao visitar estes locais, o mergulhador deverá ter a vacina antitetânica em dia.

A arqueologia subaquática nos Açores é uma atividade de teor estritamente científico, realizada pelas entidades tutelares e por instituições de cariz científico, visando a descoberta, proteção e estudo do vasto património submerso no arquipélago. As descobertas são realizadas de três formas: localização fortuita de objetos isolados, durante a realização de mergulhos recreativos; identificação de locais com interesse histórico-patrimonial, em trabalhos de investigação científica, realizados pelos investigadores; localização de objetos ou sítios com valor cultural histórico, durante a elaboração de avaliações de impacte ambiental de obras marítimas. Os sítios arqueológicos subaquáticos com um interesse patrimonial excecional são, através do estatuto de Parque Arqueológico Subaquático, alvo de classificação e dinamização dos seus elementos culturais.

Em 2005, criou-se o primeiro Parque Arqueológico Subaquático português, na baía de Angra do Heroísmo, ilha Terceira, porquanto se trata do local nacional com maior potencial científico para a arqueologia subaquática. O local de naufrágio do "Dori", ao largo da ilha de São Miguel, foi classificado em 2012, pois para além dos valiosos testemunhos que encerra, atendeu-se à importância para a comunidade local de mergulho, nascendo de uma reivindicação da opinião pública. A barca "Caroline", naufragada junto à ilha do Pico, recebeu a classificação de Parque Arqueológico Subaquático em 2014, não só pelo reconhecimento do valor histórico e patrimonial do bem, bem como por tal ser desejado pelas mais diversas instituições culturais da ilha. Em 2015, por semelhante processo, o navio "Slavonia", na ilha das Flores, e o "Canarias", em Santa Maria, receberam classificação. A seleção destes locais para formação de Parque Arqueológico Subaquático obedece aos seguintes princípios: história do local, representatividade dos bens, universalidade dos testemunhos, permitir a visitação pública e possuir uma narrativa que os integre, partilhável conforme o estatuído na Convenção para o Património Cultural Subaquático da UNESCO, ratificada pelo Estado Português.

PONTOS DE MEMÓRIA

A 2 de fevereiro celebra-se Nossa Senhora das Candeias. Na ilha Terceira acreditava-se que, na noite da véspera, era a altura em que os demónios vinham a terra com o propósito de usurpar mulheres e levá-las com eles, para lhes fazerem companhia na sua morada, o mar. Para o evitar, as mulheres não saíam de casa, não recebiam calçado de estranhos e punham uma criança pequena no seu regaço, único remédio infalível contra os raptos dos demónios.

Porque queriam os demónios raptar as mulheres, não nos dizem as lendas, mas pressentimos que de solidão falam, da solidão no mar a que nem demónios ficam imunes. Esta, que é uma das incontáveis lendas açorianas relacionadas com o vasto Atlântico, presença constante na paisagem, reveladora de vocação oceânica das ilhas do arquipélago.
Corria o mês de novembro de 1615. Duas naus, portuguesas, vindas do Oriente, realizavam a viagem de regresso da "Carreira da Índia". Procuravam chegar aos Açores, buscando mantimentos e refúgio, depois das intempéries que desenharam uma viagem atribulada, que tinha começado, meses antes, em Goa, na Índia. Ao aproximarem-se do arquipélago viram-se fustigadas por nova forte tempestade, que separou a debilitada frota. Uma nau salvou-se, aportando em Angra do Heroísmo, enquanto a outra soçobrou ao largo da ilha do Faial, na baía de Porto Pim, a 6 de novembro. Falamos da "Nossa Senhora da Luz", nau capitânia da armada, cuja carga era preciosa. No porão da nau encontravam-se pedras preciosas, loiças de porcelana chinesa, especiarias, "cauris" e muitos outros bens. Foi descoberta por arqueólogos em 1998 e iniciou-se o seu estudo em 2002.

Esta é a breve narrativa de somente um, dos cerca de um milhar de naufrágios, documentalmente registados para os mares dos Açores. Na encruzilhada dos mundos, ponto de paragem obrigatório na navegação atlântica, este território foi local estratégico de escala nacional e internacional, durante toda a época moderna.

Os navios que aqui atracavam cumpriam as mais diversas funções: militares, comerciais, pirataria ou exploração de novas terras. As tempestades, as deficientes construções ou manutenções dos navios, as batalhas navais e os erros humanos e dos instrumentos de navegação foram os motivos mais frequentes que levaram ao afundamento de tão impressivo número de embarcações. Essas são testemunhas silenciosas dos mais variados momentos da história mundial.

Se, devidamente preservado, o naufrágio torna-se num documento precioso de um momento do passado, uma cápsula do tempo.

A 29 de novembro de 1589, Jan Huygen van Linschöten, mercador e espião holandês, relatou o afundamento da nau espanhola "Trinidad", na baía de Angra do Heroísmo. O vento de sudoeste

– conhecido localmente como "vento carpinteiro", por provocar afundamentos que proporcionavam novos materiais aos artesões locais – terá forçado o navio espanhol, já bastante danificado pela viagem que fizera desde o México, a embater contra os rochedos. Carregava prata extraída das minas americanas, a prata dos "reales" espanhóis, moeda franca válida em toda a Europa para o comércio internacional. A "Trinidad" é apenas uma das várias embarcações da "Rota da Prata" que soçobraram nos Açores. Uma delas, o navio denominado por "Angra D", tem sido alvo de diversos estudos nas duas últimas décadas por parte dos arqueólogos. O "Angra D" foi seguramente uma embarcação de origem espanhola, cuja cronologia se situa nos finais do século XVI ou inícios do século XVII, naufragado na baía de Angra do Heroísmo, onde foi possível recuperar um balde com vestígios de mercúrio. O mercúrio era o metal usado recorrentemente nas minas do Novo Mundo para mais rentável extração da prata e do ouro. O "Angra D" navegou nessa rota e o seu estudo tem permitido compreender melhor a realidade das embarcações e quotidianos navais da "Rota da Prata".

A afluência da imensa prata americana à Coroa Espanhola gerou a cobiça das outras nações europeias. No Atlântico, navegavam dezenas de corsários, munidos de cartas de corso outorgadas pelas diversas nações inimigas da Espanha, que procuravam saquear as naus e apropriar-se das suas riquezas. Um desses navios-corsários, o "Revenge", capitaneado por Richard Greenville, com aval direto de Isabel I de Inglaterra, tornou-se famoso. As vitórias que navio e capitão obtiveram à "Invencível Armada", converteram-nos em símbolos do ascendente poder naval britânico. Em 1591, o "Revenge" aportou ao largo da ilha das Flores, conjuntamente com uma pequena frota, a aguardar paciente, a chegada do comboio naval que transportava a prata extraída no Novo Mundo, com destino a Sevilha, na Espanha. Filipe II de Espanha, entretanto alertado pela sua rede de espionagem, precavera-se enviando uma armada, sobre o comando de Alonso de Bazán, para emboscar os corsários.

O recontro de 8 de setembro de 1591 ficou eternizado em poemas e novelas, destacando-se a heroica resistência do "Revenge" que, sozinho, fez frente à armada de guerra espanhola. Após várias horas de batalha, com pesadas perdas, Bazán impôs a rendição inglesa. O "Revenge" foi então escoltado até à Terceira, com o objetivo de reparar os navios, antes de seguir com os prisioneiros rumo à Península Ibérica. Porém, condições meteorológicas adversas abateram-se sobre o comboio naval, a que se somou o desgaste perpetrado pelo renovado ataque de alguns dos navios ingleses que haviam escapado, à custa do sacrifício de Richard Greenville e sua tripulação. Com a estrutura da embarcação fragilizada pela derrota, fustigado pela tempestade, o "Revenge" naufragou contra os rochedos, na ilha Terceira. Em 1973, Sir Sydney Wignall procurou o local exato do naufrágio, não obtendo, contudo, resultados.

Quanto a Alonso de Bazán, provinha de uma família com feitos e nome ligados ao arquipélago. O seu pai, Álvaro, havia comandado a armada castelhana que, em 1582, navegara até Vila Franca do Campo, ilha de São Miguel, para enfrentar a força luso-francesa que aí se refugiara. Esse conflito ocorreu no contexto da guerra de sucessão do trono português, em que os apoiantes de Filipe II de Espanha combateram contra os aliados de Dom António, Prior do Crato. Em Vila Franca do Campo, reuniram-se as debilitadas forças navais portuguesas e

suas aliadas francesas, que renunciavam à vassalagem a Castela e à perda da independência portuguesa, comandadas por Filippo Strozzi. A batalha deu-se a 26 de julho, tendo servido de palco experimental para os novos modelos de galeão militar espanhol. Eficazes no domínio rápido das embarcações adversárias, capturaram Strozzi. Por ordem de Bazán, executaram-se impiedosamente os prisioneiros, no maior massacre conhecido em território açoriano.

Com o advento da fragata, em meados do século XVIII, a guerra marítima assumiu novos moldes. Embarcações mais leves e, consequentemente, mais rápidas, permitiram uma maior manobrabilidade, elemento crucial durante os diversos conflitos bélicos entre as várias potências europeias.

O modelo foi experimentado, pela primeira vez, por arquitetos navais franceses, tendo sido aperfeiçoado pelos britânicos. Não existe registo da data de construção da "L'Astrée", mas a sua participação na Guerra da Independência Americana, combatendo as forças inglesas, encontra-se bem documentada. Tratou-se de uma fragata de guerra francesa que, no ano de 1796, se aproximou perigosamente da escarpada ilha do Pico. Os tripulantes encontravam-se desesperados, tentando retirar a água que entrava por um rombo nos porões. Acabou por naufragar junto a Santo Amaro, tendo sido descobertos os seus vestígios, pelos arqueólogos, em 2008.
Construída em 1757, tendo sido a primeira dentro de um novo modelo de fragatas, a "Her Majesty Ship Pallas" foi um feito da engenharia naval à época. Uma das novas particularidades deste tipo de embarcação foi a capacidade para transportar mais peças de artilharia, assim como o reforço do seu casco com folhas de cobre, para proteção contra microscópicas espécies invasoras, que corroíam os madeirames do mesmo. Depois de uma carreira militar vasta, que incluiu uma breve participação na Guerra da Independência Americana, a "Pallas" naufragou, em 1783, ao largo da Calheta, em São Jorge, depois de ter sido para lá empurrada por ventos fortes enquanto tentava aportar na cidade da Horta, no Faial. Descoberta em 1998, foi escavada no ano de 2000.

A guerra da independência americana teve reflexos no arquipélago dos Açores. A baía da Horta, na ilha do Faial, foi palco de uma batalha entre o brigue corsário americano "General Armstrong" e uma pequena frota inglesa, durante a Guerra de 1812, que resultou no naufrágio do navio americano.

Este navio de corso causara problemas à navegação britânica no Atlântico. Aportando à cidade da Horta para fazer o aprovisionamento de víveres, foi avistado por três navios de guerra britânicos, que passavam ao largo do Faial rumo ao Louisiana, para integrarem a armada que tentaria conquistar a cidade de Nova Orleães. A batalha deu-se a 26 de setembro de 1814. O "General Armstrong" foi incendiado, na baía da cidade. Os americanos foram perseguidos e aprisionados em terra, pelos ingleses, que sedentos de vingança, desrespeitaram a neutralidade portuguesa. Após, prosseguiram viagem, mas o cansaço provocado pela batalha da baía da Horta foi suficiente para atrasar o cerco no Louisiana. A resistência americana em Nova Orleães acabou por imperar, impedindo a vitória final das forças britânicas.
Anos volvidos, o arquipélago voltou a ser

palco de uma série de conflitos bélicos.

Durante as "Guerras Liberais", que opuseram os apoiantes do absolutismo, encarnado na figura de D. Miguel, aos constitucionalistas que apoiavam a sua sobrinha, Maria II, a ilha Terceira assumiu um papel central no conflito.

Os liberais encontravam-se acantonados na ilha, último reduto leal à rainha, no país. A 11 de agosto de 1829, uma frota de 21 navios, tentou o desembarque na Vila da Praia. A batalha que se seguiu foi afoita e destemida, no que bem pareceria ser a derradeira resistência dos constitucionalistas. A audácia e coragem dos liberais levou à derrota dos absolutistas, permitindo solidificar a sua posição na ilha Terceira, baluarte da liberdade, mudando o curso da guerra. A Vila da Praia foi renomeada Praia da Vitória e a cidade de Angra, rebatizada de Angra do Heroísmo.
Estas pequenas narrativas são meros vislumbres do imenso manancial que é o arquivo subaquático do mar dos Açores e o seu património cultural subaquático. "Cerca de um milhar de naufrágios, influenciou o carácter dos açorianos. Antes, um naufrágio era perspetivado como um complemento à parca economia familiar, pelo que os salvados eram reaproveitados transportando para o quotidiano insular objetos utilitários e exóticos que, noutras circunstâncias, não chegariam. A curiosidade e a generosidade dos açorianos são desde cedo documentadas, acolhendo os náufragos, salvando-os, em todos os tempos e em todas as ilhas, de mortes certas, em histórias de denodados exemplos de coragem, de gentes de sangue salgado. São igualmente múltiplos os exemplos materializados, ex-votos de náufragos, desde a singela inscrição na pedra, por ordem do Capitão William H. Lang, da barca "Modena" que, apanhado por uma tempestade, naufragou entre as Bermudas e Boston e num escaler veio dar à costa da ilha das Flores, em 1873, até à ereção de templos, como aconteceu igualmente nas Flores, após o naufrágio da "Nuestra Señora de las Angustias e San José", em 1727.
Conta-se que, no enfiamento da Ribeira Seca, próximo da costa de Ponta Garça, em Vila Franca do Campo, na ilha de São Miguel, os marinheiros ouviam o tocar do sino de um navio ali naufragado. Servia de aviso, para que nenhuma embarcação se chegasse mais próximo da terra, sob pena de se perder nos baixios. Seres marítimos, reais e imaginários, povoam o mar dos Açores, e o sangue salgado dos açorianos, encastoando com mestria as palavras enigmáticas de Sophia de Mello Breyner Andresen, que nos diz:

"Vinha de um mundo
Sonoro, nítido e denso.
E agora o mar o guarda no seu fundo
Silencioso e suspenso.

É um esqueleto branco o capitão,
Branco como as areias,
Tem duas conchas na mão
Tem algas em vez de veias
E uma medusa em vez de coração.

Em seu redor as grutas de mil cores
Tomam formas incertas quase ausentes
E a cor das águas toma a cor das flores
E os animais são mudos, transparentes.

E os corpos espalhados nas areias
Tremem à passagem das sereias,
As sereias leves dos cabelos roxos
Que têm olhos vagos e ausentes
E verdes como os olhos de videntes."

1. SANTA MARIA

Hugo Marques

Baía de S.Lourenço

1.1 "CANARIAS" 13

1.2 "ARNEL" 19

1.3 "VELMA" 21

1.4 "OLYMPIA" 24

1.1 "CANARIAS"

36°56'959"N ; 25°05'928"O

Os destroços deste navio naufragado localizam-se a -3 metros de profundidade, defronte da Praia Formosa, freguesia de Almagreira, concelho de Vila do Porto, ilha de Santa Maria. Trata-se de um naufrágio, atendendo às circunstâncias em que ocorreu, muito bem conservado, sendo possível ver toda a extensão do navio original.

Apresenta a secção central com balizas contíguas, unidas ainda à quilha e a parte da sobrequilha, bem como diversas partes do costado lateral. É ainda possível observar pedaços de mastros e uma caldeira. A claridade do mar, aliada à pouca profundidade e ao fundo arenoso, torna este local um dos mais belos mergulhos em naufrágios no arquipélago e, certamente, o mais seguro de todos os possíveis mergulhos.
O naufrágio está igualmente bem por notícia publicada n' *O Fayalense*, 25 de novembro de 1871, anno 15.º, n.º19:

"O vapor hespanhol que naufragou em Santa Maria denominava-se Canarias e era de 1:436 toneladas. Tinha sahido de Havana no dia 26 d' outubro, com 19 passageiros, em lastro, e 98 tripulantes. Encalhou no dia 13 de novembro, por causa de muita agua que fazia. Poucos dias depois rebentou-lhe fogo a bordo, que se suppõe ter sido lançado pelo proprio capitão."

Sobre este facto publica o Jornal de Noticias o seguinte, que diz ser "official":

"Nos primeiros dias depois d'encalhado o vapor mandou o capitão salvar alguns objectos de maior valor, como pratas, louças, bagagens e alguns mantimentos. No sexto dia foi o capitão a bordo e ordenou a 3 homens da sua tripulação que apromptassem no porão coisas para irem para terra, dirigiu-se à camara, e quando de la saiu para desembarcar deixou ficar os ditos homens empregados no mesmo serviço. Pela volta das 7 horas da noute os homens notaram que da camara saia muito fumo; foram verificar o que era, e viram a camara em chammas. Cuidaram logo em salvar-se, porque a bordo havia grande porção de polvora, e para isso tocaram a rebate nos sinos. O capitão, em terra não fez caso disso. Os marinheiros então metteram-se em uma lancha de bordo, e o capitão mandou colocar um pharol na rocha, para cuja luz os marinheiros se dirigiram. Era exactamente no ponto mais perigoso; e como o mar estava embravecido, a lancha revirou, e apenas se salvaram, por milagre dois homens. Cerca das 10 horas ouviu-se uma immensa detonação em toda a ilha; era a explosão do paiol do vapor, a qual produziu por largo tempo uma especie de aurora boreal, com fogos de cores, porque as bebidas alcoolicas o produziam nos ares. Foi opinião geral que o incendio foi ateado pelo capitão, com a circumstancia aggravante de querer fazer victimas d' elle os 3 marinheiros que se achavam a bordo para não ficarem testemunhas do seu attentado! O fim de tudo isto ninguem o sabe; mas a verdade é que elle recusara todos os auxilios das auctoridades, dizendo que o vapor pertencia a uma companhia de que elle era um dos maiores accionistas e seu representante. Muitos objectos deixou de proposito perder, pois tivera tempo em 6 dias de salvar tudo; tanto mais que o vapor estava ricamente preparado. O casco ainda estava inteiro, porque é de ferro. O vapor era transporte de tropas, e na sua ultima viagem levou mais de mil praças para Cuba".

Não se trata do único navio da Antonio López y Compañía cujas suspeitas de perda intencional pendem sobre os seus capitães, porquanto Antonio López y López acumulou a presidência da sua empresa de navios de transporte a presidência do Crédito Mercantil de Barcelona, pelo que a perda de um navio rombado lhe daria uma indemnização para um outro novo. Aliás, a figura de Antonio López y López é demasiado controversa e envolta numa "lenda negra", na expressão de Raquel C. Sánchez, que o biografou (1999, 20-22).

Antonio López y Lopéz nasceu em Comillas, Santander, a 13 de abril de 1817. Saindo da casa materna com dez anos, foi trabalhar com uns parentes para a Andaluzia. Aos 14 anos embarcou no "Reina de los Ángeles", em Cádiz, com destino a Cuba. De 1831 a 1841 trabalhou como moço de recados, aforrando tudo o que pode para se lançar em negócio próprio. Nesse ano de 1841, conjuntamente com um compatriota seu amigo, Manuel Calvo, que se encontrava em condições idênticas, investem as poupanças na aquisição de uma carga de farinha procedente de Santander, fretando um patacho, com destino a Havana, vendendo, com vantajoso lucro, a carga em Santiago. A partir de então, instala uma venda em Santiago, negociando todo o tipo de produtos. Jovem promissor, vem a inscrever-se na "matrícula de comerciantes" de Santiago, em 1844. O financiamento para obter liquidez permanente foi-lhe dado pelo asturiano Domingo Antonio Valdés, morador em Guantánamo. Em novembro de 1847, com uma dívida de 100.000 pesetas, Antonio López negoceia com o seu senhorio, Andrés Brú Puñet, com quem mantinha boas relações, pedindo-lhe a mão de uma das suas filhas. Obtida a anuência do senhorio e futuro sogro, ficou noivo e transformou a sua venda na Casa de Comércio Valdés e López. Essa Casa Comercial, constituída com Domingo Antonio Valdés (que de credor passa a sócio) e pelo irmão de Antonio López, Claudio, foi registada em 3 de fevereiro de 1848.

Seguidamente mudou-se para Barcelona, cidade onde se haviam instalado pouco tempo antes os Brú, consorciando-se com Luisa Brú Lassús, em novembro de 1848, dobrando, com o casamento, o seu capital total. Regressou a Cuba em maio de 1849 e a 24 de julho Domingo Antonio Valdés abandonou a companhia comercial passando então a intitular-se Antonio López y Hermano. Com o seu capital renovado, apoiado pelo sogro e cunhado, Antonio López envolve-se em lucrativos negócios, o tráfico de escravos, bem como a compra e venda de terras. Com Domingo Antonio Valdés estabeleceu uma linha entre Guantánamo e Santiago de Cuba, assegurada pelo vapor "General Armero". Este vapor, ainda que tenha assegurado o serviço de transportes para que foi destinado, parece ter igualmente servido para a introdução ilegal de escravos, aumentando em muito os lucros da Antonio López y Hermano que a esse

comércio se dedicara. Entre dezembro de 1850 e janeiro de 1853 Antonio López adquiriu quatro engenhos de cana e quatro cafezais, o que, para além de próspero comerciante, o tornou significativo proprietário. Em 1853 o capital da empresa superava já as 500.000 pesetas. Em 1853 Antonio López regressou a Barcelona, com Luisa Brú Lassús e os seus três filhos, María Luisa, Isabel e Antonio (que morrerá infante), sendo que, a 15 de maio de 1853, nasceu Claudio López Brú, o sucessor do império comercial. Pouco tempo depois de se instalar no palácio de Puertaferrisa, adquiriu em hasta pública o exclusivo do transporte do correio entre a Espanha e Cuba, tendo para o efeito comprado igualmente os vapores "París" e "Ciudad Condal". Em 1857 constitui-se em Madrid, com sede social em Alicante e Barcelona, a "Antonio López y Compañía", assumindo a direção e gestão da mesma. Pouco tempo depois, Antonio López y López conseguiu obter a primeira grande oportunidade de negócio, à mais alta esfera, com a prestação de serviços ao governo na "Primeira Guerra de Marrocos", ou "Guerra de África", assegurando os transportes de soldados e material bélico. Essa guerra opôs a Espanha ao Sultanado de Marrocos e ocorreu entre 22 de outubro de 1859 e 26 de abril de 1860. Em traços largos pode-se dizer que a desculpa para a contenda foi um ataque de um grupo de homens que desceu do Rift, para provocar uma escaramuça com um destacamento espanhol que realizava reparações nas fortificações de Ceuta. Em consequência, o governo espanhol exigiu um castigo exemplar ao Sultão de Marrocos, que não cumpriu a intimação em tempo útil.

O governo da "União Liberal" chefiado pelo general Leopoldo O'Donnell aproveitou o incidente para amenizar a contestação interna que desgastava o seu executivo e congregar os espanhóis em torno de um projeto patriótico que a todos entusiasmou. A 22 de outubro o Congreso de los Diputados propôs e aprovou a declaração de guerra. Em novembro desembarcaram 36.000 homens, 65 peças de artilharia e foram congregados 41 navios numa armada, entre vapores, barcas à vela e lanchas. Em dezembro tiveram início as operações militares que, de vitória em vitória, culminam na batalha de Wad-Ras, a 23 de março. Um armistício foi assinado três dias depois, por Muley Abbás, comandante das forças militares marroquinas. Aquele assegurou perpetuamente a administração espanhola de Ceuta e Melilla, o reconhecimento marroquino do arquipélago das Canárias, uma indeminização de guerra de 100 milhões de pesetas, a cedência de Santa Cruz de Mar Pequeña/Sidi Ifni, bem como a administração de Tetouan, até pagamento total da indeminização (que só durou, efetivamente, dois anos).

Em consequência, obtém um alargamento do monopólio do transporte marítimo de correio entre Espanha, Cuba, Porto Rico e São Domingos, o que implicava o alargamento da frota para nove navios a vapor. Em 1864 recebe a Gran Cruz por proposta do Ministério da Marinha.

Pouco tempo depois, com o eclodir da "Guerra dos Dez Anos", teve novo ensejo de melhorar as suas condições económicas e aprofundar as suas relações políticas. Tratou-se da primeira guerra independentista de Cuba iniciada a 10 de outubro de 1868, quando Carlos

Manuel de Céspedes, a partir do engenho de açúcar "La Demajagua", libertou os escravos e leu o "Manifesto del 10 de octubre", ou a declaração da independência cubana. Marcadamente antiesclavagista e anticolonialista, foi uma guerra contracultural, de carácter progressista e emancipadora, tanto política, económica como socialmente, numa ilha ainda presa aos modos de produção açucareira do Antigo Regime, assente numa Capitania-Geral de poder absoluto, rosto visível de uma máquina tributária agiota, corrupta e permissiva face a uma oligarquia terratenente comprometida com o tráfico de escravos ilegal (quase meio milhão de escravos introduzidos entre 1820 e 1873), de mentalidade rendeira e avessa à modernização das explorações agrícolas (a denominada "sacarocracia"). A guerra, com períodos de extrema violência indiscriminada, episódios de terra-queimada, assassinatos indiscriminados, múltiplas rebeliões militares e diversos volte-faces sob o grito "Cuba livre es incompatible com Cuba esclavista", terminou com a capitulação do "Ejército Independentista Cubano" com a assinatura do Pacto de Zanjón, a 10 de fevereiro de 1878.

Durante a "Guerra dos Dez Anos" a "Antonio López y Compañía" realizou, para o governo espanhol, mais de 1.000 viagens transportando 400.000 soldados, facilitando o pagamento ao Estado em prazos dilatados. É neste contexto que se dá o naufrágio do "Canarias", a 13 de novembro de 1871. Diversificou os seus negócios, entrando nos capitais de companhias de seguros e na banca, primeiramente com 12.000 ações do banco catalão "Crédito Mercantil", em 1870, depois fundou e presidiu o "Banco Hispano Colonial", em 1876, detendo 13,7% do capital social (o que equivalia a 10 milhões e 250 mil pesetas) que financiava o governo espanhol na guerra contra os independentistas cubanos. O banco chegou a emprestar 25 milhões de pesetas ao Estado espanhol. Tal valeu-lhe a amizade do monarca Alfonso XII, bem como a conceção do título de Marquês de Comillas, em 1881.

A partir da ascensão a Marquês de Comillas, Antonio López passou a ser um respeitado e reconhecido burguês filantropo, que presidiu ao Crédito Mercantil, criou a Compañía General de Tabacos de Filipinas, vice presidiu à Compañía Ferroviaria del Norte e apostou na extração mineira asturiana. Não será também por acaso que nesse ano de 1881 transformou a Antonio López y Compañía em sociedade anónima rebatizando-a de Compañía Trasatlántica. Teve ainda tempo para receber a família real em Comillas, bem como ajudou a fundar o projeto de sonho do jesuíta Tomás Gómez que pretendeu fundar um "Seminário de Pobres", que se viria a converter na Universidad Pontificia de Comillas. Em 16 de janeiro de 1883 Antonio López y López faleceu em Barcelona. Aí se erigiu um monumento em sua memória, gravando a frase do monarca ao tomar conhecimento do seu falecimento: "España ha perdido uno de los hombres que más grandes servicios le ha prestado."

No que se refere a "Antonio López y Compañía", aquando da passagem do exclusivo do transporte marítimo de correio entre Espanha, Cuba, Porto Rico e São Domingos, na sequência dos serviços prestados aquando da "Guerra de África", Antonio López aproveitou a

bancarrota da Sociedade Transatlântica Belga para comprar a sua frota de vapores em liquidação. A estes foi somando outros, até possuir uma dúzia, que foram reconhecidos pelo governo espanhol para o serviço. Em 1861, o primeiro foi o "Isla de Cuba" (ex- "Príncipe Alberto"; ex- "Duque deBrabante", esteve ao serviço até 1877), seguindo-se o "Santo Domingo" (ex- "Leopoldo I", depois passando a "Santander", tendo estado ao serviço da companhia por 5 anos), seguindo-se o "Cantabria" (ex- "Bélgica", que afundou em La Gomera a 5 de março de 1871), seguindo-se o "Canarias" (de que falaremos posteriormente), seguindo-se o "Isla de Puerto Rico" (ex- "Vigo", vendido em 1886 a Todd E. Hidalg, em Havana), seguindo-se o "Villa de París" (ex- "Lisbonne", vendido dez anos depois), seguindo-se o "Ciudad Condal" (ex- "Rio de Janeiro", perdido em 1867 em Veracruz) e, finalmente, o "España" (ex- "Congreso", vendido em 1890 a H. Haynes).
Em 1863, a Antonio López y Compañía adquiriu o "Príncipe Alfonso" e a "Infanta Isabel", construídos nos estaleiros Denny. O "Príncipe Alfonso" foi rebatizado "Guipúscoa" e o "Infanta Isabel" foi de "Comilas", em 1869. Dos mesmos estaleiros, em 1866, veio o "Antonio López", depois, em 1882, "Depois, em 1866, "P. de Satrústegui". De 1866 é também a aquisição do "Santander" (ex- "Santo Domingo").

No que se refere ao "Canarias", "foi construído em 1855 pela Fabrique Royale de Machines de Paul Van Vlissingen & Drudock van Hell (Amesterdão) para a Société Belge des Bateaux a Vapeur Transatantiques, baptizado como "Constitution". A sua viagem inaugural teve início a 23 de novembro de 1856, no percurso Antuérpia — Southampton — Nova Iorque.

Em 1857, foi rebatizado como "Princess Charlotte" para os proprietários belgas. Adquirido, em 1861, por Jose Yglesias (Londres), foi denominado de "England", e, no mesmo ano, foi comprado pela Antonio López y Cia, rebatizando-o finalmente como "Canarias", para quem navegou entre 1861 e 1871.

O "Canarias" era uma embarcação híbrida, de casco de aço com as dimensões de 66,45 metros de comprimento por 11,28 metros de largura, com uma chaminé e três mastros. Deslocava 2.160 toneladas com o auxílio de um motor a vapor de 400 hp. Possuía acomodações para 600 passageiros, em duas classes. Em 1855, quando lançado ao mar, a sua lotação estava dividida em 40 lugares para a 1.ª classe, 100 para a 2.ª classe e 400 para a 3.ª classe." (X: Canarias)

O Museu de Santa Maria guarda uma chávena de loiça que pertenceu ao navio e, em 2014, numa limpeza superficial de um forno cerâmico no núcleo de Vila do Porto, promovida pelo município, os arqueólogos detetaram um fragmento de prato de loiça da mesma companhia.

1.2 "ARNEL"

37°00'22.06"N; 25°09'33.27"O

Arquivo FotoPepe

Durante a primeira metade do século XX, houve carência de transportes modernizados que acompanhassem as necessidades de mobilidade entre ilhas. Existia, cada vez mais, o desejo de criar um novo modelo de infraestruturas, espelho da realidade nacional e mundial, que obrigava à construção de novas embarcações, capazes de apoiar a eficiente deslocação de pessoas e mercadorias por todo o arquipélago de forma rápida e segura. Para ultrapassar essa falha, a Empresa Insulana de Navegação – que, desde Oitocentos, assumiu uma posição de relevo no comércio marítimo entre os Açores e o território continental – veja-se o caso do "Luso", em São Miguel, e do "Terceirense", na Graciosa – adjudicou a construção de dois navios aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, por cerca de 14 mil contos: o "Cedros" e o "Arnel". A partir de março de 1955, data da finalização dos trabalhos, a Insulana ganhou uma renovada posição no transporte marítimo. A situação acabou por não ser duradoura, uma vez que o "Arnel" veio a naufragar três anos depois, junto aos Anjos, ao largo de Santa Maria, enquanto cumpria uma das suas rotas de transporte de passageiros.

O "Arnel" media cerca de 58 metros de comprimento, alçando 1.026 toneladas e com capacidade para transportar, no total, 144 passageiros. Navegava com um motor a diesel, de potência suficiente para manter uma velocidade média de 12 nós, ligado a uma hélice de quatro pás. Foi registado em Ponta Delgada, no ano em que terminou a sua construção, e, desde então, manteve uma atividade constante, "de porto em porto, com escalas curtas e ininterruptas."

No dia 19 de setembro de 1958, partiu de Vila do Porto, em Santa Maria, destinado a aportar na cidade Ponta Delgada. Transportava 133 passageiros, para além de vinte e cinco tripulantes, sendo capitaneado por José Rodrigues Bernardes. As intempéries obrigaram-no a alterar o seu rumo. No protesto lavrado pelo capitão, e seus oficiais, informa-se que: "Cerca das três horas e quarenta e cinco minutos, sentiu-se bater no fundo e ficar encalhado junto [as baixas] da Restinga a oeste da baía dos Anjos." Acionaram, imediatamente, todos os esforços possíveis para assegurar a fuga ao iminente naufrágio, utilizando a força da maquinaria, sem serem bem-sucedidos. A embarcação foi dada como perdida. Procurou-se, em simultâneo, salvar todos os que iam a bordo.

Os relatos de época dão uma descrição clara de todo o processo de resgate dos passageiros e tripulantes do "Arnel". As autoridades recorreram a diversos meios: rebocadores, salva-vidas e outras embarcações, que se encontravam ali perto, dirigiram-se ao local. Recorreu-se ainda ao grupo de bombeiros voluntários de Angra do Heroísmo, assim como aos grupos de bombeiros em São Miguel, e a cinco helicópteros da Base das Lajes, na ilha Terceira. No entanto, antes que fosse possível acionar este dispositivo de socorro, já uma das baleeiras do "Arnel" fora lançada ao mar, com 17 pessoas a bordo. Almejavam chegar a terra e pedir ajuda. As vagas marítimas, no entanto, foram mais fortes do que a pequena baleeira, virando-a e provocando 14 vítimas mortais.

Dias depois, o "Arnel" soltou-se do baixio, por ação do mar, flutuando para norte, onde foi embater, pela última vez, nos rochedos da linha de costa. Todos os restantes passageiros e tripulantes sobreviveram à tragédia. Atualmente, subsistem alguns vestígios do naufrágio, nomeadamente uma secção de uma cabine da embarcação e um núcleo de objetos do navio, a cerca de 4 metros de profundidade, distando 12 metros da linha de costa, junto às baixas da Restinga.

1.3 "VELMA"

31°56'411"N; 25°08'524"O

Arquivo FotoPepe

Foi publicado a 17 de fevereiro de 2011, no periódico *Baluarte de Santa Maria*, um artigo de opinião de José de Chaves Viega, intitulado "Naufrágio do navio-tanque Velma em Vila do Porto foi há 50 anos", texto que resume o que se sabe acerca deste incidente neste momento: "Era eu, em 1960, funcionário administrativo da petrolífera Mobil Oil que, no Aeroporto de S. Maria, em concorrência com a Shell e com a Esso, explorava, como maioritária, o negócio de abastecimento de combustíveis a aviões. Nesses tempos, as vendas das três Companhias rondavam mensalmente os dez milhões de litros, pois no Aeroporto aterravam, para reabastecimento, uma dezena, ou mais, das maiores companhias de aviação da Europa e América. A venda de combustíveis era, na verdade, um negócio bastante rentável para as Companhias petrolíferas; e, nos anos seguintes, até fins da década de 70, o negócio tornou-se ainda muito mais aliciante.

Em fins de Janeiro de 1961, fez agora 50 anos aguardava-se, como rotina, a chegada a S. Maria de um navio tanque para reabastecimento das instalações. No caso, e dada a insuficiência da frota de petroleiros da marinha mercante nacional, era esperado o «Velma », norueguês, que tinha sido fretado pela Mobil para carregar na América Central, (em Caracas, Aruba, ou Curaçau - já não me recordo), um carregamento de onze milhões de litros de petróleo para avião (JP1). Por razões de mau tempo, o navio encaminhou-se para abrigo em Ponta Delgada, onde esteve a aguardar dois ou três dias, até que na manhã de 1 de Fevereiro de 1961 arribou à baía de Vila do Porto.

As manobras de acostagem passavam então pela amarração do navio a três bóias (situadas um pouco para além do farol da actual doca), o que obrigava ao mergulho de dois «homens-rãs», como se dizia na altura, a uma profundidade da ordem dos vinte e tal metros, para ligação de um cabo à extremidade de um pipe-line de borracha que era, depois, içado pelo próprio navio e acoplado à tubagem de descarga que levava o produto para os tanques de armazenagem do Tank Farm, na Ribeira Seca.

Aconteceu que nas manobras de amarração, ou porque o estado do mar não era favorável, ou por erro humano pois não havia na altura piloto da barra e era o capitão do porto quem pegava no leme ou fosse pelo que fosse, o navio aproximou-se demasiado da costa, no lado do Marvão, e ficou «preso» sobre uma baixa.

Esperou-se que, com a subida da maré, o navio se soltasse: mas isso não aconteceu. O «Velma» ficou com a popa sobre a baixa e, dias depois, tendo vindo o mau tempo, começou a derramar petróleo, acabando por se partir em dois. É claro que a tripulação, composta por 45 homens, não teve qualquer dificuldade em ser evacuada, nas calmas, não havendo, quanto a pessoas, o mais pequeno acidente.

As reuniões nos escritórios da Mobil, naquele corredor da Aerogare em frente ao gabinete do velho e famoso Director Negrão, e também na Capitania do Porto, eram da manhã à noite. Falava-se inicialmente em recuperar o navio, com rebocadores, falava-se depois em recuperar o petróleo, falava-se na aceitação de responsabiliwfalava-se também, já por fim, no perigo dos destroços obstruírem a entrada da navegação no porto. Uma coisa em que pouco ou em nada se falava — vejam como eram as coisas nesses tempos! —era na poluição das águas, na destruição da fauna e da

flora, nos efeitos do derrame de mais de 10 milhões de litros de petróleo na costa sudoeste da Ilha.
Aliás, não me lembro de que a palavra poluição tivesse sido pronunciada: nem sei até se, na altura, era um termo conhecido no País! Foram recuperados, tanto quanto me lembro, 300 ou 400 mil litros de petróleo. Uma empresa do Continente levou dois ou três anos para desmantelar o navio e exportar a sucata que conseguiu recuperar. A baía do porto de Vila do Porto, que já de si era negra, ainda mais negra ficou, durante anos e anos.
Tudo acabou: acabaram as empresas petrolíferas que em S. Maria ganharam milhões e milhões e honra lhes seja feita, já que, no final, trataram cavalheirescamente os seus trabalhadores; acabaram as grandes companhias aéreas desses tempos, ou por falência, ou por diversas outras razões; acabou o movimento do Aeroporto e, em consequência, a Ilha voltou a ter metade da população. Mas a vida é assim: nada é eterno.
Não vale a pena chorar saudades. Hoje, por exemplo, e como nota muito positiva, a nossa juventude, ao invés de há 50 anos, conhece muito bem os efeitos perniciosos da poluição e é educada a defender e a respeitar o ambiente e a natureza. Para quem viveu nos anos 60, é uma grande alegria, e parece até quase um milagre, ver a juventude dedicada a tais empenhamentos."

Os destroços do naufrágio "Velma" localizam-se a uma profundidade de -6 metros, defronte da Ponta do Marvão, concelho de Vila do Porto, ilha de Santa Maria. Os destroços apresentam-se desconexos, sem articulação entre as partes, devido aos trabalhos de desmantelamento do navio, com vista à venda da sucata, que pouco deixaram que se veja da enorme embarcação. O reconhecimento oficial do naufrágio é de setembro de 2014, apesar de ser bem conhecido de alguns mergulhadores locais.

1.4 "OLYMPIA"

37°16'20"N, 4°46'57"O

É difícil atribuir a descoberta do naufrágio "Olympia" a um indivíduo ou grupo bem definido. Certo é que, por email de Frederico Cardigos, do Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores, datado de 2005, sabemos que este local já era conhecido e reconhecido pelo DOP. Não é menos verdade que os grupos organizados de mergulho sedeados na ilha de São Miguel o conheciam, tendo chegado mesmo a produzir um documentário, realizado por Guy Costa, sobre o naufrágio, conhecido nessa ilha através de Francisco Xavier. Também na ilha de Santa Maria este é um local de mergulho bem conhecido, sendo publicitado pelo Clube Naval de Santa Maria, núcleo de origem do mergulho mariense.

O seu reconhecimento oficial apenas se dá em 2011, numa missão M@rbis, a bordo do navio "Creoula".

Nessa data Ana Catarina Garcia, então arqueóloga da Direção Regional da Cultura, efetuou um mergulho no local, dizendo: "O único caso onde foram detetadas estruturas arqueológicas foi nas Formigas, associadas com o naufrágio Olympia, ocorrido a 20 de junho de 1921.

Foi observada num primeiro núcleo uma estrutura comprida que se encontrava depositada ao longo de uma falha geológica a 25 metros de profundidade. Por entre essas estruturas encontravam-se outros ferros associados, aparentando ser de forro do navio, sendo percetíveis peças com rebitagem. Numa área contígua, no sentido sul, foram identificados diversos núcleos contendo âncoras em ferro (contabilizadas num número total de 3), estrutura de amarração de proa e outras peças sem função identificada.

Num segundo núcleo identificou-se uma grande concentração de peças, ferros entrelaçados de secção circular. Foi identificada também uma peça tubular de bronze. De acordo com os relatos dos investigadores do DOP que conhecem bem a zona, existe um terceiro núcleo ainda mais a sul onde se encontram estruturas do motor do navio e chaparia do forro exterior. Contudo os limites de tempo impostos pela coordenação de mergulhos do "Creoula" e os limites de segurança não permitiram permanecer mais tempo nem efetuar aí mais mergulhos.

Foi fornecido durante a discussão e partilha de dados, pelo Doutor Fernando Tempera do DOP, um mapa com leitura de Side Scan que assinala o terceiro núcleo de estruturas de maiores dimensões" (Garcia: 2011, 7-8).

Carta Arqueológica dos Açores – Missão Morbis2

"O Olympia foi um vapor construído pela London & Glasgow em 1896, tendo sido batizado com o nome «Glenlocky». Tinha de arqueação 4.696 toneladas, com 120 metros de fora a fora e quase 15 metros de boca. Atingia a velocidade de cruzeiro de 12 nós, assegurada por três caldeiras a vapor, ainda bem conservadas, à época da sua última viagem.

Foi vendido em 1919 a um armador grego, rebatizado de «Olympia». Na sua última viagem saiu de Newport, E.U.A., em direção a Haifa, Palestina, acabando por encalhar no extremo norte dos Ilhéus Formigas, em 1921, pelas 22 horas do dia 17 de junho, numa noite de nevoeiros e calmarias ditas de «São João» (Garcia: 2011, 11).

Os vestígios localizam-se a profundidades que variam entre -15 e os -50 metros de profundidade. Trata-se de um local apenas recomendável a mergulhadores experientes, pois entra-se longe de qualquer ponto de apoio, além de ser propenso a fortes correntes.

Efetivamente, o navio foi construído nos estaleiros escoceses do rio Clyde, com o nome de "Glenlochy" (trata-se do primeiro dos três com esse nome, nesta companhia), com o n.º 105990, construído no estaleiro n.º 286, Middleton Yard, dos construtores London & Glasgow Eng & Iron Shipbuilding Co. Ltd, tendo sido lançado à água em 15 de fevereiro de 1896, tendo sido dado por concluído em abril. Tratava-se de um cargueiro do tipo "Steel Screw Steamer".

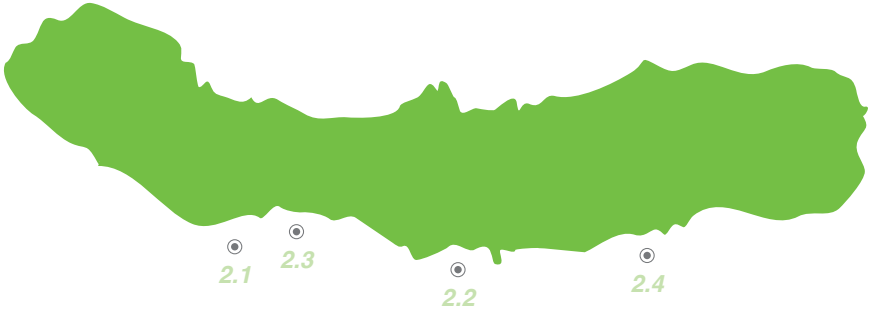
Foi registado a 6 de abril, no porto de Glasgow, pertença da McGregor, Gow & Co., dessa mesma cidade, ficando pertença da Glen Line até junho de 1919, data da sua venda à D. Anghelatos, sedeada em Argostoli, o porto mais importante de Cefalónia, Grécia.

A Glen Line fora criada em 1867, ligando Glasgow ou Liverpool, pelo Cabo Horn, até ao Chile e aos apetecíveis nitratos de sódio do deserto de Atacama (ver "Caroline"). Em 1880 a Glen Line abandona a navegação do Cabo Horn e, com a abertura do Canal do Suez, passa a dedicar-se à Rota do Chá, destinada à Índia e Extremo Oriente. A aposta resultou, uma vez que em 1911 a McGregor, Gow & Co. adquiriu a Elder Dempster & Co., juntando a Glen Line e a Shire Line, em 1912. Apesar de fundidas apenas em 1920, viriam a entrar em falência em 1935, tendo sido, por sua vez, adquiridas pela Alfred Holt & Co., passando a sede para Londres.

2. SÃO MIGUEL

Hugo Marques

Lagoa do Fogo



2.1 "DORI" 27

2.2 "CEMITÉRIO DAS ÂNCORAS" DO ILHÉU 31

2.3 "LUSO" 33

2.4 "MARIA AMÉLIA" 36

2.1 "DORI"

37°44'602"N, 25°37'695"O

O "Dori", embarcação naufragada ao largo de Ponta Delgada, ilha de São Miguel, Açores, integrou originalmente a conhecida frota norte-americana dos navios "Liberty", construídos entre 1941 e 1945, em plena II Guerra Mundial.

Símbolo da força industrial americana em tempo de guerra, este projeto de construção naval em série implicou os esforços de 18 estaleiros navais, que asseguraram a construção de 2.751 navios cargueiros multifuncionais, a que se convencionou designar por tipo EC2-S-C1.

Um desses estaleiros era o Bethlehem Fairfield Shipyard Inc., sediado em Baltimore, Maryland (E.U.A.). Com 16 calhas de construção em simultâneo, entregou o primeiro Liberty Ship, o "Patrick Henry", a 30 de dezembro de 1941. No final da guerra, construíra 384 navios do tipo EC2-S-C1.

Um desses navios, construído na calha n.º 4 com os números de estaleiro 2203/243914 foi batizado "Edwin L. Drake", em memória do Coronel Drake, pioneiro da exploração petrolífera. A sua quilha foi colocada a 26 de junho de 1943 e o bota-abaixo foi a 31 de julho.

Propriedade da US War Shipping Administration (USWSA), o "Edwin L. Drake" era um navio de 7,176 toneladas de carga. Media 130 metros de fora a fora, tinha 17 metros de pontal e 10,6 de boca. Tinha uma única hélice, propulsionada por um motor de três cilindros movido a fuelóleo de 330 Hp, construído pela General Machinery Corporation.

Através dos registos dos comboios navais organizados durante a II Grande Guerra é possível ter uma ideia muito aproximada das ações em que participou este navio. Assim, sabemos que, depois de ter sido entregue a 10 de agosto à USWSA, o "Edwin L. Drake" parte de Baltimore, a 20 de agosto de 1943, navegando a solo, para Hampton Roads, na Virgínia (E.U.A.). Daí sai, a 27 de agosto, integrado no comboio UGS 16 (119 navios mercantes e 68 navios de escolta destinados a Port Said, Egito) ficando em Alexandria (Egito), onde chega a 23 de setembro.

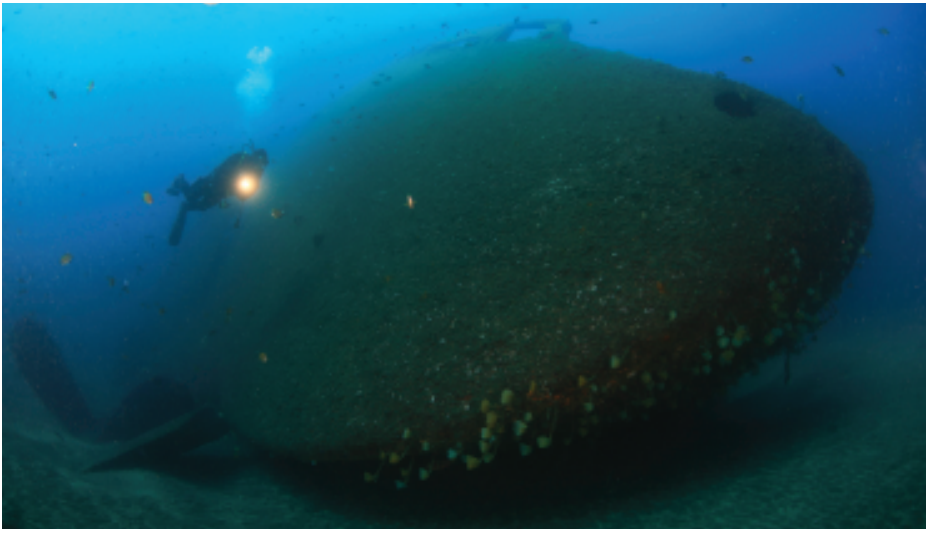
Parte a solo de Alexandria, a 9 de outubro, com destino a Port Said, onde chega no dia seguinte. De lá, regressa a Alexandria, também a solo, no dia 18 de outubro. Deixa o Egito a 19 de outubro, em direção a Nova Iorque, integrado no comboio GUS 19 (92 navios mercantes e 22 escoltas), chegando a Hampton Roads a 15 de novembro. Sai de Nova Iorque a 15 de dezembro, integrado no comboio HX 271, em direção a Clyde, Liverpool (GB), onde chega no dia 29 de dezembro. À partida foi fotografado pela Guarda Costeira.

Já em 1944, parte a 6 de janeiro, isolado, de Clyde, em direção ao porto escocês de Loch Ewe. Dali, a 12 de janeiro integra o comboio JW 56, com destino a Murmansk, onde chega dia 28. A 2 de março vamos encontrá-lo no comboio RA 57, de retorno daquele porto russo para Loch Ewe, onde

Azores Photos Visitazores

chega dia 10.
Regressa então a Clyde, onde chega a 12 de março, navegando 3 dias depois no comboio ON 228, a caminho de Nova Iorque. Já no continente americano, integra em Halifax o comboio XB 102, com destino a Boston, onde chega a 31 de março.
De Boston (de onde parte a 26 de abril) volta a Clyde, Liverpool, através dos comboios BX 105 para Halifax e, de seguida, o HX 289 para Cardiff, onde chega a Barry Roads, Cardiff, a 14 de maio de 1944, com uma carga geral onde se incluía cereal e madeira.
A 15 de maio, parte de Cardiff a solo, para Avonmouth, onde chega 2 dias depois. Sai de Avonmouth, quase um mês depois, a 12 de junho, para Cardiff, onde chega um dia depois. Aí integra o comboio EBC 11 de 13 de junho, escalando Falmouth a 16, integrando agora o comboio ECM 9. Parte no mesmo dia, chegando à baía do Sena, em Le Havre, França, a 17 de junho, 11 dias depois do Dia D.
Seguem-se várias movimentações entre França e Inglaterra: sai de Le Havre no dia 10 de julho (comboio FBC 24), chega a Avonmouth dia 17, sai de lá dia 29 de julho no comboio EBC 56 e volta a Le Havre no dia 31. Quase um mês depois, a 26 de agosto, integra o comboio FBC 64 em direção a Swansea, onde chega a 29 do mesmo mês. De Swansea retorna para Clyde, no dia 30. Daí, parte para Nova Iorque no comboio ON 251, onde chega no dia 19 de setembro.
Regressa à Europa no dia 10 de outubro de 1944 integrado no comboio HX 313, carregando barris de combustível de aviação. Chega a Solent (GB) no dia 25 de outubro. A 10 de novembro está em Le Havre, França, partindo 3 dias depois para Cardiff, no comboio EBF 32.
De Cardiff parte para Milford Haven, onde chega a 19. De lá, regressa a Nova Iorque, a 20 de novembro, integrado no comboio ON 267. Chega a 5 de dezembro

de 1944 e volta a partir para a Europa a 29 de dezembro. Integrado no comboio HX 329, chega a Clyde no dia 13 de janeiro de 1945. De lá, sai para Gourock, na Escócia. Partindo a 3 de fevereiro, integrado no comboio JW 64 para Molotovsk, onde chega a 15 de fevereiro. Este comboio foi duramente atacado por raides aéreos, a 6 de fevereiro e mais tarde, a 120 milhas do Cabo do Norte e a sul da ilha do Urso.
A tripulação do "Edwin L. Drake" viu serem-lhe creditadas duas assistências no abate de um dos Focke Wulf alemães. (AA, 1946). Parte da Rússia, com 2.571 toneladas de crómio a bordo, a 23 de março, no comboio RA 65 para Clyde, onde chega a 1 de abril. De Clyde, volta a partir para Nova Iorque, desta vez integrado no comboio ON 295, arribando a Baltimore a 27 de abril, ainda com a mesma carga de crómio. É em Baltimore que a tripulação do "Edwin L. Drake" terá recebido a notícia da rendição alemã, a 8 de maio de 1945.
Dez dias depois, navega a solo para Hampton Roads, de onde sai no dia 23 de maio a caminho de Gibraltar, integrado no comboio UGS 94. A 7 de junho está em Gibraltar. Daí, navega a solo até Nápoles, onde chega a 10 de junho. Sempre a solo, parte de Nápoles no dia 15 de junho, a caminho de San Juan (Puerto Rico), onde chega a 2 de agosto – a guerra continua ainda, no Pacífico, mas durará poucos dias.
Seguindo pelo Canal do Panamá, o "Edwin L. Drake" está em Cristobal no dia 7 e em Balboa no dia 14 – terá sido aí que a tripulação terá recebido a notícia da rendição japonesa, feita nesse mesmo dia. A rota prossegue, contudo: chega a Ulithi (Ilhas Carolinas, Micronésia) a 18 de setembro, daí partindo para a ilha de Okinawa (Japão), onde chega a 3 de outubro de 1945. Finalmente, arriba ao porto de Tóquio, Yokohama, a 19 de outubro de 1945. Regressa então aos Estados Unidos, novamente pelo Canal do Panamá, estando em Balboa a 21 de novembro e em Cristobal a 22. A guerra acabara para o "Edwin L. Drake".
Em 1947, o "Edwin L. Drake" foi vendido pela US Maritime Comission a uma companhia nova-iorquina, a International Freighting Corporation. A partir daqui, a investigação carece de maior profundidade. Aparentemente, em 1952, numa segunda venda – à Independant Steamship Corporation, fundada em 1918 – o "Edwin L. Drake" foi rebatizado como "Seadrake".
Tornou-se o "Phoenix" em 1954. Em 1957 foi vendido à Pan Range Shipping, de Georges P. Yatrakis, passando a designar-se por "Anassa" e hasteando a bandeira da Libéria. Em 1960 tornou-se o "Praxiteles" e por fim, em 1962, conheceu o seu último nome, "Dori". Foi com este nome que o "Edwin L. Drake" fez a sua última viagem de Edem (Alemanha) com a destino a Nova Orleães.
A 23 de outubro de 1963, Georges



Azores Photos Visitazores

Yatrakis, através do seu agente Venizelos, S.A, freta o "Dori" à companhia Bulk Carriers, Ltd. que, por sua vez, o subfreta à Nimpex International, Inc., e a uma sua afiliada, a Import Export Steel Corporation (Impex). Missão: transportar 9.800 toneladas de aço em rolo de Bremen e de Emden, na Alemanha, para Nova Orleães, Louisiana (E.U.A.).

A 13 de dezembro, a Bulk Carriers faz entrar no contrato a Mississippi Valley Barge Line Co. – e de um outro contratante, o Franklin National Bank – responsabilizando-a por levar a carga de Nova Orleães para Chicago, através do rio Mississipi. A 27 de dezembro, o "Dori" carrega, através de um agente de carga alemão – a Schulte & Bruns – parte do aço em Bremen.

A 31 de dezembro, o "Dori" finaliza a carga em Emden (AA, 1965). Parte então para Nova Orleães, onde nunca chegará – a 16 de janeiro de 1964 naufraga "a 800 metros da igreja de São Roque", praticamente à vista da cidade de Ponta Delgada, ilha de São Miguel, Açores.

Não sendo despicienda a importância que o destroço em si tem para a história da II Guerra Mundial – existem apenas dois únicos "Liberty" ainda operacionais em todo o mundo, estando ambos musealizados – e reconhecendo o grande impacto que o naufrágio "Dori" tem causado junto da população local de mergulhadores e amantes das coisas do mar, bem como o exemplo dos navios "Liberty" que constituem não só recifes artificiais submersos como parque arqueológico no Texas, o Governo Regional considera qualificar o "Dori" como Reserva Arqueológica subaquática, um exemplo de boas práticas na gestão do Património Cultural Subaquático da Região, com o Decreto Regulamentar Regional n.º 12/2012/A de 8 de maio, localizado a -25 metros de profundidade.

2.2. "CEMITÉRIO DAS ÂNCORAS" DO ILHÉU

37°42'24"N; 25°26'12"O

Houve, no século XVI, três zonas mencionadas como porto de Vila Franca do Campo, em consequência das alterações morfológicas ocorridas. Tanto o cronista Gaspar Frutuoso como as posturas camarárias o referem. Para o período entre os séculos XVI e XIX, identificaram-se onze referências de locais distintos na linha de costa da vila e seu termo com serventia à navegação. Entre estas, o Ilhéu da vila, que consta como porto de abrigo, sendo por vezes referido apenas como porto.

- Em carta do Capitão Gonçalo Vaz Coutinho ao Rei, de 5 de julho de 1593, é sugerida a construção de um porto com melhores condições, que seria viável e sem grandes custos, através do arranjo e fortificação do ilhéu (*Arquivo dos Açores*, vol. I, p.75, "Carta a El-Rei, de Gonçalo Vaz Coutinho, Capitão da ilha de S. Miguel, em 5 de Julho de 1593").

- Gaspar Frutuoso menciona já terem sido feitas adaptações para melhorar a assistência do ilhéu à navegação, nomeadamente a construção de um muro de proteção da agitação marítima, a construção de uma casa para armazenamento de mercadorias, o tapume do boqueirão por onde entrava a ondulação e a adaptação da boca – entrada – do ilhéu para lhe poderem aceder galés.

A este respeito não se conseguiu, até à data, confirmar que estruturas e adaptações ou fortificações se fizeram, nem a qual, ou quais, das propostas de projeto correspondem. Ao certo confirma-se a existência de vestígios de estruturas que mereceriam uma intervenção arqueológica.

No respeitante ao sítio em concreto, na planta do Ilhéu de Vila Franca do Campo, com indicação dos respetivos valores de sonda, da *Chart of the Island of St. Michael de W. Harding Read* (Londres, 1808, 63,50cmX94,00cm), a entrada do abrigo foi marcada com valores de sonda de 3 braças inglesas no exterior e 7 pés no interior. Estes valores são uma referência para o calado de navios que podiam aceder e ancorar no ilhéu, ainda que existam valores de 18 pés marcados como profundidade máxima. É, por isso, pertinente depreender que o ilhéu como porto de abrigo não podia ser frequentado por embarcações de grande tonelagem. O mesmo se conclui sobre a aproximação à costa de Vila Franca do Campo, se tomarmos como indicadores os valores mínimos das sondas, 3; 4; 6 braças inglesas, que constam da mesma carta (sendo 1 braça inglesa equivalente a 1,83 metros, os valores que aqui referimos correspondem a 5,5m; 7,30m; 11m junto à costa de Vila Franca do Campo). Efeti-

Azores Photos Visitazores

vamente comprova-se que estes valores mínimos e máximos se verificam na envolvente do porto e do ilhéu.

Além das referências de sondas, à semelhança de outras cartas produzidas nas primeiras décadas de 1800, o contorno da linha de costa assinala a natureza de fundo rochoso, acompanhado das respetivas sondas.

Neste caso, em concreto, as áreas assinaladas como ancoradouros/fundeadouros aparecem referenciadas como fundos de areia. Porém, numa outra intervenção arqueológica de relocalização do ancoradouro/fundeadouro concluiu-se que, pelo menos, uma das indicações feitas na *Chart of the Island of St. Michael* de *W. Harding Read* (1808) deveria estar localizada ligeiramente a este. Não obstante, o ancoradouro identificado noutras cartas e relocalizado perto do ilhéu fica numa baixa rochosa, denominada por "baixa das âncoras". Essas âncoras encontram-se ali, não devido a naufrágios, mas sim a embarcações arrastadas por adversas condições climatéricas até à "baixa das âncoras", onde estas se prenderam. Em tais circunstâncias restava apenas cortar as amarras que prendiam as embarcações às ditas âncoras, sob pena de naufrágio, sendo por esta razão que se atribui a denominação de "cemitério das âncoras".

O primeiro levantamento da "baixa das âncoras" foi realizado por Alexandre Rodrigues, que localizou e registou seis exemplares. Em prospeção ulterior, N'Zinga Oliveira registou mais uma, tratando-se, neste momento, de sete âncoras em ferro, de tipologias diferentes. Destas, apenas três se encontram quase completas, apresentando apenas efeitos da corrosão natural. Outras três apresentam o braço fragmentado, a cruz e apenas um pequeno arranque da haste, respetivamente. Por último apresenta-se-nos uma âncora com sinais de desgaste e corrosão e sem cepo. O sítio da "baixa das âncoras" localiza-se entre os -19 e os -20 metros de profundidade.

2.3 "LUSO"

37°44'377"N; 025°34'654"O

A 27 de julho de 1883 o *Novo Diário dos Açores* relatou:

"Às 11 horas da noite, pouco mais ou menos, de 26 do corrente, naufragou no porto dos Carneiros, da vila da lagoa, o paquete português – Luso, que vinha de Lisboa, com escala na Madeira e Santa Maria, com carga e passageiros. Não há desgraças pessoais a lamentar. A que foi devido o naufrágio? São diversíssimas as versões que correm a este respeito. Uma d'elas é que a perda do navio foi devida a não ter sido possível aos oficiais que dirigiam a manobra descobrirem o farol da doca, por haver cerração, resultando darem com terra inesperadamente, quando o navio embateu e estava perdido. O guarda Oliveira, encarregado do posto fiscal da Lagoa, mal teve conhecimento do naufrágio, estabeleceu um cordão fiscal, para obstar ao descaminho de salvados para o que imediatamente requisitou a força militar disponível do destacamento que há dias se acha naquela vila. Em seguida fez a devida participação do ocorrido ao senhor diretor da alfândega, que não tardou a apresentar-se no lugar do sinistro, aprovando e louvando as enérgicas e acertadas providências tomadas pelo guarda chefe do posto, a fim de garantir a segurança dos salvados. Pela manhão senhor diretor da alfândega retirou-se para a cidade, deixando encarregado de dirigir os trabalhos de fiscalização o senhor João Álvaro da Silva. A bordo do «Luso» vinham cinquenta e tantos passageiros. Trazia mil e tantas sacas de milho e muita outra carga, que se procura salvar; contudo alguma ficará muito avariada, porque o porão do navio, em seguida ao naufrágio, encheu-se de água."

A.A. Moraes

No dia seguinte,
o *Açoriano Oriental* acrescenta:
"Ontem de madrugada a população desta cidade foi surpreendida pela notícia de que o vapor «Luso» dera à costa junto à Lagoa. Averiguando o caso, sonhe-se que efetivamente, tendo o paquete saído de Santa Maria às 5 e meia da tarde de quinta-feira, e deparando à noite com uma grande cerração, o seu comandante entendera conveniente tomar a ponta do Nordeste, vindo junto à costa para melhor se segurar, o que fez, em vez de vir como de costume em direção ao nosso porto, mas quando menos se esperava, o vapor encalhava no baixio dos Carneiros defronte da vila da Lagoa. Imagine-se o pânico que não houve a bordo. Apitou-se, atiraram-se foguetes pedindo socorro e felizmente aproximou-se logo um barco de carga que saíra um pouco antes da vila, e que recebeu 30 e tantos passageiros que trouxe para Ponta Delgada, desembarcando outros na Lagoa, em escaleres de bordo e barcos que acudiram. As bagagens puderam salvar-se, bem como parte da carga e algumas sacas de milho das 1700 que trazia o «Luso». Todos lamentam este acontecimento, que decerto não podia ser previsto, pois ninguém ignora a grande perícia do hábil marítimo que comandava o vapor naufragado. Diz-se que sairá hoje com as malas para as ilhas de oeste o iate «Henrique». O comandante dos navios de guerra franceses surtos nos nossos ancoradouros, pôs dois barcos e o pessoal suficiente à disposição da autoridade para os salvados do «Luso», oferecendo-se para franquear não só os outros barcos dos navios, mas também toda a sua tripulação."

Este navio, pertença da Empresa Insulana de Navegação (extinta a 4 de fevereiro de 1974), tinha capacidade para transportar 134 passageiros, 60 em 1.ª classe, 24 em 2.ª e 50 em 3.ª. Foi construído em 1875, pela inglesa Bowdler Chaffer & Co. Ltd., de Liverpool, assegurando as ligações comerciais e de passageiros entre as ilhas dos Açores, a Madeira e o Continente. Diz-nos Moraes que tinha uma tonelagem bruta de 999 toneladas, com 72 metros e comprimento, 8,89 metros de boca e 4,50 metros de calado. Possuía uma "máquina horizontal a vapor do tipo compound, fabricada pelas oficinas marítimas inglesas John Jones & Son de Liverpool, com 2 cilindros medindo em diâmetro 0,813m e 1,625m, com um curso de êmbolos de 0,838m, desenvolvendo 180 cavalos de força nominais, acionando 2 hélices à velocidade média de 12 nós. Duas caldeiras de chama invertida, trabalhando à pressão de 80 libras por polegada quadrada. Adquirida pela empresa em 1876" (Moraes: 2000, 51), tendo pertencido anteriormente à W. Glynn, de Liverpool.

A Empresa Insulana de Navegação foi criada a 13 de dezembro de 1871, numa parceria entre Amâncio Gago da Câmara (16.100$000 réis), Jacinto Gago da Câmara, seu filho (16.100$000 réis), José Jácome Correia (12.800$000 réis), José Maria Raposo do Amaral (6.400$000 réis), Abraham Ben Saude (6.400$000 réis) e Francisco Machado de Faria e Maia (3.200$000 réis), com base numa adjudicação do estado português com vista a assegurar os transportes marítimos regulares a vapor entre os Açores e Lisboa. Em finais de setembro de 1874, Abraham Bensaúde assume-se como sócio maioritário e vê prolongada a conceção de exploração marítima por mais nove anos. Nesta primeira fase existiam ligações quinzenais entre Lisboa e o arquipélago e uma mensal entre Lisboa e a Madeira. O primeiro acidente marítimo ocorre a 20 de novembro de 1875, quando o "Insulano" foi abalroado por um navio inglês, naufragando a 10 milhas a oeste de Lisboa. A aquisição do "Luso" visou ultrapassar essa falha estrutural, que havia sido temporariamente suturada através da fretagem do "Neptuno" à William Glynn.

O naufrágio deste navio mercante foi descoberto por Bruno Sérgio. Os destroços localizam-se numa baixa, sensivelmente a -14 metros de profundidade. Os destroços, de tipo monumental, estão separados em dois núcleos, um primeiro, onde domina uma das hélices e parte da popa, e um segundo, com a proa, duas colossais caldeiras e numerosas balizas e costado exterior do vapor de ferro. Encontram-se, ainda ocasionalmente, vigias (uma dela com o vidro original) e uma entrada de porão.

2.4 "MARIA AMÉLIA"

37º43'464"N; 25º19'814"O

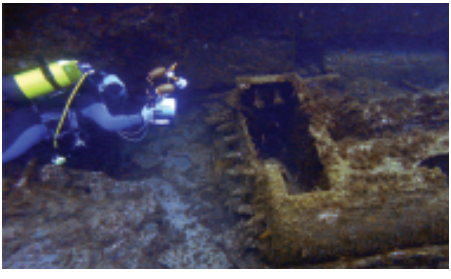
A 3 de março de 1905 o *Diário dos Açores* anunciava:

"Ontem, pela 1 hora da tarde, afundou-se na «baixa do Tufo», entre Vila Franca e a Ribeira Quente, o vaporsinho «Maria Amélia», que ali ia buscar carga para a Povoação e o outro para carregar lenha no Tufo. O sinistro foi devido a ter rebentado um gualdrope do leme, quando se procedia à virada, por ser violenta a corrente da água, ficando assim sem governo, o que o fez ir sobre uma baixa. A tripulação e passageiros foram todos salvos pelo próprio salva-vidas do vapor e levados para a Ribeira Quente.

Tanto o capitão como o engenheiro e o resto da tripulação, empregaram todos os esforços para evitar o desastre, mas a maré descia já o que dificultou por completo as manobras e no espaço de meia hora submergiu-se o vapor. Pelas 4 e meia da tarde recebeu o senhor Laurénio Tavares telegrama das Furnas, partindo em seguida para a Ribeira Quente, a bordo do «Júpiter», o senhor Weber Tavares, com ordem de proceder a tudo o que fosse possível para a salvação dos passageiros e barco.

Tanto no pessoal de bordo, como nos habitantes da Ribeira Quente, era bem manifesto o estado de consternação por este desastre, pois o «Maria Amélia» estava prestando um bom serviço àquele povoado, pela facilidade de transportes de gente e cargas. O "Júpiter" chegou aqui à meia-noite com a tripulação. O «Maria Amélia» estava seguro em companhias inglesas."

No dia seguinte, o *Açoriano Oriental* acrescenta:
"Perdeu-se quinta-feira de tarde o vaporsinho «Maria Amélia», que muitos bons serviços prestou e muito especialmente nos últimos meses, rebocando para o mar alto os barcos de pesca, empresa do seu proprietário o senhor Laurénio Tavares, pelo que tivemos amiudadas vezes grande abundância de peixe no mercado.
O «Maria Amélia» seguia para a Povoação, quando se rebentou o gualdrope do leme, próximo da baixa do Tufo, entre Vila Franca e Ribeira Quente. Sem governo e devido à violenta corrente de água foi levado para a referida baixa e encalhou. Imediatamente foi participado, por telegrama, o corrido para a cidade, e para ali partiu em seguida o «Júpiter», conseguindo safá-lo. Baldado intento de salvação, porquanto o «Maria Amélia» havia sido arrombado e submergiu-se quase de pronto.
Felizmente não há vítimas a lamentar. Prejuízos contam-se alguns, apesar do vaporsinho estar seguro por duas companhias inglesas."

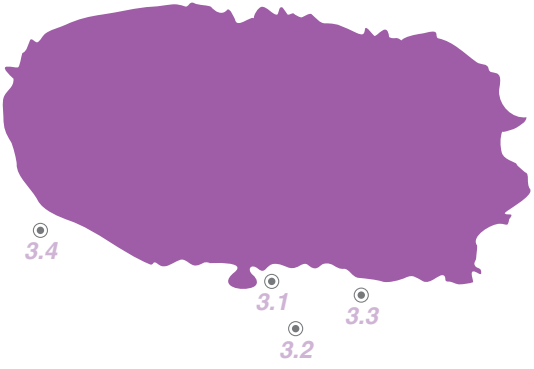


O naufrágio deste navio mercante foi descoberto por Francisco Xavier Sousa e foi feito o seu registo por Guy Costa, coadjuvado por Eleutério Valido. Os destroços localizam-se numa baixa, sensivelmente a -7 metros de profundidade. Pode ainda observar-se parte da hélice de propulsão, a cambota e uma das caldeiras, para além de vários fragmentos de costado metálico dispersos.

3. TERCEIRA

Hugo Marques

Baía de Angra do Heroísmo

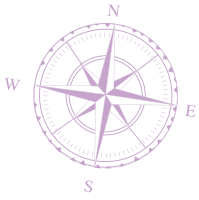


3.1 "LIDADOR" 39

3.2 "CEMITÉRIO DAS ÂNCORAS" DE ANGRA 42

3.3 "USS LANDING SHIP TANK 228" 47

3.4 "UNIÃO" 51



3.1 "LIDADOR"

38°39'00.44"N; 27°13'16.58"O

A 7 de fevereiro de 1878, sob forte tempestade de sueste, um navio a vapor naufraga na baía de Angra do Heroísmo, ilha Terceira, Açores. Durante perto de 120 anos, os seus destroços repousaram a cerca de 7 metros de profundidade, a sua identidade e os seus restos físicos dissolvendo-se lenta, mas paulatinamente, no oceano Atlântico.

Entre 1993 e 1998, a partir dos mais diversos arquivos locais, nacionais e internacionais, a memória deste navio foi sendo resgatada pela equipa de arqueologia da extensão do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática nos Açores.

Daquilo que era até então apenas conhecido pelos caçadores submarinos locais como "o barco do sal" emergiram uma história e um nome – o do navio "Lidador".

A partir de meados do século XVIII, as necessidades crescentes de comunicação entre as potências coloniais e os seus territórios no Novo Mundo levaram ao estabelecimento de linhas regulares por via marítima entre a Europa e as Américas. Partindo da Bretanha a 15 de setembro de 1783, a corveta "Courrier de l'Europe" teve o mérito de ser a primeira embarcação a inaugurar uma ligação regular de cariz comercial entre a França e a nova nação independente dos Estados Unidos da América – um exemplo rapidamente seguido por navios operados por companhias inglesas.

O fomento deste mercado, extremamente lucrativo, leva à criação das quatro companhias mais importantes do ramo: a Royal Mail Line, que operava essencialmente para a América Latina; a P & O Steam Navigation Company, que operava para a Índia e para o Extremo Oriente; e duas companhias rivais, a White Star Line e a Cunard Steamship Company, ambas operando as rotas europeia e americana.

A vaga de emigração europeia para o Novo Mundo (que não cessava de aumentar e que movimentaria mais de 2.5 milhões de emigrantes entre 1845 e 1865) conferiu igualmente um atrativo financeiro à criação de mais companhias transatlânticas. Assim, outros países que não a Inglaterra – como a França, com a sua Compagnie Générale Transatlantique , a Alemanha, com a Hamburg Amerika Line e Norddeutscher Lloyd e os Estados Unidos, com a Collins Line – passaram a investir, embora com menor grau de sucesso, nas carreiras transatlânticas. É neste âmbito que surge a brasileira Companhia de Navegação Transatlântica , operando navios entre o Brasil, o Reino e as ilhas atlânticas, nomeadamente as dos Açores.

O "Lidador" foi construído em Londres, em 1873, nos estaleiros navais ingleses da William Walker & Co. O vapor de casco em ferro media 78,67 metros de comprimento, com 9,44 metros de boca e 6,85 metros de calado. Arqueando 208 toneladas, possuía quatro compartimentos internos e dois conveses. Estava equipado com dois motores a vapor, novos, de cilindros compostos e invertidos, dotados de superfície condensadora e fabricados pela afamada firma J. Penn & Sons. O cilindro de alta pressão era de 34' ½, enquanto o de baixa pressão era de 56'. O comprimento do seu movimento era de 3''0, executando 55 rotações por minuto, com uma potência estimada de 140 cv nominal e uma efetiva de 100 cv.

A hélice, de três pás em ferro fundido, tinha um diâmetro de 14''4, com um ângulo de trabalho de 17''0. O veio da hélice tinha de comprimento 66 pés, para uma largura de 9 polegadas.
O "Lidador" possuía igualmente duas caldeiras cilíndricas, tubulares, que podiam ser utilizadas de forma autónoma, possuindo cada caldeira a respetiva válvula de sobrepressão.
Existiam três fornalhas em cada caldeira, utilizáveis pela parte anterior, sendo a pressão de trabalho de 60 libras.

Como muitos outros navios daquele período de transição, o "Lidador" tinha também dois mastros – o do traquete com quatro panos (estai do traquete, vela do traquete, velacho e joanete de proa) e o real, com três (estai do grande, gavetope e vela grande).

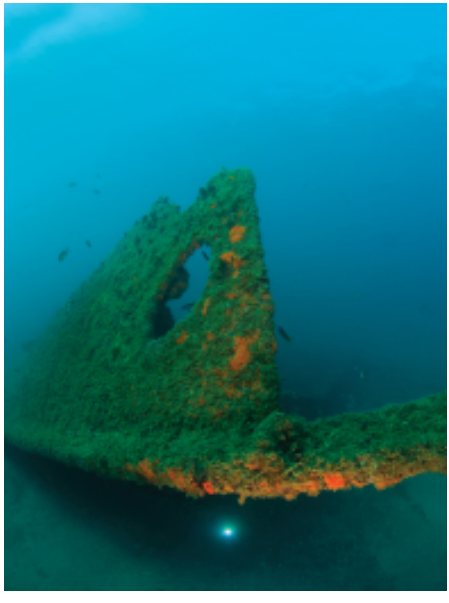
Após o bota-abaixo, o casco semiacabado foi inspecionado em Cardiff, no País de Gales, para fins de obtenção do seguro marítimo, sendo-lhe também testadas as correntes e as âncoras. Entrou então ao serviço da Companhia Transatlântica de Navegação, ficando registado no porto do Rio de Janeiro.
Pouco se sabe, por enquanto, sobre a Companhia de Navegação Transatlântica. Uma das certezas é a de que ela veio a constituir — juntamente com as empresas Companhia de Navegação a Vapor, Companhia de Navegação da Estrada de Ferro do Espírito Santo a Caravelas, Navegação da Empresa de Obras Públicas do Brasil, Companhia Paraense de Navegação, Companhia Progresso Marítimo, Companhia Baiana de Navegação e Companhia Brasileira de Estrada de Ferroe Navegação – a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, criada pelo Marechal Deodoro da Fonseca, através do Decreto-Lei n.º 208, assinado a 19 de fevereiro de 1890, sob proposta do Almirante Barão Jaceguay. O Lloyd Brasileiro extinguiu-se em 1997.
Nos finais de janeiro de 1878, o "Lidador" ancorou ao largo da Horta, ilha do Faial, sob o comando do capitão da marinha mercante Augusto Borges Cabral, um açoriano natural da ilha de Santa Maria. Após ter embarcado os emigrantes e os passageiros faialenses que tinham o Brasil como destino final e naquela que seria a sua última escala, o vapor rumou então em direção à ilha Terceira, ancorando em Angra, por "fora das fortalezas". No interior do porto encontravam-se apenas três navios, todos à vela: o português "Angrense" e os ingleses "Jane Wheaton" e "Zebrina".
Ora, se é verdade que a cidade de Angra do Heroísmo tem como que uma península natural, constituída pelo cone vulcânico do Monte Brasil que, ao projetar-se da ilha num ângulo reto, origina para oeste o porto secundário do Fanal e, para leste, a baía de Angra, não menos verdade é dizer-se que o melhor porto natural da ilha não é, contudo, um lugar totalmente seguro – afinal, sempre

que o vento provinha forte do quadrante sueste, os naufrágios eram tão comuns que os moradores de Angra costumavam referir-se a ele como sendo o "vento carpinteiro", por saírem arrojados à costa pedaços do madeirame de embarcações por essa causa naufragadas.

E foi o que sucedeu, ao anoitecer do dia 6 de fevereiro de 1878. Com as operações de embarque ainda a meio gás, o vento principiou a soprar com mais violência e a rondar para o quadrante sul. Poucas horas depois, o vento tornara-se rijo – era o tão temido "vento carpinteiro".

Na pressa de se escapar à tempestade, a tripulação do "Lidador" deixa descair a âncora, não a conseguindo recolher atempadamente. Devido a este percalço, o navio gira em torno da amarração e acaba por embater – passava já da meia noite do dia 7 – no recife submerso que se prolonga por mais de duzentos metros pela ponta do Forte de São Sebastião afora. Essa restinga de pedra, responsável por inúmeras perdas de embarcações no passado, desferiu um autêntico golpe fatal ao navio, com a colisão a provocar um rombo no casco. Dá-se então a quase que imediata submersão da máquina pela água do mar, explodindo logo de seguida a caldeira. Sem monotorização, o navio fica então à deriva, à mercê do vento que o impelia, inexoravelmente em direção a terra e que o faz colidir com o "Jane Wheaton", quebrando-se o mastro do gurupés. Finalmente, encalha paralelamente ao cais da Figueirinha, a não mais de cinquenta metros de distância da costa, soçobrando a cerca de 7 metros de profundidade. Os náufragos, em pânico, são evacuados pelos botes dos navios ancorados e pela lancha da cidade, não sem experimentarem alguma dificuldade, devido à agitação do mar no interior da baía. O casco, ainda que bastante reconhecível, encontra-se esmagado e fragmentado, com os bordos quebrados e a popa torcida para estibordo, apresentando-se com o veio de transmissão ainda visível por entre as pedras de lastro, na parte posterior do navio. Mais à frente, um aglomerado de destroços, formados por tubos e placas encurvadas de ferro, assinala a presença do que resta das caldeiras.

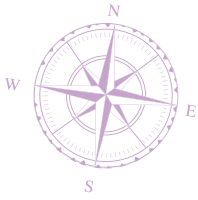
Característica algo surpreendente para um navio daquele tipo, relativamente moderno, é o facto de o "Lidador" ter carregado uma enorme quantidade de lastro de pedra no seu porão de vante – afinal, um lastro, cimento ou chumbo, seria bem mais compacto e libertaria mais espaço nos porões do navio. O lastro é bem visível, tal como muito conspícua é a popa do "Lidador", inclinada que está num ângulo de 45º com o fundo de areia.



Hugo Marques

3.2 "CEMITÉRIO DAS ÂNCORAS" DE ANGRA

entre 38º38'8164"N/27º13'0380"O
e 38º38'7212"N/27º12'9762"O



Define-se um "cemitério de âncoras" como um local de deposição, em quantidade considerável, de âncoras, ali reunidas por diversas razões.

No arquipélago dos Açores, a baía de Angra do Heroísmo, na ilha Terceira, foi palco dos primeiros ensaios de arqueologia subaquática insular, a partir do ano de 1996, impulsionados pelo Grupo de Arqueologia Subaquática da Associação dos Amigos do Museu de Angra do Heroísmo, visando observar, registar e salvaguardar algum do imenso potencial arqueológico daquelas águas.

Durante estes primeiros trabalhos científicos, com a ajuda de informação concedida por mergulhadores locais, almejou-se identificar o núcleo de âncoras depositadas no fundo marítimo, ao largo do Monte Brasil. A intervenção realizou-se em 1997, coordenada pelos arqueólogos Paulo Monteiro e Rui Teixeira, preconizando percorrer uma área que corresponde, aproximadamente, ao atual perímetro do "cemitério".

O porto de Angra do Heroísmo dividia a sua capacidade de ancoragem em duas zonas distintas, designadas coloquialmente por "dentro" e "fora das fortalezas", referindo-se à área adjacente ao atual cais e à zona circundante à costa do Monte Brasil. Este segundo local, próximo do complexo de fortalezas que veio a tornar-se no Castelo de São João Batista, corresponde a uma zona de maior profundidade, que permitiu às embarcações de maior porte atracar de forma segura. O que é certo, contudo, é que a própria baía de Angra nem sempre conseguiu resguardar os navios que ali se abrigavam, muitas vezes fustigada por um forte vento de sudeste, conhecido como "vento carpinteiro" (por facilitar a chegada de madeiras à costa através dos naufrágios que provocava). Muitas terão sido as embarcações, atracadas "fora das fortalezas", perto do Monte Brasil, que terão sido obrigadas a cortar a corda da âncora e fugir abruptamente, aquando da mudança repentina das condições meteorológicas. Ainda que este não seja o único motivo para explicar a existência deste sítio arqueológico, trata-se, muito provavelmente, do mais relevante.

Os primeiros mergulhos, da campanha de 1997, permitiram identificar uma das tipologias de âncoras mais conhecidas mundialmente, a dita do «almirantado», desenvolvida em Inglaterra, em 1841. Consiste numa haste de ferro, num cepo de madeira ou de ferro perpendicular à haste e que se insere numa abertura da haste denominada noz. Do extremo inferior da haste – a cruz – saem os braços em cujos extremos existe um espartilhamento de forma triangular, a pata, que termina num vértice denominado unha,

sendo os outros dois vértices da pata chamados de orelhas. A campanha, com o recurso a mergulhos visuais, à referenciação de posições por triangulação e ao registo descritivo e fotográfico, almejou utilizar esta tipologia como diretora, para uma caracterização das outras âncoras. Foi possível identificar um número considerável dos elementos arqueológicos, entre os 50 e os 15 metros de profundidade, apesar de o trabalho ter decorrido sob influência das movimentações marítimas e de significativas profundidades do local, que não possibilitaram o registo exaustivo de todo o seu potencial.
Uma vez que se tratava, na época, do único sítio daquele género em todo o arquipélago dos Açores, e se inseria numa área em estudo permanente, em 2001, com o apoio de investigadores internacionais do Institute of Nautical Archaeology, coordenados pelo arqueólogo Kevin Crisman, voltou a realizar-se um registo exaustivo de todos os elementos patrimoniais ali submersos. Juntando as informações destes estudos, em 2004,

Hugo Marques

Hugo Marques

registavam-se 35 âncoras ao largo do Monte Brasil, planeando-se um novo estudo nesse mesmo ano, organizado por Ana Catarina Garcia, na época arqueóloga da Direção Regional da Cultura, em parceria com a Fundação Rebikoff-Niggeler, no âmbito do projeto plurianual que visava aumentar a informação da base de dados. Paralelamente, a Direção Regional preparava também a integração do local no projeto de criação do primeiro Parque Arqueológico Subaquático do país, na baía de Angra.

Tanto a intervenção como a implantação do Parque apenas vieram a ser concretizadas no ano seguinte. Nos trabalhos de 2005, o submergível da Fundação Rebikoff-Niggeler, apoiado por mergulhos de apoio visual, desceu até às profundidades elevadas da linha de costa do Monte Brasil, para classificar tipologicamente as âncoras já reconhecidas anteriormente, pretendendo ainda registar outras até então desconhecidas. A aproximação ao local confirmou o que já anteriormente se temia: a maioria dos elementos patrimoniais encontrava-se em elevado estado de deterioração e processo de oxidação. Tornou-se imperioso proceder aos trabalhos de registo de forma célere e, ao mesmo tempo, completamente pormenorizada, para se formar um registo científico daquele sítio, testemunho das imensas embarcações que passaram por Angra ao longo dos séculos.

O levantamento rigoroso pelos técnicos da Direção Regional da Cultura e da Fundação Rebilioff-Niggeler terminou em 2006, com recurso a tecnologia geofísica, registo fotográfico e georreferenciação.

No total identificaram-se 41 âncoras, ainda que tenha ficado em aberto a hipótese de se encontrarem mais naquele local, uma vez que as condições de visibilidade para observação nem sempre foram as melhores. No ano seguinte, durante a prospeção total da área costeira do sul da ilha Terceira, registaram-se ainda mais duas âncoras, totalizando 43 em todo o Cemitério.

A arqueóloga Christelle Chouzenoux, coordenada pelo investigador Francisco Queiroga, para a Universidade Fernando

Pessoa, concretizou, no ano de 2007, a realização de uma campanha plurianual, com o propósito de compreender cada um dos elementos patrimoniais, associá-los a respetivos contextos e explicitar a realidade histórica, de forma a melhor transmitir esse conhecimento ao público. Após uma fase de preparação, em junho de 2008, coordenou uma equipa especializada num trabalho de prospeção e registo subaquático do local. Paralelamente a esta intervenção pretendeu também apresentar um projeto, à Direção Regional da Cultura, capaz de fomentar o contacto direto entre o público e estes objetos antigos, espelho do potencial arqueológico do porto angrense, com novas soluções museológicas, a criação de fichas técnicas, a elaboração de um roteiro visitável e vários outros conceitos.
Tendo por base os resultados das sucessivas campanhas realizadas no local, em 2010, Christelle Chouzenoux apresentou a sua dissertação de mestrado, pela Universidade Fernando Pessoa, com a temática: "Caractérisation et Typologie du Cimetière des Ancres". Nesta obra, a investigadora incrementou um processo

Azores Photos Visitazores

Hugo Marques

elaborado de desmembramento de cada um dos artefactos registados, procurando paralelos tipológicos e contextos históricos. Em boa verdade, o estudo arqueológico de âncoras nem sempre permite, com efetividade, apresentar cronologias e contextos conclusivos, uma vez que os artefactos podem ser inseridos em diversas tipologias ou encontram-se muitas vezes erodidos e degradados de forma irreparável. O trabalho apresentou uma divisão base em duas grandes famílias tipológicas: por um lado, as âncoras inglesas, por outro, as francesas. Dentro destes dois grupos maioritários, os artefactos dividiram-se entre alguns subtipos, entre eles o já referido "almirantado", de invenção britânica, um dos mais comuns, fóssil diretor de uma cronologia do século XIX. Para além destas divisões, foi ainda possível encontrar outros pequenos agrupamentos, alguns relacionados com cronologias mais antigas, estendendo-se até ao século XVII.

Atualmente, o "cemitério de âncoras" de Angra do Heroísmo é um de dois sítios arqueológicos visitáveis, dentro do Parque Arqueológico Subaquático. O seu potencial assume-se como fomentador turístico, com deslumbrantes paisagens submarinas parcialmente visitáveis — algumas profundidades apresentam dificuldade para um mergulhador não profissional — ainda que o seu testemunho histórico seja igualmente relevante para complemento de futuros trabalhos sobre o porto angrense, o comércio açoriano e as escalas transatlânticas.

3.3 "USS LANDING SHIP TANK 228"

38°39'8.31"N; 27°11'58.27"O

Nunca foi esquecido pela comunidade de mergulhadores da ilha Terceira, tanto de apneia, como de escafandro que, ao largo da Grota do Vale, Atalaia, ali naufragara um navio da Segunda Guerra.

Ao longo de décadas, esse navio havia servido de complemento económico a algumas famílias, que do fundo marinho haviam retirado metal destinado aos sucateiros, compondo assim os minguados rendimentos do agregado.

A 21 de fevereiro e 1 de março de 2015, Luís Moura e José Luís Neto procederam ao reconhecimento do local, encontrando os vestígios de um navio profundamente desmantelado, distribuído em três núcleos, sendo um primeiro constituído por fragmentos de chapas de ferro dispersas, um segundo constituído por uma parte de convés, em ferro, de forma aproximadamente quadrangular, com cerca de dois metros de lado e um terceiro de ferros vários e pontuais obuses dispersos. Estes localizam-se ao longo do alinhamento da costa, no seguimento das baixas, a uma profundidade de –12 metros. Detetara-se o desaparecido navio americano "LST-228".

A classe de embarcações LST ("Landing Ship Tanks") foi a primeira a materializar um novo conceito de navios que veio colmatar uma deficiência das forças militares aliadas durante o esforço de militarização operado pelas grandes

potências bélicas durante a II Guerra Mundial. Após uma série de pesadas derrotas e retiradas das forças britânicas, nomeadamente, a retirada inglesa na batalha de Dunkirk, em 1940, os chefes das forças armadas aliadas depararam-se com a necessidade de criação de uma nova tipologia de embarcação, cujo potencial de carga fosse capaz de suportar um grande número de veículos pesados, associado a uma boa capacidade de manobra, facilitando uma célere invasão de territórios ocupados por forças inimigas ou uma retirada apressada, sem grandes perdas humanas ou materiais.

Nesse sentido, seguindo um modelo construtivo planeado originalmente pelo próprio primeiro-ministro inglês, Winston Churchill, ainda no ano de 1940 iniciam-se os esforços para remodelar alguns cargueiros britânicos, adaptando-os às novas necessidades militares. Nasce assim a primeira classe LST, designada por Mark.1. Com a aliança estabelecida com o exército dos Estados Unidos, adjudica-se o trabalho de criar um novo tipo de embarcação aos engenheiros norte-americanos do "Bureau of Ships", coordenados por John Niedermair, que completam os primeiros protótipos em novembro de 1941. A principal inovação tecnológica consistiu num alargamento do sistema de lastro, permitindo a entrada de água em grandes quantidades em alto-mar, o que aumentava a margem de manobra do navio. Com o auxílio de bombas de drenagem, em situação de descarga de tropas e veículos, esta água era expulsa do lastro, facilitando a atracagem em locais de baixio.

O modelo criado que se padronizou nas décadas seguintes, designado por Mark.2, iniciou a sua produção em massa em 1942. Cerca de 1.000 navios deste género foram criados, entre eles o "LST-228".

Eram embarcações com cerca de 100 metros de comprimento, 15 de largura e capacidade para carregar 2.100 toneladas. O convés dividia-se em duas secções, uma inferior com capacidade de transporte de 20 tanques e uma superior para veículos de médio e pequeno porte. Em média, eram tripulados por 120 soldados e 10 oficiais, guarnecidos com algumas metralhadoras pesadas e peças antiaéreas. Equipados com dois motores a diesel, os LST Mark.2 conseguiam adquirir uma velocidade máxima de 11,5 nós.

A criação desta nova classe de navios de guerra permitiu reestruturar o plano de batalha dos aliados durante a II Guerra. A sua presença foi crucial em algumas das mais importantes batalhas do conflito, nomeadamente na invasão da Normandia ou no chamado teatro do Pacífico – o almirante Chester Nimitz comandou uma frota de barcos LST durante as batalhas de Iwo Jima e Okinawa, por exemplo. Atualmente um LST, o "USS LST 325" encontra-se musealizado em Ingalls Harbor, em Decatur, no Alabama, tendo como missão explicar como se

construíram e se vivia a bordo naquele modelo de embarcação durante da Segunda Guerra Mundial. Contém ainda vinte tanques de modelo Sherman, trinta carrinhas de transporte, munições, víveres e uma tripulação devidamente fardada à época.

A 25 de setembro de 1942, nos estaleiros de Seneca, em Chicago, nos Estados Unidos da América, deu-se por concluída a construção do navio de guerra, "LST-228", que veio a naufragar na baía de Angra do Heroísmo, ao largo da ilha Terceira, alguns meses depois. Nos últimos meses de 1942, o "LST-228" encontrava-se em Nova Orleães, nos Estados Unidos, para realização de exercícios de treino e abastecimento com alguns veículos, materiais construtivos e mão de obra, a ser transportada para a ilha Terceira, com o objetivo de auxiliar os trabalhos de construção da Base das Lajes. Para além desta carga, carregava ainda uma embarcação secundária pertencente ao modelo naval designado por LCT ("Landing Craft Tank"). Os LCT eram navios de menor porte – em média 45 metros de comprimento – criados após o advento do uso dos tanques em cenários bélicos, com o preceito de facilitar a descarga destes veículos em cenários anfíbios, nomeadamente praias. A sua utilização na II Guerra Mundial, à semelhança dos LST, foi essencial para as vitórias aliadas na Normandia, no Mediterrâneo e no Pacífico.

O desejo de implantação de uma base aérea nas Lajes, no concelho da Praia da Vitória, remontava a um estudo de 1928, do coronel Eduardo Gomes da Silva, que preconizava ser aquele o local mais indicado para erigir um aeródromo para assistência militar no arquipélago. O afluxo de tráfego aéreo no Atlântico, ao longo das primeiras décadas do século XX, forçou as autoridades portuguesas a formular uma solução que suportasse a capacidade de resposta a esta nova realidade. Para o governo português, solidificar a posição atlântica permitia proteger os interesses ultramarinos — um dos pilares da política externa do Estado Novo. No final de 1939, Portugal encontrava-se perante uma complicada situação política. Por um lado, a presença constante de forças alemãs no Atlântico revelava-se uma ameaça crescente. Por outro lado, a posição oficial de neutralidade face à Guerra impedia a tomada de medidas abertamente hostis por parte do governo. A questão agravou-se com a chegada de sucessivas pressões diplomáticas, da parte dos Aliados, para que o arquipélago açoriano fosse alvo de um reforço militar. A construção de um aeródromo na zona da Achada, ilha Terceira, na década anterior, não se revelou resposta suficiente para este novo contexto. Idealizou-se então construir um novo centro militar na zona das Lajes, tendo por base o anterior estudo realizado.

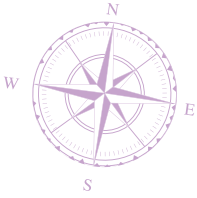
O projeto teve início em 1941, tendo sido acompanhado pelo major Humberto Delgado — o mesmo que viria a afirmar que, se eleito Presidente da República, demitiria António Salazar — a comando do Ministério da Guerra, e executado

pelo capitão engenheiro João Romão. No ano seguinte, chegam as novas forças militares à ilha Terceira, nomeadamente várias aeronaves e um batalhão de infantaria. Entretanto, e atendendo ao potencial estratégico do arquipélago, as forças aliadas discutem a possibilidade de invadir os Açores, para cimentar a sua presença no teatro de operações no Atlântico. No entanto, por via de um contacto diplomático realizado já durante o início das preparações de uma potencial invasão, a Inglaterra invoca o centenário tratado Luso-Britânico, com o intuito de utilizar as infraestruturas lajenses para apoiar a sua aviação na guerra europeia. Os Estados Unidos manifestam igualmente um interesse acrescido na base terceirense, enviando forças de engenharia, materiais e veículos para auxiliar no processo de alargamento e reconstrução do local, ainda que de forma dissimulada, evitando conflitos diplomáticos com as autoridades nacionais.

A 19 de janeiro de 1943, o "LST-228" encontrava-se atracado na baía de Angra do Heroísmo, onde tinha vindo descarregar reforços americanos para os trabalhos da Base das Lajes, e carregava ainda o "LCT(6)-582", para o transportar até ao teatro de guerra europeu. O mau tempo atingiu fortemente a enseada de Angra do Heroísmo naquele dia. A tempestade abateu-se sobre o navio, forçando à quebra das correntes de ancoragem e empurrando-o na direção dos rochedos.

Nos dias que se seguiram, novas vagas tempestuosas provocaram um pequeno incêndio na sala das máquinas que impossibilitou o resgate de toda a carga e provocou o pânico entre os tripulantes e a população local, dado o número elevado de munições que a embarcação carregava, criando risco de explosão. Contudo, as próprias vagas marítimas foram suficientes para apagar o fogo, ainda que os estragos tenham sido elevados, forçando as autoridades a declarar os navios como perdidos.

A solidez e o bom funcionamento das infraestruturas erigidas pelo exército inglês e americano nas Lajes, durante a II Guerra Mundial, levaram à relocalização da Base Aérea portuguesa n.º 4 para aquele local, no pós-guerra. Apesar da presença militar britânica se ter retirado, cumprindo os preceitos do acordo original, os Estados Unidos continuaram a utilizar o aeródromo para apoio estratégico, nomeadamente no contexto da Guerra Fria. Através de acordos celebrados nos anos seguintes, Portugal passou a integrar a Organização do Tratado do Atlântico Norte e fomentou uma parceria com as autoridades americanas que veio a materializar-se, em 1979, na renegociação do acordo para cedência do espaço. Atualmente, a Base das Lajes (ou Base Aérea nº.4) mantém as suas funções militares, articulando-as com a presença do aeroporto civil adjacente.



3.4 "UNIÃO"

38°40'30.25"N; 27°19'41.24"O

Junto à zona balnear das Cinco Ribeiras, aos pés da antiga fortificação de Nossa Senhora do Pilar, edificada em 1653 com o propósito de defender o ancoradouro contra piratas e corsários, encontram-se localizados, a 8 metros de profundidade, alguns vestígios de um navio, reconhecido a 3 de abril de 2015 por Luís Moura, José Luís Neto e Pedro Parreira.

Denunciaram a sua presença alguns veios de ferro dispersos, uma parte de secção do convés com um cabeço de amarração de ferro, com cerca de 2 metros de comprimento e outros tantos de espessura e uma caldeira de ferro, com 2.50 metros diâmetro por 2.20 metros de altura.

Vestígios do que antes fora o "União", um navio perdido nas baixas das Cinco Ribeiras, a 26 de junho de 1911.

A tragédia foi relatada nos jornais locais, que deram enfoque à terrível perda: "Este vapor saiu ontem à uma hora da tarde da Praia da Vitória, pelo lado norte da ilha e andava colhendo a pesca colhida em diferentes pontos da costa para o seu carregamento. Mas este serviço já não pôde praticar, pois esta manhã a água começou a invadir o navio e navegou para Angra enquanto a bomba pôde vencer a entrada de água. Chegado a Cinco Ribeiras, como o barco cada vez mais mergulhasse, o comandante resolveu encalha-lo" (1911a).

Tratava-se de um vapor de provável origem francesa, que se encontrava a cumprir um serviço de carregamento da pesca apanhada ao largo da Terceira, transportando-a posteriormente para a cidade de Angra do Heroísmo.

Era tripulado por trinta e oito marinheiros, capitaneado por Armando Athayde Moreira Bettencourt. Possuía uma envergadura de cerca de 227 toneladas, tendo bandeira portuguesa recente – do mesmo ano do seu afundamento – obtida por registo em Peniche. Durante a sua última viagem, carregava um número considerável de víveres, para além do equipamento de navegação e segurança, que foram posteriormente arrematados pelas entidades alfandegárias no posto fiscal das Cinco Ribeiras, por Matheus Moniz Escomilha, em representação de uma sociedade

anónima de outros quatro indivíduos.
Depois de ter sido detetado o rombo, enquanto navegava pela zona da Serreta, e ter encalhado posteriormente, ao largo das Cinco Ribeiras, relatou-se que o vapor se encontrava em muito mau estado de conservação, com o seu casco muito envelhecido, não sendo lucrativo iniciar o processo de recuperação do mesmo: "Do vapor nada se pode tirar, nem talvez merecerá a pena, pois o navio era velho" (1911), revelando que o mesmo foi adquirido sem passar por conveniente inspeção prévia, caso contrário, tal não teria sucedido.
O rombo, alargado pelo embate nos rochedos, deixou escapar parte da carga de carvão do navio, que poluiu as águas da baía. Entre a restante carga que transportava, destacavam-se cerca de 4.000 lagostas que, em grande parte, terão também escapado, durante a confusão dos dias que se seguiram ao naufrágio. Com a ajuda de um escaler salva-vidas, pertencente às autoridades locais, procedeu-se ao salvamento da tripulação, não havendo registo de vítimas. Após, adjudicou-se o trabalho de limpeza das águas e a tentativa de resgate das lagostas, a vários mergulhadores locais, de sorte incerta.
Um navio de ferro, tão próximo da costa e de fácil acesso, local onde as populações locais ensinavam os mais novos a nadar, foi um incentivo ao desmantelamento da embarcação, oferecendo-se a chaparia de ferro dos costados e restante navio, como óbvio complemento económico para as famílias circundantes do local, de paupérrimos recursos.

Apesar desse aspeto, o mergulho no "União", complementado pela gruta subaquática dita das Cinco Ribeiras, oferece interessante atividade entre o mergulho cultural e o natural.

4. GRACIOSA

Hugo Marques

Ilhéu da Baleia

4.1 "MAZZINI" 54

4.2 "TERCEIRENSE" 57

4.3 "CORVO" 61

4.4 "CEMITÉRIO DAS ÂNCORAS" DA PRAIA 64

4.1 "MAZZINI"

39º05'03.94"N; 28º03'17.90"O

A 31 de março de 1925, o periódico *A União* informou que:
"Santa Cruz da Graciosa, 31 - O vapor italiano Mazzini sob o comando do capitão Gindo Panozzo, procedente de Baltimore com destino à Argélia, encalhou ao norte desta ilha na baía do Calhau às duas horas da noite ficando arrombado. Tem 31 tripulantes, trazia 13 dias de viagem e um carregamento de 5800 toneladas de carvão."

No dia seguinte acrescenta que:
"Pelas 7 horas da manhã passou o reboque requisitado pelo capitão do Mazzini, ao cônsul italiano, em direção à Graciosa."

No dia 2 de abril adita ainda que:
"O vapor Mazzini, segundo consta não está em estado de ser rebocado. A população desembarcou ontem e tencionava embarcar hoje não o fazendo devido ao estado do mar tendo já algumas vagas entrado a bordo do navio. A carga consta de 8000 toneladas de carvão. Ficaram a bordo todos os mantimentos e os instrumentos náuticos e sobresselentes. O capitão telegrafou ao cônsul italiano em Ponta Delgada, ao vice-cônsul da Horta e à Companhia com sede em Génova. O vapor ia para a Argélia."

Hugo Marques

Nesse mesmo dia o periódico *A cidade* publica igualmente novo telegrama de Santa Cruz, onde informou que:

"O rebocador Águia chegou aqui com instruções para o comandantee J. Cunha representante do consulado e companhia de seguros, não podendo prestar qualquer serviço ao vapor por causa do mar, tendo seguido parao Faial. Foi requisitado novamente o rebocador para auxiliar a salvação dos aparelhos náuticos. Esteve perto do vapor encalhado o vapor Gioné, da mesma companhia, que também nada pode fazer. O Mazini mete já muita água."

O "Mazzin" foi um navio a vapor, construído em 1913, pela A. G. Weser (Aktien-Gesellschaft Weser), uma empresa construtora, fundada em 1846 (anteriormente denominada Waltjen & Co.), localizada em Bremen, com as docas no rio Weser.

A partir de 1865 iria iniciar-se na construção de vapores, que foi aumentando progressivamente até 1872, quando mudou de nome. A partir de 1883 especializou-se na construção de navios-torpedo, para a Kaiserliche Marine. Foi uma companhia fundamental no esforço da I Guerra, construindo U-Boats e navios de guerra. Inicialmente o navio cargueiro foi batizado de Spitzfels SS, tendo sido encomendado pela Deutsche Dampfschifffahrts Gesellschaft Hansa, sedeada em Bremen. Em 1916 foi adquirido pelo governo italiano para auxiliar no esforço de guerra, sendo rebatizado de "Brescia SS". Com o final da guerra foi vendido, em 1920, à Societá

Anonima Cooperativa Di Navigazione Garibaldi, sedeada em Génova e renomeado de “Mazzini”, em homenagem a Giuseppe Mazzini. Pensador e político liberal, genovês de nascimento e universalista de condição, foi um dos mais destacados italianos que, no século XIX, propugnaram pela unificação da Itália, no seu caso através de um republicanismo místico alicerçado no povo, tendo estado à frente da malograda “República Romana” (de 9 de fevereiro a 3 de julho de 1849, no triunvirato composto por ele, Carlo Armellini e Aurelio Saffi), bem como, em simultâneo, defendeu a ideia da criação da formação dos Estados Unidos da Europa. Antimonárquico convicto, esteve preso e exiliado por diversas vezes, controverso, era figura apaixonante, tendo suscitado tanto a admiração de Nietzsche, como a aversão de Marx.

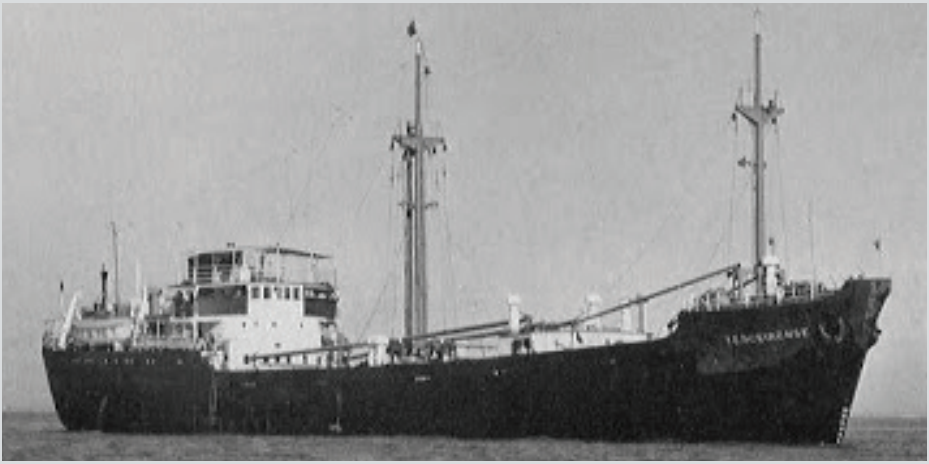
Pertença da Societá Anonima Cooperativa Di Navigazione Garibaldi, fundada pelo capitão Giuseppe Giulietti em 1918, o “Mazzini” alçava 5.809 toneladas, tendo de dimensões 128 metros de comprimento, 17,13 metros de largura e 9,02 metros de altura, feito em ferro, com motor a vapor de tripla expansão, com 520 cavalos de potência, alcançando os 11,5 nós.

Atualmente o naufrágio apresenta ainda alguns vestígios, nomeadamente parte da hélice, duas enormes caldeiras, parte da estrutura do motor, uma âncora e grossa corrente, localizados junto à Baíada Vitória, à esquerda do Farol da Ponta da Barca, a uma profundidade de cerca de 7 metros. Parte da carga do navio foi recuperada pela população local, sendo que hoje se pode observar um lavatório da embarcação no Museu da Graciosa.

4.2 "TERCEIRENSE"

39º02'58.88"N; 27º57'42.80"O

"Às 12 horas de hoje, o «Terceirense» afundou-se no porto da Praia da Graciosa." É com este título que o jornal A União noticia o naufrágio desta embarcação ao largo da Graciosa, a 17 de janeiro de 1969. Tratou-se de uma tragédia provocada, segundoa publicação, pela "visibilidade totalmente nula" que o levou a embater num baixio, provocando um rombo que inundou o porão.



A questão veio gerar uma acesa polémica nos jornais, nos dias que se seguiram, por um lado devido a questões relacionadas com as condições de navegação no arquipélago dos Açores, e, por outro lado, devido à importância que este barco tinha nas rotas comerciais insulares.

A construção do "Terceirense", adjudicada pela Empresa Insulana de Navegação, data de 1949, nos estaleiros da Grangemouth Dockyard Co Ltd., em Inglaterra, onde tinha já sido produzido o "Gorgulho", para a mesma empresa.

Nesse mesmo ano, a 20 de julho, realiza-se a sua viagem inaugural nos Açores, capitaneado por Francisco dos Santos Franco.

Media cerca de 76 metros de comprimento, alçando 1.295 toneladas, com capacidade para atingir 12 milhas de velocidade, suportar 28 passageiros e cerca de 3.000 metros cúbicos de carga nos seus porões.

Tratava-se de uma das embarcações principais da Empresa Insulana à época,

Hugo Marques

com uma posição de relevo no funcionamento das rotas comerciais marítimas entre os Açores e Portugal Continental.

A Empresa Insulana de Navegação fora criada em 1871, firmando-se no mesmo ano um contrato com as entidades governamentais que preconizava uma carreira marítima regular entre o arquipélago e a metrópole. Nas décadas seguintes, apesar de se ter afirmado como uma das mais importantes forças no ramo comercial insular, e de ter adquirido várias novas embarcações, manteve uma situação de dificuldade económica que se vai prolongar até ao final da Segunda Guerra Mundial. A restruturação legislativa da exploração do mar, elaborada pelo governo do Estado Novo, no final da década de 40 do século XX, permitiu à Insulana ganhar novo fôlego e construir, pela primeira vez, um modelo de embarcações melhor preparadas para a navegação de longa duração nas carreiras mercantis açorianas. Dentro desta nova tipologia, para além do "Terceirense" e do "Gorgulho", adquiriu ainda o "Madalena",

Hugo Marques

o “Cedros” e o “Arnel”, que vieram a constituir a frota do que se designou por “momento de ouro” da empresa, durante as duas décadas seguintes.

No final da década de 60, as alterações socioeconómicas em Portugal, assim como o forte incremento comercial das rotas aéreas, contribuíram para o declínio da Insulana. O “Terceirense” era um dos seus últimos grandes navios em funcionamento, quando se afundou, ao largo da Graciosa. Tendo partido de Angra do Heroísmo, na ilha Terceira, navegava até Santa Cruz, com intenção de prosseguir até São Jorge, Pico e Faial, de onde partiria posteriormente para Lisboa. Entre a grande quantidade de carga que transportava, encontravam-se vários automóveis, um motor, 6 toneladas de couro, caixas de bordados, manteiga, queijo e farinha, esta última destinada a colmatar uma escassez de produto na Graciosa.

As causas por detrás do naufrágio foram motivo de polémica. Numa “nota do dia”, escrita no periódico “A União”, questionam-se a falta de condições técnicas – como a carência de instrumentos especializados de navegação a bordo – e o mau estado das infraestruturas portuárias da ilha. A pressão aplicada pelas autoridades locais acerca da necessidade urgente do transporte da farinha, mesmo perante o mau tempo que se abatera sobre o arquipélago naquele período, é também apontada durante a discussão pública. Na verdade, apesar de a Graciosa possuir uma produção local de trigo na época, a centralização do comércio da farinha na ilha Terceira não parecia sustentável para a sua sã sobrevivência, segundo diversas opiniões. Não obstante, toda a polémica levantada em torno do assunto, o protesto oficial assinado pelo capitão João José de Azevedo e pelos seus oficiais, atribui como motivos principais do naufrágio as “más condições de tempo e mar, falta de visibilidade motivada pela chuva intensa, a fortuna do mar e o caso fortuito”.

O embate com um baixio, junto ao ilhéu do Carapacho, na madrugada de 17 de janeiro

Hugo Marques

de 1969, levou a um rombo no porão inferior do "Terceirense", que permitiu a entrada de uma grande quantidade de água na casa das máquinas. Enquanto se procurava utilizar as bombas de esgoto para esvaziar as secções inferiores do navio, este foi conduzido em direção ao porto da praia da Graciosa, para lá ser fundeado, visando salvaguardar o máximo de carga possível. No protesto oficial, declara-se que esta ação não foi totalmente bem-sucedida, uma vez que "às doze horas e dez minutos o navio afundou-se, perdendo-se totalmente, bem como todos os seus pertences, a sua carga e alguns haveres da tripulação." Devido à resposta das autoridades locais, e à atuação do "Cedros", que se encontrava atracado em Angra do Heroísmo na altura, procedeu-se ao salvamento dos tripulantes, não havendo registo de vítimas mortais.

O naufrágio, localizado entre o ilhéu e a costa, permitiu ao "Terceirense" estar relativamente protegido, a cerca de 22 metros de profundidade. Num dos mais impactantes mergulhos em naufrágio no arquipélago, é possível observar uma boa parte dos vestígios originais do navio, salientando-se a sua imponente hélice, ainda bem preservada, assim como uma boa parte do casco.

"O navio encontra-se partido em duas partes, sendo a parte central a que apresenta maior número de destroços." (X:2010).

Acresce ainda a presença de um variado número de diferentes espécies marinhas na área, formando uma interessante experiência de mergulho, onde se conjugam a história, a arqueologia e a biologia.

4.3 "CORVO"

39º03'10.47''N; 27º57'19.02''O

Na madrugada de 16 de dezembro de 2000 encalhou, junto ao Ilhéu da Praia, na ilha Graciosa, o porta-contentores "Corvo". Tratava-se de uma embarcação pertencente à empresa Mutualista Açoreana (parte integrante do Grupo Bensaúde, desde 1950) e que, à data da sua última viagem, carregava 80 contentores e ainda 16 bovinos.

A incorporação da "Mutualista" no Grupo Bensaúde deu-se no seguimento de vários anos de falta de liquidez, provocados pelo mau estado da sua frota comercial. Aquando da sua integração, procedeu-se a uma restruturação das infraestruturas, que se materializou na aquisição de novas embarcações, sendo uma delas o "Corvo", um navio a motor, cedido pela Empresa Insulana de Navegação, que se tornou no primeiro da nova frota comercial.

Esta embarcação, construída originalmente nos estaleiros noruegueses de Pusnaes Stöperi & Mekaniske Vaerksted, em Arendal, navegou ao serviço da Mutualista durante dez anos, sendo, posteriormente, vendida à Empresa de Navegação FRASIL Lda.

A importância deste primeiro navio da nova frota ditou que, nas décadas seguintes, a companhia mantivesse ao seu serviço outros navios com o mesmo nome.

Em 1980, na cidade alemã de Rensdburg, situada junto à fronteira dinamarquesa, é construído o novo "Corvo", que é posteriormente registado, em Ponta Delgada, e se torna parte integrante da frota da Mutualista.

Este porta-contentores detinha 89 metros de comprimento, sendo tripulado por 11 marinheiros e comandado por Isaías Silva, no dia em que encalhou ao largo da Graciosa. Possuía, de capacidade de arqueação bruta 771 toneladas e capacidade de carga suficiente para 218 contentores, para além de carga diversa. Encontrava-se equipado com um motor com capacidade para atingir os 12 nós de velocidade máxima. Após ter sido encomendado, para aumentar a oferta de serviço da Mutualista, manteve carreiras regulares entre Lisboa e a Região Autónoma dos Açores, até vira afundar-se, em 2000.

Hugo Marques

O local onde o "Corvo" naufragou é exposto às intempéries, ventos fortes e rebentações marítimas. O perigo foi tanto maior, pois que o encalhe se deu numa reserva natural, onde nidificavam aves em vias de extinção, como o garajau rosa.
A embarcação partira da ilha do Pico, carregando 80 contentores e 16 bovinos. Com a proximidade da época natalícia, a grande maioria desta carga era composta por artigos para o comércio, para além de alimentos, viaturas e 30 toneladas de fuelóleo. Transportava ainda 50 toneladas de gasóleo.

No momento de aproximação à ilha, o barco deparou-se com uma tempestade, que o empurrou contra a costa do Ilhéu, a cerca de 1.500 metros do porto comercial, lá ficando.

Por volta da uma hora da madrugada, transmitiram-se os primeiros pedidos de socorro. No periódico *Diário Insular*, a 19 de dezembro, noticia-se que o cargueiro "está com água em alguns porões e na casa das máquinas" e que, por essa mesma razão, "se registou um pequeno derrame de combustível".
No dia seguinte, já o "Corvo" se partira em duas metades, despejando parte da sua carga sobre o mar. Com o auxílio de dois rebocadores, pertencentes à empresa armadora, e de várias infraestruturas do Departamento Marítimo dos Açores e dos Serviços da Proteção Civil, foi criada uma barreira marítima, que impediu a propagação do derrame de combustível, salvaguardando-se a reserva. Foi ainda possível resgatar uma parte da sua carga, ainda que vários contentores se tenham perdido por entre as vagas marítimas.

Hugo Marques

Toda a tripulação do “Corvo” conseguiu escapar, ainda durante a madrugada de 16 de dezembro, não obstante as ondas que se abateram sobre o cargueiro. O processo foi liderado por uma pequena embarcação local, ao comando de Vitor Fonseca, que recebeu posterior apoio de uma corveta da Marinha, vinda do porto da Horta, Faial, em resposta ao pedido de socorro. Este salvamento, narrado por Manuel Bettencourt no blog “O porto da Graciosa”, decorreu de forma bem-sucedida, apesar das dificuldades inerentes ao tempo tempestuoso.

No seguimento dos eventos do encalhe e posterior naufrágio, levantou-se intensa discussão sobre os transportes marítimos entre as ilhas do arquipélago. O “Corvo” transportava mantimentos para a época natalícia. Ainda que uma boa parte da carga se tenha salvado, e que nos dias seguintes outros navios tenham assegurado a permanência da rota comercial, o cargueiro acabou por permanecer ao largo da Graciosa durante todo o Natal, até ser parcialmente resgatado, já durante o mês de janeiro de 2001.

Atualmente é possível observar vários núcleos de destroços, motores, caldeiras e contentores, numa vasta área adjacente ao Ilhéu da Praia, em três socalcos submarinos, a cerca de 5 metros, outra a cerca de 14 metros e um outro a cerca de 17 metros de profundidade.

4.4

"CEMITÉRIO DAS ÂNCORAS" DA PRAIA

39º02'55.17"N; 27º57'41.13"O

Descoberto por Rolando Oliveira, trata-se de uma baixa pétrea existente no fundo arenoso do antigo ancoradouro da Vila da Praia, onde embarcações de maior calado lançavam âncora. Mercê dos ventos fortes ou adversas alterações meteorológicas, navios foram sendo arrastados até esta baixa pedregosa, forçados, sob pena de soçobrarem, a libertar-se da âncora.

Claro exemplo de que assim funcionava o porto da Vila da Praia é o episódio de pirataria passado no final do século XVII (os cronistas diferem na data concreta, entre 1691 e 1693). Havendo naufragado, alguns anos antes, uma barcaça inglesa na costa da Praia, e tendo ela sido arrematada pelos habitantes locais, nesta data aproximou-se daquela enseada uma barlanda com a bandeira de Inglaterra, afirmando trazer mercadoria para comércio. Tratava-se de um artifício, organizado por piratas associados à embarcação que tinha soçobrado na Praia, anos antes, e que culminou num assalto à Vila, com pilhagem dos seus templos religiosos (Monte Alverne:1986,247).

Ora, ao descrever este caso, os autores referem que o barco britânico "lançou âncora dizendo vir carregado de drogas de mercância, pedindo-lhe mandassem batéis porque muito os carecia para segurança do seu navio." (Maldonado apud Drumond:1981,336). O local era inseguro e inconstante, de tal forma que até um grupo de piratas motivado à pilhagem da Vila necessitou de ajuda das autoridades portuárias para ali ancorar.

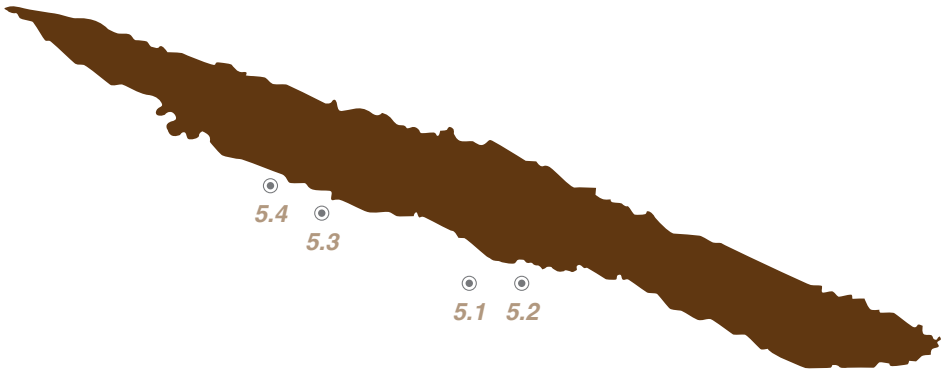
Já no final do século XIX, António Borges do Canto Moniz descreve a área como tendo: "ancoradouro para os navios a les-nordeste, afastado cerca de meia milha a leste do ilheu, e fora da ponta de João do Conde ou dos Fenaes. Em frente d'esta villa, ao nordeste, está o ilheu da Praia, em distancia de pouco mais d'um kilometro, passando entre este e a terra os navios de toda a lotação por ser mar limpo e não ter baixos alguns [efetivamente, pudemos verificar "in loco", que uma baixa existe]." (Moniz:1981,184). Contudo, Moniz acrescenta informação sobre os perigos que ainda prevaleciam no ancoradouro praiense. "O porto da Praia, onde se dirige regularmente o paquete da carreira, é grande e cercado d'um extenso areal, havendo ali de verão não pequeno movimento de barcos costeiros das ilhas visinhas; porém a circumstancia do mar ser muito baixo próximo do caes torna assaz perigoso o embarque e o desembarque, em vista da rebentação próxima e da ressaca que se apresenta, o que tem já produzido vários sinistros" (Moniz:1981,225/226).

No mergulho aí realizado, com o achador, no verão de 2015, para se reconhecer o quantitativo e a tipologia das peças, a área encontrava-se coberta de abundante vegetação marinha, o que inviabilizou totalmente o objetivo, embora fosse evidente a existência de alguns exemplares que, encobertos, não permitiram que se procedesse à sua classificação.

O "cemitério de âncoras" localiza-se entre os 21 e os 24 metros de profundidade.

5. SÃO JORGE

Hugo Marques

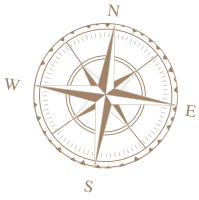


5.1 "HER MAJESTY SHIP PALLAS" . . . 67

5.2 "MONT-FERRAN" 70

5.3 "HER MAJESTY SHIP ERISKAY" . . 74

5.4 PORTO DA URZELINA 76



5.1 "HER MAJESTY SHIP PALLAS"

38°36'04"N; 28°00'33"O

Construída em 1757, nos estaleiros de Wells, em Deptford, Inglaterra, e classificada como navio de quinta categoria, com 728 toneladas, podia armar até trinta e seis peças de artilharia, ainda que na sua última viagem transportasse apenas vinte e quatro canhões de 12 libras e oito de 6. Habitualmente, era manobrada por 240 tripulantes. Tratou-se de uma fragata afamada pela sua rapidez, capaz de enfrentar as intempéries meteorológicas e carregar bastante pano durante o mau tempo.

Durante o século XVIII, a definição de fragata correspondia a um navio ligeiro, onde as restantes funcionalidades se sacrificavam em favor de um incremento da velocidade. Eram embarcações integradas em esquadras, assumindo o papel de batedores, navegando em frente da formação principal, de forma a localizar frotas inimigas e dar caça aos navios de força equivalente ou inferior. No caso de uma fragata não se encontrar acompanhada de esquadra, assumia um papel polivalente, normalmente associado às funções de guarda-costas, ou de corso contra navios de comércio, pertencentes a potências adversárias, no mar europeu ou em territórios ultramarinos. Não obstante a definição tradicional de fragata evitar a participação em combates diretos, estas embarcações acabaram por entrar em conflitos com maior frequência do que qualquer outro navio de linha.

A fragata moderna tem a sua conceção, em 1740, com a criação da embarcação francesa apelidada de "Médée". Este navio, de uma só ponte, sobre a qual jogavam vinte e seis canhões de 8 libras, dispunha de falso convés sob a bateria, onde se alojava a embarcação. Desta forma, reduziram-se as obras mortas do barco, facilitando a diminuição da quantidade de lastro e o aligeiramento do aparelho construtivo, sem sacrificar a estabilidade essencial, para uma capacidade veleira eficaz. A tipologia naval britânica tem origem neste modelo, baseando-se na captura de navios franceses. Sir Thomas Slade, responsável pelos primeiros desenhos navais, aplicou-se na construção de três fragatas, sendo que a primeira, a "Her Majesty's Ship Pallas", conferiu o seu nome à nova classe: fragatas de 36 peças "Pallas".

A sua arquitetura naval correspondeu a um projeto experimental referente a duas inovações tecnológicas da época: a introdução de revestimento do casco em folha de cobre e a introdução de lastro em ferro. A folha de cobre cumpria o objetivo de manter os cascos das embarcações relativamente livres de algas e, consequentemente, tornava os

navios mais rápidos. Em contrapartida, a corrosão galvânica criada "emagrecia" os pregos e as cavilhas de ferro. Quando esta se agudizava, pela passagem do tempo, as cavilhas ficavam soltas, caíam e as pranchas desprendiam-se, no que correspondia ao primeiro passo para o naufrágio do barco. Quanto ao lastro, a substituição do cascalho e pedras pelo ferro correspondeu a uma das primeiras do seu género, a nível mundial, ocorrendo durante o mês de novembro de 1759. Esta inovação permitiu um acréscimo da manobrabilidade da embarcação e um aumento da capacidade de cargas. Sendo o ferro considerado um bem de primeira necessidade e de valor elevado, o seu uso, na época, foi considerado bastante invulgar.

Durante a sua existência, a "HMS Pallas", participou na Guerra dos Sete Anos – opondo a casa real de Habsburgo à aliança entre Portugal, Inglaterra, Prússia e Hannover – e na Guerra da Independência Americana, onde se revelou superior a qualquer outra embarcação beligerante. Entre guerras, a documentação existente revela que navegou ao longo da costa africana, enquanto navio batedor, patrulhando as águas em busca de corsários. Em setembro de 1782, ao largo da Terra Nova, uma tempestade abateu-se sobre a "Pallas", danificando a sua estrutura naval e forçando-a a arribar a Halifax, para reparações extensas. De seguida, partiu em direção a Inglaterra, integrando um comboio naval mercante. Durante esta viagem, a sua idade avançada, e danos frequentes provocaram várias infiltrações no casco, que a tripulação ia descobrindo, a cada dia que passava. Piorando a situação, a meio caminho, uma tempestade abateu-se sobre a frota com tal intensidade que, a 5 de fevereiro de 1783, o nível de água no porão atingia já os dois metros e meio de altura.

Forçada a abandonar o comboio naval, a fragata dirigiu-se ao porto mais próximo, na cidade da Horta, ilha do Faial, alcançando-o a 10 de fevereiro. Os ventos contrários impediram a ancoragem, empurrando-a para nordeste, em direção à ilha de São Jorge. A gravidade da situação era crescente. Toda a tripulação, inclusive os oficiais, dava às bombas e passava baldes de mão em mão, tentando manter a fragata a flutuar. Volvidos dois dias, o capitão de mar e guerra, Christopher Parker, viu-se forçado, pela exaustão, a encalhar a embarcação, no centro da baía da Calheta. Um rápido exame do fundo do navio revelou que, tanto a quilha, como as tábuas de resbordo,

Azores Photos Visitazores

Velas

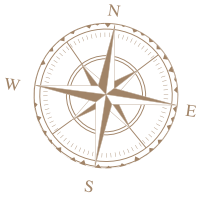
se encontravam tão carcomidas, que já quase não existiam. A "Pallas" acabou os seus dias, após o transporte da sua carga e da tripulação para terra, com o comandante a lançar-lhe fogo, por não considerar outra solução viável. Posteriormente, os marinheiros ingleses regressaram a Inglaterra, por via do Faial. Alguma da carga da fragata foi salva e, em 1786, arrematada, a requerimento do sargento-mor das Velas. Tratava-se de vinho, aguardente, breu, ferro e cobre. Entretanto, muitos dos pertences do barco tinham já desaparecido à socapa, e pela calada da noite. Uma devassa aberta a pedido da Capitania-Geral veio a apurar que vários navios das Velas, das Manadas e até do Faial, tinham dado extravio a algumas das partes integrantes da fragata, nomeadamente "cabos, poleames, ferro, madeira e pipas, entre outros géneros pertencentes à fragata, depois do voraz incêndio que mandou deitar a esta o seu comandante."

Em 1998, uma equipa constituída por elementos nacionais e internacionais, apoiada pela Direção Regional da Cultura, relocalizou o naufrágio, no interior da baía da vila, numa profundidade variável, entre os -5 e os -20 metros de profundidade. Nessa primeira fase, identificaram-se dois canhões de ferro e peças do lastro. Posteriormente, durante os meses de outubro e novembro do ano 2000, Paulo Monteiro e Ana Catarina Garcia, coordenaram a escavação arqueológica subaquática da zona, com vista a recuperar artefactos e interpretar o local. Entre o espólio exumado, encontrou-se um número considerável de cerâmica, peças de forro de cobre, sílex talhado utilizado em mecanismos de pederneira, cavilhas de bronze e quatro moedas de cronologia não identificável. Em 2006, Peter Erik Flynn apresentou, à Texas A&M University, o estudo mais exaustivo sobre a história desta embarcação, intitulado *H. M. S. "Pallas": Historical reconstruction of an 18th Century Royal Navy Frigate.*

No que respeita às peças de artilharia, estas foram previamente registadas, depois foram levantadas e devidamente estudadas, sendo repostas no fundo da baía, em local mais resguardado, podendo ser, atualmente, visitadas, quer em mergulho snorkeling ou de escafandro, dada a reduzida profundidade do local de depósito das mesmas. Os restantes materiais foram depositados no acervo do Museu Francisco de Lacerda, na Calheta, onde se conservam, podendo ser visitados com agendamento prévio.

5.2 "MONT-FERRAN"

38º35'59"N; 28º00'31"O



No dia 9 de junho de 2016, foram reconhecidos os elementos de um naufrágio, no centro da antiga baía da Calheta, caracterizáveis por se encontrarem em baixios, que teriam necessariamente rasgado o fundo do navio, levando-o a soçobrar.

Este, situado a -12 metros, entre os montes espigosos que quase afloram à superfície, é identificável pela presença de três âncoras (duas em conjunto e uma mais afastada), das, pelo menos, quatro existentes num navio. As âncoras são de tipo almirantado, com cerca de 1,20 metros de comprimento na haste, braços e unhas bem visíveis, cepo e cotovelo bem visíveis e anete ainda presentes, apesar de colonizados por vegetação subaquática. Pelas suas características, clássicas, correspondem a sistemas de fundeação integráveis, cronologicamente, da segunda metade de Oitocentos até meados de Novecentos.

Os naufrágios são documentados na vila da Calheta desde 1600, quando, a nascente da Vila, naufragou uma nau de guerra inglesa. Pelas condições benignas do porto, aliadas ao facto de ser um porto secundário dentro dos existentes em São Jorge, poucos acidentes marítimos aí sucederam. Em 1706, a balandra "York" aí se perdeu, salvando-se a carga de pau-brasil e o tabaco que transportava. Quanto à "Her Majesty Ship Pallas", apesar de aí incendiada, já vinha em sérios apuros. A 2 de março de 1821, o brigue "Conceição e Almas", devido à ondulação, despedaçou-se contra o cais, ficando mesmo com a proa sobre este.

De período compatível com as âncoras encontradas temos apenas dois naufrágios, o ocorrido a 9 de novembro, do falucho "Amizade", que ocorreu nas Três Pedras, a nascente do porto da Calheta e do local ora detetado; e o ocorrido nos primeiros dias de maio de 1864, da barca "Mont-Ferran".

As *Notas Históricas* do padre Manuel de Azevedo da Cunha, nascido apenas três anos antes, registaram a história, descrevendo-a da seguinte forma:

"Em maio, por ocasião das audiências gerais neste concelho,achando-se nesta vila em exercício de suas funções o juiz de direito Dr. Luís Francisco de Bivar Gomes da Costa, com o delegado Dr. José António de Sousa Lixa, a sala do tribunal que regurgitava de espetadores, esvaziou-se repentinamente, ficando apenas os magistrados e mais pessoal de justiça que, deixando seus lugares, vieram todos para as janelas do edifício, surpreendidos por uma tal debandada. Que havia de insólito, pois todo o povo que corria para
o terreiro do porto como se fosse apagar algum incêndio?
Era uma grande e elegante barca francesa que, com todo o pano fora, mar manso e tempo calmo, abicara ao areal tocando no fundo em meia baía, onde ficou imóvel. Chamava-se Mont Ferran, e era um navio negreiro. Carregava baganha para justificar sua escala pelos pontos da costa de África donde se exportavam escravos. Frustrados os lucros da viagem pelo cruzeiro português, procurou os Açores vindo desarmar no pequeno porto da Calheta de S. Jorge. Roto o fundo da embarcação, saiu a linhaça em terra, aproveitando-se apenas a sacadura, sendo tirada em quantidade pelos marítimos deste porto pelas escotilhas. Com a baganha entraram na praia legiões de ratazanas que invadiram as vinhas, dando depois grande perda aos cultivadores. Desarmada a barca, saiu a tripulação para suas terras, sendo arrematado por Vital do Carvalhal de Azevedo, de sociedade com o alferes Miguel António, filho do capitão-mor, tudo quanto pertencera ao Mont Ferran. Trazia armas, gargalheiras e algemas, donde se evidenciou empregar-se no infame tráfico da escravatura. O povo ficou chamando ao Mont Ferran o navio da linhaça. Com efeito esta, levada pela maré, enxurrou na costa, encontrando-se até à Ribeira do Arieiro do concelho das Velas. O chicharro que então se apanhava, porque comeu daquela linhaça, tinha o sabor do respetivo óleo" (1981: 511/512).

Em boa verdade, o acidente parece ter sido provocado por terem mandado ferro ao largo da calheta, em local errado, de quem desconhecia o porto, tendo o fundo rasgado nos baixios, levando a barca a encalhar no imediato areal e soltando-se a linhaça (baganha), que chegou a dar à costa na ilha do Faial. Parte dos salvados da "Mont-Ferran" são ainda visitáveis, no Solar dos Noronhas, morada dos antigos capitães-mor.

O século XVIII assistiu a grandes mudanças mentais e geopolíticas na Europa, as quais, inevitavelmente, acabaram por se refletir em, praticamente, todo o mundo. Sendo um século marcado por guerras consecutivas, umas regionais, outras que abarcaram quase por todo o continente europeu, as duas grandes potências à época, França e Inglaterra, foram-se combatendo, tanto direta como indiretamente, pela hegemonia militar e política. Nessa disputa a Inglaterra acabou por prevalecer e tal trouxe repercussões em todo o panorama geopolítico do século XIX, quer ao nível da hierarquia europeia, quer, principalmente, no quadro colonial.

Para compreender a hegemonia anglófona durante todo o século XIX é preciso atender às circunstâncias endógenas que levaram à mesma. A realidade é que, com o surgimento da expansão europeia nos séculos XVI, XVII e XVIII e a consequente rivalidade entre países coloniais, na disputa dos territórios mais ricos ou, mais importantes geoestrategicamente, foi-se tornando mais premente a proteção militar destes espaços ultramarinos. A defesa acabaria por ser a marinha, mas será a Inglaterra, de todos os países europeus com territórios ultramarinos, quem mais a vai conseguir desenvolver.

A defesa interna da Inglaterra dependia, quase inteiramente, da sua marinha de guerra, já que, sendo uma ilha, não possuía fronteiras terrestres com outras potências, que pudessem perigar a sua segurança territorial. Assim, o desenvolvimento náutico respondia simultaneamente às suas duas principais necessidades, de defesa interna e de proteção das colónias. Pelo contrário, os países continentais, pela sua própria geografia, não podiam ter uma aposta tão forte na defesa da costa e colonial, já que tinham de proteger as fronteiras terrestres, com contingentes e recursos militares com uma capacidade, significativamente, maior. Em consequência desta realidade, a Inglaterra foi, paulatinamente, tornando-se a força hegemónica dos mares. É no início do século XIX, com a derrota de Napoleão e da França, que esta hegemonia se consolida.

O movimento contra a escravatura começa a ganhar força no último quartel do século XVIII, embalado pela época das luzes, beneficiando proteção do sistema político inglês e do apoio da Igreja Protestante. Operando em duas frentes principais: no interior do parlamento, recrutando deputados que defendessem a causa abolicionista; e despertando a opinião pública para a questão, utilizando-a para pressionar a aprovação de legislação, que progressivamente

abolisse a escravatura. A opinião pública acabou por ter uma importância preponderante na crescente força do movimento abolicionista. Era nas igrejas que, principalmente, a mensagem era passada, consubstanciando-se através de boicotes a géneros produzidos por escravos, exercendo pressão acrescida sobre os parlamentares. É na metrópole que se alavanca uma série de mudanças na política inglesa em relação à escravatura. Depois de uma primeira vitória com a abolição da escravatura na ilha britânica, no início do século XIX o *Abolition Act*, de 1807, proibiu o tráfico de escravos e, mais tarde, em 1833, aboliu a escravatura no Império Britânico.

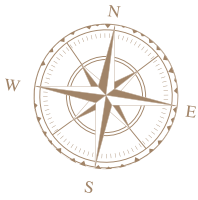
A decisão unilateral de abolir a escravatura, por parte do governo britânico, gerava o receio de uma perda significativa de competitividade em relação aos outros países que a mantinham. A única maneira de contrariar esse problema foi coagir todos para que seguissem o exemplo. Desde então a Inglaterra começou a pressionar, usando a sua influência e poderio militar, para que a abolição se alargasse ao resto dos países colonizadores, em particular em Portugal e França. O primeiro passo que constituiu uma vitória diplomática inglesa foi a conseguida no Congresso de Viena (1814/1815), no seguimento da derrota napoleónica. Depois de várias discussões, que tiveram Portugal e França como principais interlocutores, chegou-se a um acordo que acabou por ser determinante. Pela primeira vez a questão da escravatura originou uma tomada de posição internacional com a *Declaration of Powers Against Slave Trade*, a ser assinada em 1815, por todas as potências coloniais.

Pouco tempo depois, em 1818, a França toma a decisão de abolir o tráfico de escravos, e Portugal, em 1836, avança no mesmo sentido. Todavia, estas iniciativas legislativas não significaram o fim do tráfico de escravos, tendo este continuado ilegalmente. Para combater esse tráfico ilegal empenharam-se os ingleses, usando o seu poderio marítimo, patrulhando os mares, tentando terminar com o tráfico na costa africana, apresando navios negreiros franceses e portugueses. Isto tornou as duas outras potências coloniais desconfiadas quanto aos motivos que levaram a essas ações no alto-mar. Para franceses e portugueses, era percetível que a intenção da Coroa Britânica era a de perturbar e destruir o seu comércio transatlântico, e não travar o comércio de escravos. As acusações e denúncias vinham de ambos os lados, dificultando um entendimento e um esforço conjunto no combate ao tráfico.

Somente a partir da década de 60/70 do século XIX se pode dizer que o tráfico transatlântico estava finalmente acabado. Os barcos negreiros partiam, da Europa, rumo à costa africana, embarcavam escravos que eram vendidos em Cuba, trazendo então algum produto legal, no caso linhaça, para o porto de partida. A barca "Mont-Ferran" é um dos últimos navios negreiros do mundo que se dedicaram ao tráfico transatlântico.

5.3 "HER MAJESTY SHIP ERISKAY"

38º37'50"N; 28º05'43"O



No dia 12 de novembro de 1945, naufragou, junto à Fajã do Negro, na freguesia das Manadas, concelho das Velas, ilha de São Jorge, o navio patrulheiro "Eriskay", devido ao mau tempo. Volvidos cerca de 70 anos, o local onde a embarcação soçobrou foi relocalizado, em campanha de prospeção arqueológica, permitindo recontar uma parte da história do barco e da sua breve carreira militar.

Construído nos estaleiros de Fleming & Ferguson Ltd., em Paisley, na Inglaterra, o "Eriskay" integrava a tipologia naval de guerra conhecida como *Classe Faial* (em inglês "Isle Class Trawler"). Estas embarcações eram empregues em missões variadas, tendencialmente associadas a rotas de patrulha militar, prospeção de minas subaquáticas e medições batimétricas. Na prática, eram barcos de apoio à frota. O "Eriskay" pertenceu à Marinha de Guerra Britânica, entrando ao seu serviço a partir da data da sua construção, em 1942. Alçava 545 toneladas, com 50 metros de comprimento, 3 metros de largura e 8,5 de altura. Quanto ao armamento, carregava quatro peças de artilharia antiaérea. Tinha capacidade para alcançar uma velocidade que podia chegar aos 12 nós.

Entrando ao serviço durante a Segunda Guerra Mundial, o "Eriskay" participou, desde cedo, em alguns cenários de conflito, tal-qualmente os restantes membros da Classe Faial. Foram 197 os navios desta tipologia, construídos entre 1939 e 1945. As missões atribuídas a estas embarcações corresponderam, na grande maioria, a trabalhos de patrulha junto aos portos mais movimentados e algumas viagens de prospeção de minas subaquáticas. No pós-guerra, apesar de muitos dos navios se terem mantido ao serviço militar nas décadas seguintes, cerca de vinte foram coaptados para a remoção de detritos marinhos e apoio logístico à comunidade civil (colocação de boias, por exemplo).

Quanto ao "Eriskay", a informação existente indica que, entre 1943 e 1944, integrou as forças navais portuguesas, com o acrónimo "P8". Este tipo de empréstimos, ou aquisições, entre forças militares, durante o conflito bélico, não foram incomuns. No entanto, o estatuto neutral de Portugal, durante a Segunda Guerra Mundial, implicou a ausência de informações oficiais referentes a transações com países participantes no conflito.

À semelhança da presença de ingleses e americanos no arquipélago, para a construção da Base das Lajes, a carreira do "Eriskay" acabou omitida dos documentos oficiais. O que foi possível apurar, revela-nos que, em 1945, voltou ao serviço da Marinha de Sua Majestade, encontrando-se nos Açores a cumprir uma missão de patrulha em direção ao Mediterrâneo, quando sucumbiu a uma tempestade.

As notas sobre o sucedido, publicadas nos periódicos da época, são lacónicas: "Em São Jorge encalhou uma vedeta inglesa devido ao mau tempo. Ontem à noite recebemos o seguinte telegrama: Calheta de S. Jorge, 12 (11.30) – Encalhou hoje na costa de S. Jorge uma vedeta inglesa, devido ao mau tempo. – G." (*Diário dos Açores*, 13 de novembro de 1945, Ponta Delgada, p.1)

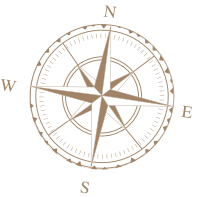
"Foi salva a guarnição da vedeta inglesa encalhada. Calheta de S. Jorge, 13 (14.10) – Não foi desencalhada ainda a vedeta inglesa, que o mar destroça. A guarnição foi salva. – G." (*Diário dos Açores*, 14 de novembro de 1945, Ponta Delgada, p.1)

"Desastre marítimo. Na madrugada de ontem encalhou a leste do porto das Manadas – S. Jorge, o patrulheiro inglês 217. Procede-se ao salvamento da respectiva tripulação com o auxílio de cabos." (*A Pátria*, 13 de novembro de 1945, Angra do Heroísmo, p.1)

Os sinais fornecidos pelos restos atuais demonstram que muito do barco foi já reaproveitado pela população, que dali extraiu preciosas matérias-primas, para reutilizar, tais como o ferro e o bronze. Entre os vestígios encontrados existem partes metálicas do forro exterior do navio, na zona de rochas, que demonstram claramente como se desenrolou o encalhe da embarcação. Estes ficam entre os -4 e os -8 metros. Na zona de areias, mediante os assoreamentos e desassoreamentos, provocados pelas tempestades de inverno, o naufrágio mostra-se ou encoberta-se, fazendo com que seja difícil de definir a integridade do que este mergulho pode oferecer a – 12 metros.

5.4 PORTO DA URZELINA

38°38'33"N; 28°07'38"O



Constituindo-se como cemitério de âncoras, outrora com cinco exemplares, atualmente apenas com quatro, o porto da Urzelina revela-se, pela sua implantação, particularmente desabrigado e expostoao vento sueste, razão que levou navios a, em desespero,cortarem os cordames que seguravamas âncoras, partindo céleres, para não naufragarem ali. Esta aflição ocorreu, pelo menos, cinco vezes, desde a sua construção, no ano de 1647, efetivada por ordem da câmara das Velas.

As âncoras, de tipologias e dimensões variadas, enquadráveis entre 1647 e os inícios do século XX, encontram-se próximas do ilhéu da Urzelina, após atravessar o arco do ilhéu, a profundidades entre os -18 e os -25 metros, na zona de fronteira entre a rocha e o fundo de areia.

José Candido da Silveira Avellar, a propósito deste porto, diz-nos que:

"Nele carregavam alguns navios laranja para Inglaterra, na época em que esta fruta era um dos ramos do comércio da ilha. Em um desses navios, na escuna inglesa Tamar Queen, no mês de Janeiro de 1866, deu-se a tragédia de que foi uma das vítimas o infeliz Amaro José Soares, prático do porto (…)"
"A escuna inglesa Tamar Queen marca uma cena de sangue nas águas da ilha de S. Jorge. A fim de carregar laranja para Inglaterra, fundeara no mês de dezembro de 1865, no porto da Urzelina aquela escuna, e no das Velas outra da mesma nação, de nome «Delgada».
Sobrevindo um temporal levantaram, seguindo na Tamar Queen o pratico do dito porto, Amaro José Soares, por não poder voltar para terra. No dia 9 de Janeiro de 1866, regressou a Delgada às Velas, para o seu capitão dar notícia ás autoridades que vendo a Tamar Queen com bandeira pedindo socorro, fora a seu bordo e sobre o convés tinto de sangue deparara com os cadáveres do capitão Henry Trimills e dum marinheiro seu confidente, assassinados a golpes de machado! Que os restantes tripulantes da Tamar Queen – o piloto, um marinheiro e o cozinheiro – rapaz de 14 para 15 anos, lhe disseram que o assassino fora o pratico Amaro José Soares. Este fora amarrado pelos três a um mastro e assim estava. Semelhante tragédia tivera lugar no dia 5 de Janeiro.
Largando o capitão da Delgada de bordo da dita escuna, perguntou ao piloto qual o seu destino, visto estar sem capitão, respondeu-lhe que iria para onde o vento lhe desse, com tanto que a S. Jorge não tornava. Estas declarações foram reduzidas a auto na administração do concelho inquirindo-se os tripulantes da Delgada, remetendo-se cópia para o governo civil. A escuna dirigiu-se para Inglaterra, onde chegou, havendo os tripulantes, assassinado na viagem o infeliz Amaro, alegando que este caíra ao mar e morrera.
Averiguado o facto pelas autoridades inglesas, o pequeno cozinheiro confessou que o piloto e marinheiro haviam sido os autores dos assassinatos do seu capitão, com quem andavam de rixa, – do seu confidente e do pratico. O pequeno foi posto em liberdade por inocente, e o piloto e marinheiro enforcados. Amaro José Soares era homem de boa conduta e inofensivo" (1902:307 e 82).

6 . PICO . FAIAL

Hugo Marques

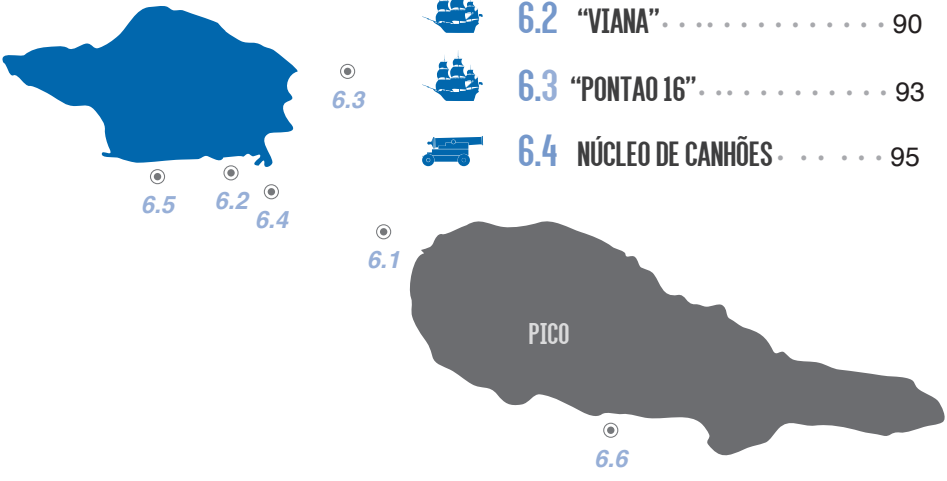
local do naufrágio do Caroline

6.1 "CAROLINE" 79

6.2 "VIANA" 90

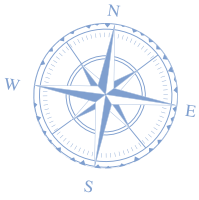
6.3 "PONTAO 16" 93

6.4 NÚCLEO DE CANHÕES 95



6.5 "MAIN" 97

6.6 "LAKESIDE BRIDGE" 99



6.1 "CAROLINE"

38º31'887"N; 28º32'420"O

A narrativa da "Caroline" é bem mais complexa que a história de uma embarcação, se não nos retivermos apenas em considerandos técnicos de construção naval. Se procurarmos entender o que,em verdade, a "Caroline" representa, teremos de iniciar esta narrativa nas guerras de independênciada América espanhola, que tiveram lugar entre 1808 e 1829. Essas guerras resultaram na criaçãode um conjunto de novos países independentes, entre o México, a norte, e a Argentina, a sul. Do antigo e vasto império espanhol em território americano, apenas subsistirão Cuba e Porto Rico até aos finais da centúria de Oitocentos.

Em 1808 Napoleão Bonaparte invade a Espanha, depondo o monarca legítimo, Fernando VII, que foi preso, colocando no trono espanhol José Bonaparte, seu irmão. Com esta invasão, Napoleão impõe à Espanha o seu "Bloqueio Continental", que impedia as trocas comerciais com o Reino Unido, procurando quebrar, na Europa, a hegemonia britânica. Porém, as diversas colónias da América espanhola recusaram-se a obedecer ao monarca ilegítimo e insurgiram-se. Espanha, enfraquecida, não teve como se lhes opor, mais a mais quando estas sublevações eram apoiadas pelo Reino Unido e Estados Unidos da América, com quem passaram a comerciar diretamente.

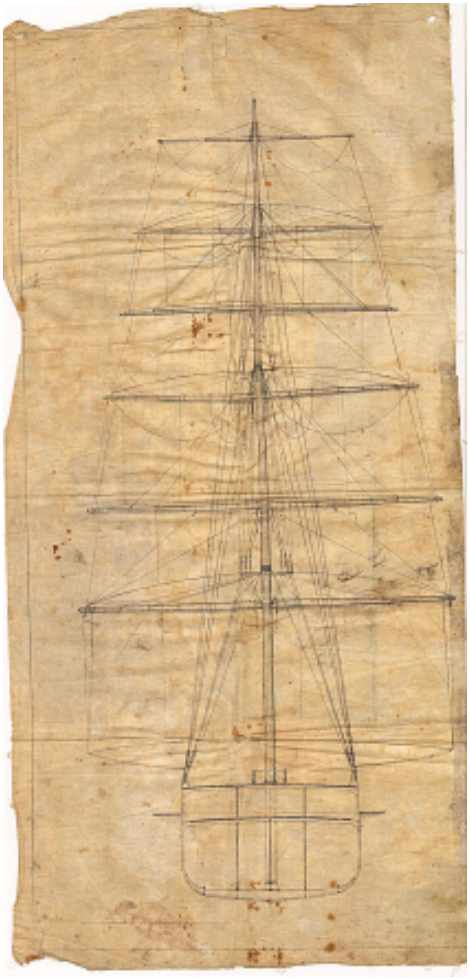
É este o pano de fundo que enquadra o movimento de independência do Chile. Entre 1817 e 1818, Bernardo O'Higgins liberta o Chile do jugo hispânico, colocando-o, consequentemente, na esfera de influência britânica. Os oligarcas terratenentes, com o apoio da Igreja, asseguram a governação do novo país, fundada nos grandes latifúndios agrários da zona sul e na exploração mineira da zona norte, geradores de matérias-primas a serem negociadas e exportadas por um pequeno número de influentes, ligados ao setor financeiro e à importação de bens transformados e exportação de matérias-primas.

As guerras da independência tiveram efeitos negativos na economia chilena, bem como a guerra de independência peruana, estagnando as trocas comerciais entre as duas regiões. A pilhagem e a banditagem duram até à década de 1820. É dessa década que arranca seriamente o comércio com os Estados Unidos e o Reino Unido, mercê do empréstimo de 1 milhão de libras, contratualizado por Londres ao Chile, com vista a financiar a guerra da independência. A Grã-Bretanha não se ficou por aí, ajudou a formar a marinha de guerra chilena.

Na década seguinte o comércio internacional cresceu consideravelmente, com mercadores ingleses, italianos, alemães

e americanos a instalarem-se no novo país. Ao contrário do Perú e da Argentina, o Chile era, pelo menos em teoria, um país de mercado livre. Entre 1830 e 1870 a economia chilena vai crescer continuadamente, graças à exploração de cobre e prata e ao cultivo do trigo. O trigo, mercê da modernização da agricultura e setor dos transportes, era exportado para a Califórnia e para a Austrália, pelo menos até que esses estados se tornaram, também eles, grandes produtores mundiais. Pela década de 1870, o ciclo do trigo chileno chegava ao fim, obliterado pelos mercados emergentes e concorrentes, tais como o Canadá, a Rússia e a Argentina. Em paralelo, as matérias-primas mineiras estavam a sofrer desvalorização permanente. A juntar a estes problemas, o Perú nacionaliza a indústria de nitratos, deixando o Chile numa crise profunda. O Chile entra em guerra com o Perú e com a Bolívia. Travou-se então a Guerra do Pacífico, que vai de 1879 a 1883. O Chile e as suas companhias multinacionais, que exploravam diretamente essas minerações nacionalizadas pelo Perú e sobretaxadas pela Bolívia, no deserto de Atacama, foram o motivo. Era simplesmente intolerável, para a já debilitada economia chilena, essa ofensa sobre os capitais.

A 14 de fevereiro o exército chileno ocupa a cidade portuária Antofagasta. A guerra travou-se tanto no mar, como em terra, sangrenta e brutal, tendo o exército chileno chegado a conquistar e ocupar



Lima. O Chile triunfou e assegurou as suas pretensões, conquistando novas terras, onde pôde explorar livremente o nitrato de sódio, ou nitrato do Chile. Entre 1879 e 1902 a economia chilena volta a prosperar, com as taxas dos novos territórios, onde os britânicos controlavam a indústria de nitratos. É esta a paisagem dos romances de Isabel Allende, *Hija de la Fortuna* e *Retrato en Sepia*.

A relação entre o Reino Unido e o Chile já foi referida, no entanto, um artigo de H. Blakemore torna-a absolutamente clara, fazendo o percurso de John Thomas North, o "Rei dos Nitratos". Seja como for, esta história antecede e transcende um indivíduo, por mais significativo que se possa revelar. Cerca de 1820 existiam já doze empresas britânicas estabelecidas em Valparaíso (declarada como Património Cultural da Humanidade pela UNESCO, em 2003), cidade que era o centro económico e financeiro do novo país, com o seu porto. Em meados da década de 30, cerca de 2.000 britânicos viviam nessa cidade, metade dos emigrantes dessa origem existentes no Chile. Certo é que controlavam quase inteiramente o comércio e os negócios, que ali eram avaliados em libras esterlinas. O auxílio inglês à independência chilena foi de tal forma concreto, que gerou várias famílias anglo-chilenas.

A partir de meados dos anos 60 de Oitocentos, a comercialização de guano peruano (mistura de fezes de aves marítimas e morcegos, utilizada para fertilização dos solos europeus e americanos, devido aos altos níveis de nitrogénio) decaiu, mercê da rutura de depósitos significativos das ilhas Chincha.

O produto substitutivo para fertilizar os cansados solos europeus foi o salitre de Atacama, que corresponde a um adubo nitrogenado, extraído no deserto (em 2005 a UNESCO declarou as Fábricas de Nitrato do Chile de Humberstone e Santa Laura, como Património Cultural da Humanidade, terras conquistadas pelo Chile após a Guerra do Pacífico). Este salitre potássico é um composto natural, formado pelos nitratos de sódio e potássio, incrustados que estão na rocha, através do uso de um solvente, a água. O caminho para este produto secundário nas trocas comerciais estava a ser trilhado desde a primeira década da centúria de Oitocentos. Na década de 30, a França apenas importava alguns quintais espanhóis. Porém, em 1889 foram importados 150.000 toneladas e, em 1929, 413.000 toneladas, o que mostra o quanto mudou após a ida para o Chile de John Thomas North (1842-1896). John Thomas North nasceu bem próximo da cidade de Leeds, no norte de Inglaterra, filho de um comerciante de carvão. Em 1863 emprega-se na firma de engenharia Fowler Company, indo para o Perú, em 1869, no âmbito da estratégia de expansão do seu empregador, com vista a instalar maquinaria na indústria de extração de nitratos. Despediu-se dois anos volvidos para gerir uma exploração de nitratos próxima do porto de Tarapacá, Iquique, e quatro anos depois já tinha

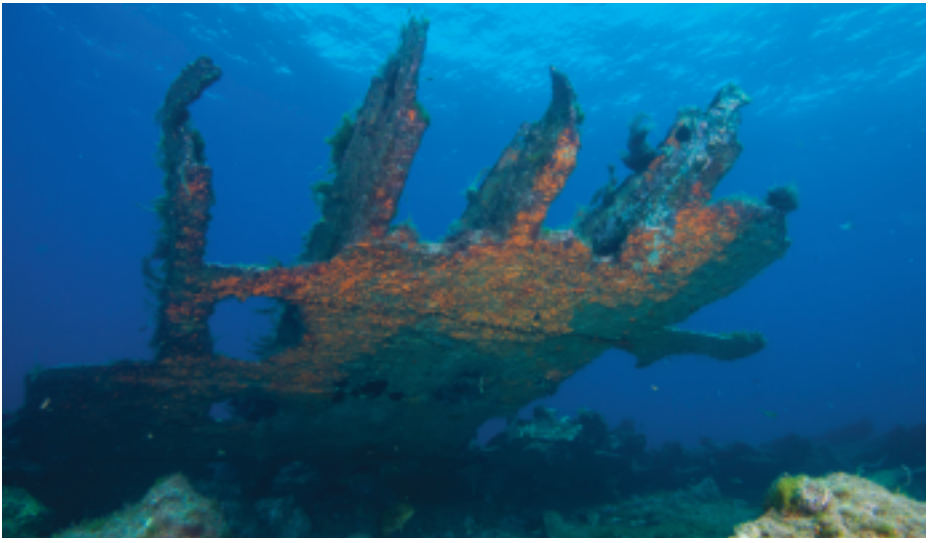
adquirido capital suficiente para ter a sua oficina. Porém, John Thomas North cedo percebeu que explorações em regiões desérticas tornaram o problema da água absolutamente crucial. Decidiu-se a alugar a concessão de água da Companhia de Águas de Tarapacá, em 1878. Pouco depois o exército chileno invade e conquista os territórios em causa e John North assegura que a nova autoridade lhe reconhece a propriedade da companhia. O Chile, vendo que se encontrava na posse de um estrangeiro, mais a mais um inglês, em pleno esforço de guerra, passou esse reconhecimento, fazendo North o monopolista do fornecimento e da distribuição de água no deserto de Atacama.

John Thomas North não se ficou por aqui e, aproveitando a guerra, vai comprar títulos de propriedade das empresas de nitratos existentes a Lima, quando os seus proprietários peruanos as vendiam a preço de saldo, mercê das perdas dos territórios e incertezas da guerra. Depois, seguindo processo semelhante, faz reconhecer esses títulos de propriedade por parte do governo chileno, com sucesso. Para tal, North contou com a parceria de Robert Harvey, anterior Inspetor-Geral dos Nitratos do Perú, que transitou para Conselheiro dos Nitratos do Chile, bem como John Dawson, diretor da delegação de Iquique do Banco de Valparaíso, que avançou com a liquidez de fundos para estas operações financeiras. No final da Guerra do Pacífico estavam todos obscenamente ricos.

Em 1882 John Thomas North retornou a Inglaterra, criando a Liverpool Nitrate Compagny em 1883, a Colorado Nitrate Compagny em 1885 e a Primitiva Nitrate Compagny em 1886. Em 1888 chefiava as três, lugar que manteve até à sua morte. Dedica-se à construção da ferrovia de Atacama, a Nitrate Railways Compagny, monopolista, claro está, à reconversão da Companhia de Águas de Tarapacá e à criação do Banco de Tarapacá and London, em 1888.

Essa estrutura monopolista, após a Guerra do Pacífico, foi posta em causa pelo governo Chileno, através do Presidente José Manuel Balmaceda, cargo que ocupou entre 1886 e 1891. Essa pressão institucional sobre o monopólio das companhias inglesas levou à instabilidade e desvalorização das ações das diversas companhias na bolsa de Londres, o que obrigou mesmo John Thomas North a retornar ao Chile, com o objetivo de ter várias entrevistas com José Manuel Balmaceda. Aliás, diz-se que é John Thomas North a verdadeira causa por detrás da Guerra Civil Chilena de 1891, que opôs os parlamentares, através da marinha, contra o presidente, que contava com a lealdade do exército. John Thomas North ganhou, Balmaceda perdeu e suicidou-se. Porém, North, apesar de se manter nos cargos, discreta e lentamente, redireciona os seus investimentos para regiões europeias, que se mostravam mais seguras.

No entanto, a extração de nitratos representava metade das exportações chilenas desde a Guerra do Pacífico até à I Grande Guerra, mercê de ser o único local mundial comercialmente viável para a sua extração. Essa situação monopolista é posta em causa com o advento dos fertilizantes químicos, principalmente os desenvolvidos pela Alemanha, que se viu coartada dele desde o início da guerra. É que, para além do uso agrícola, os nitratos eram essenciais aos explosivos, logo ao esforço de guerra. A produção industrial de nitratos por fórmula química passa de 129.000 toneladas antes da guerra, para 271.000 toneladas em 1914 e para 525.000 toneladas em 1917/18. Após a guerra, a Alemanha, que era o maior importador de nitrato do Chile, passou a exportador de fertilizante sintético.



Hugo Marques

Após a I Grande Guerra, a exportação de nitratos do Chile foi redirecionada da Europa para os Estados Unidos, porém, pouco depois, dá-se a Grande Depressão e o mercado colapsou entre 1929 e 1932. Na recuperação, os Estados Unidos privilegiaram a produção industrial própria. Em 1933 a extração de nitratos do deserto de Atacama deixou de ter relevância económica significativa.

Definido que está o panorama, em traços largos, cumpre então recordar que, em 1835, chega a Valparaíso, com apenas 20 anos de idade, Antoine-Dominique Bordes, francês, décimo terceiro filho de um médico da comuna de Gimbrède, vindo de Bordéus, munido somente de uma carta de recomendação dirigida a uma casa comercial de São Filipe, no Chile.

Em 1837 Antoine-Dominique Bordes vai fundar a sua própria casa comercial, de venda à consignação, em Valparaíso, o que lhe permitiu contactos privilegiados com os capitães de navios franceses que ali acostavam. É nesse contexto que conhece o experimentado capitão de mar, Ange-Casimir Le Quellec, bretão, nascido na comuna de Tréguier, em 1799 que, antes de navegar na rota do Cabo Horn, se havia feito nas linhas do Índico e das Antilhas.

Em 1839 Le Quellec confia a Antoine-Dominique Bordes a carga do seu navio, que a vende eficazmente. Isso vai levar, naturalmente, ao estreitamento de uma amizade. No ano seguinte, Le Quellec instalou-se em Bordéus como negociante-armador e Antoine-Dominique Bordes recebia os artigos gauleses, que tratava de escoar no mercado chileno, reenviando, por sua vez, mercadorias chilenas, que por sua vez eram escoadas no mercado francês.

Antoine-Dominique Bordes, na sua permanência no Chile, vai travando amizade com diversas personalidades importantes da sociedade chilena, casos do almirante Blanco e D. Bernardino Bravo e Agustin Edwards, por exemplo, que se demonstraram leais amigos quando os negócios não correram bem. E o francês retribuiu e homenageou essa amizade, ao denominar alguns dos veleiros da sua

Hugo Marques

companhia como “Bernardino Bravo” e “Agustin Edwards”.

Em 1847 criou-se oficialmente a companhia Le Quellec et Bordes. Um ano depois, em consequência da Revolução de 1848, que deu origem à Segunda República francesa, os sócios ficaram arruinados. Recorreram então a Armand-Louis Ballande, que injeta o capital necessário para os pôr de novo a funcionar. Menos de uma década depois, com as fortunas refeitas, Antoine-Dominique Bordes começa a investir significativa parte dos lucros na criação de uma frota de veleiros mercantes, tornando-se armador, o que criava futuramente novos e maiores lucros. Em 1856 Antoine-Dominique Bordes possuía já duas casas, uma em Valparaíso, outra em Bordéus.

Em 1857, Antoine-Dominique Bordes faz um acordo com a Compagnie Générale Maritime, para operar os transportes para o Perú, Chile, Brasil e América Central, passando a diretor da CGM, cargo que ocupará por dois anos, seguindo depois para Valparaíso, de modo a liderar pessoalmente os negócios da sua casa comercial que, na sua ausência, revelaram problemas.

A 16 de junho de 1860, Ange-Casimir Le Quellec faleceu em Bordéus, passando a parceria da companhia a ser feita com os seus descendentes. Em 1865 explorava doze navios, mais os nove de Ballande que exportavam trigo, cobre, guano e nitrato. Em 1869 vai acabar por comprar as ações ao filho de Le Quellec. Em finais da década de 1870 a companhia Bordes vai especializar-se no comércio para a Europa dos nitratos do Chile. Para o Chile, por sua vez, levava carvão da Grã-Bretanha.

Em 1880 dá-se uma crise na construção naval e várias companhias venderam os seus bens. Antoine-Dominique Bordes aproveitou-a para comprar onze novas embarcações. Faleceu no ano seguinte, sendo a companhia continuada pelos seus filhos Adolphe, Alexandre e Antonin.

A companhia Bordes, no advento da I Grande Guerra, possuía uma frota de quarenta e seis cargueiros, com

capacidade para transportar cento e sessenta mil toneladas de capacidade, sob o comando de sessenta capitães.

Porém, a guerra, que oferecia novas oportunidades na rebatizada Compagnie d'Armement et d'Importation des Nitrates de Soude, revelou-se impiedosa com a companhia Bordes, uma vez que a marinha alemã afundou metade da frota. A isto tem de se somar o declínio do comércio dos nitratos do Chile para a Europa, que os havia substituído por fertilizantes sintéticos. Em 1925 foram desmantelados os últimos veleiros e a companhia foi oficialmente extinta em 1935.

Quando se funda a companhia Le Quellec et Bordes a frota existente e disponível era diminuta, consistindo num navio de ferro, Blanche et Louise e outros seis navios de madeira. Seja como for, dois anos depois, em 1849, inauguram a linha regular Valparaíso-Bordéus, com a duração de 170 dias de viagem.

Com a estratégia de reinvestir parte substancial dos lucros em construção de navios para aumentar a frota, Antoine--Dominique Bordes foi encomendando aos estaleiros de Clyde, na Escócia, catorze veleiros de ferro de três mastros e outras dez embarcações de três mastros também, mas de menor calado. Até 1880, Antoine-Dominique Bordes havia encomendado um total de vinte e sete novas embarcações.

Em 1890 a companhia irá adquirir o primeiro veleiro metálico de cinco mastros, o "France", com 110 metros de comprimento e 6.200 toneladas de calado, o maior navio mercante do mundo. A partir desse ano, a frota Bordes aumenta espetacularmente, mercê da política de apoio à construção naval, subvencionada pelo Governo Francês. Em 1910, o "Valentine", veleiro mais rápido da Companhia, conseguiu fazer a rota do Cabo Horn, ligando Iquique às Ilhas Wright em apenas 56 dias.

Porém, é a encomenda da "Union", o primeiro veleiro de ferro de quatro mastros do mundo, que irá ser determinante, tanto pela dimensão impression-

Hugo Marques

ante, a capacidade de carga, bem como pela velocidade de navegação, colocando o nome Bordes como incontornável na história da navegação mundial. A descrição do que foi o seu sucesso e significado é muito evidente e não pode ser ignorada. Aliás, é através da descrição pasmada da "Union" que podemos antever o que foi a "Caroline".

O veleiro "Union" resulta de um conjunto de avanços na tecnologia de construção assinaláveis. O seu construtor, Robert Duncan Clyde, sedeado em Glasgow, na Escócia, não era somente uma firma de construção, mas o proprietário era igualmente um profundo conhecedor, que dava palestras sobre navegação. Para Robert Duncan Clyde era indissociável a construção de navios em ferro da introdução das caldeiras nas embarcações. As primeiras experiências foram feitas em barcos fluviais, utilizando a força dos motores para contrair as correntes, evitando assim a penosa ascensão fluvial à sirga. Datam de 1855 os primeiros regulamentos para a construção de navios de ferro. E quem desenvolve a tecnologia são os engenheiros navais ingleses. Daí não ser de espantar que, perante as primeiras tentativas de encomenda, os estaleiros franceses tenham sido incapazes de ser competitivos, pedindo mais 250.000 francos que os seus homónimos ingleses. Antoine-Dominique Bordes desejava os melhores e mais audaciosos navios, daí que, contristado todavia, vá encomendar as suas embarcações de ponta aos estaleiros Clyde.

A chegada a Bordéus do navio "Union" foi profusamente noticiada nos periódicos Le Yacht, no Journal du Havre, na *Revue Générale* de *la Marine Marchant* e no *Bureau Veritas*, o que é bem demonstrativo do espanto e sensação causados pelo primeiro veleiro de quatro mastros. O Le Yacht chega a publicar, a 11 de novembro de 1882, um desenho à vista de Sahuqué, representando o novo navio da companhia Bordes. Os jornais são contraditórios entre si. Por exemplo, segundo o *Le Yacht*, a "Union" tinha de 2138 toneladas de calibre (o registo do

Hugo Marques

veleiro pela companhia Bordes diz 2.120 toneladas, a *Revista Geral da Marinha Mercante* atribui-lhe 2.200 toneladas brutas e o *Bureau Veritas* dá-lhe 2.234 toneladas de arqueação bruta e 2120 toneladas líquidas) podendo transportar 3.600 toneladas. No entanto, o registo de veleiros da companhia Bordes confere-lhes uma capacidade de carga de 73 mil quintais espanhóis de nitrato de sódio do Chile, isto é de 3.358 toneladas brutas.

O registo diz-nos também que o veleiro da companhia Bordes indica como dimensões, em alfândega, para o cálculo da capacidade de carga: 87,52 metros de comprimento, 13,08 metros de largura e 7,26 de calado. O salão estava localizado na ré e era grande, arejado e iluminado por um vidro fosco com grades, cheio de veludos vermelhos, com lambris de madeira de teca envernizada com decorações douradas. Ali estavam igualmente instaladas, de ambos os lados, onze cabines, incluindo cinco para o capitão e seus oficiais, e outras reservadas para os passageiros.

Na proa estava um grande vestiário, com um belo espelho. Ali havia também uma casa de banho completa, escritório, etc. Na popa, muito para trás, ficava a unidade do leme, a qual, apesar do seu grande tamanho, diziam ser facilmente operada por dois homens apenas, através da aplicação de uma alavanca de travagem que evitaria a turbulência durante as tempestades. Antes da direção, estariam duas bússolas líquidas de última tecnologia.

A alta tecnologia era de tal forma marcante, que havia um tubo acústico, que partia do painel até ao castelo de proa, permitindo ao capitão controlar a manobra sem ser forçado a levantar a voz.

A mastreação era composta de quatro mastros que tinham, da ponte à extremidade, 43 metros de altura. Os quatro mastros eram feitos de ferro, assim como eram de ferro os garlindéus e as vergas. As vergas dos três primeiros mastros eram duplas, de modo a facilitar o seu manuseamento, sendo que essas vergas tinham 54 a 60 pés (16,47 metros

para 18,30 metros) de comprimento. O massame vinha ligar diretamente ao interior do pavilhão, que assim dispensava os suportes de cordame exteriores. Mas o que é um verdadeiro progresso que a todos espanta, são os esticadores que vêm substituir o poleame, sistema antigo, o que permite a um homem tratar de todos os cordames com uma simples peça. Na ponte, cada ponto de amarração era de igual modo um ponto de ventilação do porão.
Em caso de incêndio a bordo, a "Union" estava preparada com variadas medidas de segurança, com bombas fixas e móveis para acudir, em curiosos mecanismos a vapor, podendo fornecer 140 litros de água por hora. Próximo das cozinhas ficavam os alojamentos dos marinheiros. Em mar calmo, desciam duas hélices que proporcionavam o navio com a força dos motores, obtendo uma velocidade de dois nós e meio. Um guincho igualmente a vapor içava as âncoras, cada uma com 2.450 kg de peso.

O veleiro "Caroline" é uma embarcação de quatro mastros, mandado construir em 1895, sendo, em boa verdade, a segunda com esse nome, na companhia Bordes.

A primeira "Caroline" consistiu num navio de três mastros, que cruzou os mares da rota do Cabo Horn entre 1869 e 1893, tendo sido perdida devido a um incêndio na sua carga de carvão. Outra "Caroline", dita a terceira, foi construída em 1891, arqueando 2.309 toneladas brutas, tendo sido inicialmente batizada como "Muskoka". Foi adquirida apenas em 1909 pela companhia Bordes, tendo-se perdido em Antofagasta, no Chile, a 18 de julho de 1920, igualmente num incêndio da carga de carvão.

Todavia, a que mais nos interessa, foi construída nos estaleiros de la Loire, em Nantes, em 1895, alçando 3.026 toneladas brutas, tendo sido perdida ao largo da vila da Madalena, ilha do Pico, arquipélago dos Açores, a 3 de setembro de 1901, devido a uma avaria no sistema de navegação. É esta a "Caroline" que está naufragada a -10 metros de profundidade.

A partir daqui pouco se pode adiantar ao final trágico do navio, colhido no periódico faialense *O Telegrapho*, que entre 4 de setembro e 17 de setembro de 1901, reporta a malograda história.

A "Caroline" era uma barca de quatro mastros, construída em ferro, nos estaleiros navais Ateliers et Chantiers de la Loire, de Nantes. A Caroline tinha 97,86 metros de comprimento, uma boca de 13,71 metros e um calado de 7,74 metros, arqueando 3.011 toneladas brutas.

A “Caroline” entrou na companhia Antonin Dominique Bordes et Fils, sob o comando do Capitão C. le Bras, em maio de 1896, ficando destinada à Carreira do Salitre, realizada através do Cabo Horn entre o Chile e a França.

O capitão Louvet, comandante do “Caroline”, avistou no escuro da noite uma ilha que calculou ser a das Flores. Depois de dobrar a sua extremidade sueste, o comandante ordenou rumo oeste, em direção à ilha do Faial. Infelizmente, um cronómetro irregular e a falta de um farol em terra levaram a que Louvet tivesse dobrado a ilha do Faial e não a das Flores, como julgava. Assim, em vez de ter mar aberto à sua frente, encontrou pela proa a ilha do Pico.

Pelas 23 horas do dia 3 de setembro de 1901, em plena cerração, a “Caroline” encalhou numas pedras, rombando e ficando com o bordo à superfície do mar, numa zona de águas pouco profundas entre a Areia Larga, a Madalena e os ilhéus do canal do Pico.

No dia seguinte, as autoridades locais e o capitão da barca verificaram que a “Caroline” estava completamente perdida, com a ré abatida e submersa. Foram então dadas ordens para que no posto fiscal da Areia Branca fossem armazenadas as bagagens, os viradouros e outros apetrechos da barca.

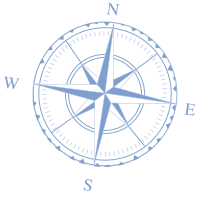
Na manhã de 7 de setembro o rebocador português “Condor” tentou safar a “Caroline” das rochas, mas o navio resistiu a todos os esforços para o fazer desencalhar. Quatro dias depois, a 10 de setembro, um temporal que se abateu sobre o Pico quebrou a barca ao meio, abatendo-se todos os mastros e aparelhos.

A arrematação dos seus restos realizou-se na vila da Madalena no dia 16 de setembro de 1901, pela importância de 315$000 réis, atribuídos a uma sociedade sob a direção de Manoel Rodrigues Ferreira.

Os destroços estão situados exatamente em frente da Fábrica de Conservas da Madalena, a meia distância entre a linha de costa e o ilhéu de baixo da Madalena. Os destroços do “Caroline” apresentam ainda uma estrutura coerente. A estibordo apresenta uma secção central com cerca de 55 balizas contíguas, unidas ainda à quilhae a parte da sobrequilha. À proa podem observar-se os restos das duas caldeiras auxiliares que serviam para a manobra dos guindastes e cabrestantes. A disposição original dos mastros da barca, submersos após a tempestade que a desarvorou, é ainda visível, estando perfeitamente marcada pelo alinhamento das braçadeiras de ferro que os uniam aos mastaréus. Foi declarado parque arqueológico em 2014.

6.2 "VIANA"

38º31'039''N; 28º39'373''O



O navio de pesca "Viana" era um arrastão de 75 metros de comprimento, 12 de boca, 5.7 de calado e 1.485 toneladas de arqueação bruta que amarrou no Porto da Horta em abril de 1994. Durante a madrugada de 16 de abril deflagrou um incêndio que se prolongou durante 16 horas. Apesar de nunca ter ficado claramente esclarecido, diversos indícios apontam para fogo posto.

Dos 37 tripulantes, apenas Carlos Alberto Pata Novo, terceiro maquinista de 41 anos, não conseguiu abandonar a embarcação a tempo. Embora o seu corpo nunca tenha sido recuperado, provável e infelizmente, perdeu a vida neste acidente. No combate às chamas foram utilizados meios da corveta da Marinha de Portugal "Jacinto Cândido", os primeiros a chegarem ao local, da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários Faialenses, que se empenhou afincadamente em tentar debelar as chamas, e da corporação de bombeiros do Aeroporto da Horta. Como resultado da intervenção da Proteção Civil, todas as embarcações foram removidas do Porto da Horta e a Marina foi vedada para impedir que os poluentes, que se libertavam do "Viana", chegassem a esta zona que possuía (e possui) a Bandeira Azul. A Polícia de Segurança Pública condicionou a circulação dentro da cidade da Horta, de modo a facilitar a ação dos "Soldados da Paz". Depois de 16 horas de ação, o combate ao incêndio inundou de tal forma o navio que este acabou por rebentar parte dos cabos de amarração e "fazer da quilha portaló", ou seja, virou-se e afundou-se. Na página internet dos bombeiros da Horta pode-se ler:

"Incêndio no Navio Viana tratou-se do maior incêndio em um navio na história da Cooperação, o fogo consumiu todo o navio tendo por várias vezes sido colocadas em perigo as vidas dos nossos bombeiros, só depois de mais de seis horas de luta se conseguiu extingui-lo, tendo sido considerado por todas as entidades envolvidas o trabalho dos bombeiros como exemplar."

A embarcação tinha sido abastecida em Vigo dias antes, encontrando-se a bordo 430 toneladas de gasóleo. Inicialmente, o derrame deste combustível, que ocorria em pequenas quantidades, ameaçava tornar-se num grande desastre. Rapidamente foram deslocadas

para o Porto da Horta baias de limitação e proteção flutuante que foram colocadas em volta do "Viana", de uma embarcação da Marinha, e, só depois, para fechar a Marina. Apesar desta sequência estranha, o trabalho de combate à poluição acabou por avançar e, em duas semanas, foram retirados 250 mil litros de gasóleo do interior da embarcação naufragada e 26 mil litros do mar. Esta grande operação decorreu sob a orientação do Departamento Marítimo dos Açores (Marinha de Guerra Portuguesa), com a colaboração da Força Aérea e das Juntas Autónomas do Porto da Horta e de Ponta Delgada.

A bandeira de conveniência desta embarcação portuguesa era do Panamá... A empresa proprietária era a Sociedade de Pescas de Aveiro que nunca respondeu às notificações realizadas pela Autoridade Marítima para recuperação ou remoção do navio.

Dias depois deste acidente começou uma "Presidência Aberta" nos Açores, cujo tema era precisamente o "Ambiente", facto que, juntando-se à preocupação legítima da população, contribuiu para animar ainda mais as discussões sobre as formas de prevenção e de combate à poluição. Houve quem apelidasse o "Viana" de "Tolan II" e o processo de "Vianagate", porque um mês depois do acidente ainda não havia movimentações visíveis para retirar o navio do Porto da Horta, nem sinal do armador. O investigador do Departamento de Oceanografia e Pescas, Ricardo Serrão Santos, foi dos primeiros a alertar para a necessidade de se pensar numa solução que passasse pelo afundamento definitivo do "Viana" num local em que este pudesse, de alguma forma, ser útil. Nesse tempo, considerava-se que a criação de um recife artificial, a servir, em simultâneo, para estudos de sucessão ecológica, aproveitamento para a pesca e para turismo subaquático, era a solução mais rentável do ponto de vista ecológico e económico. Foi com este espírito que os investigadores do DOP/UAç fizeram um estudo que integrava batimetria, tipo de fundo e correntes oceanográficas, para decidir a

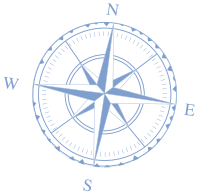
posição do afundamento definitivo. O local escolhido, ao largo da freguesia faialense Feteira (lugar da Laginha), era ideal.
Alegadamente por razões relacionadas com a possibilidade de emersão do navio em caso de tempestade e de circulação naval, a Marinha de Guerra Portuguesa resolveu alterar a posição de afundamento, como foi explicado mais tarde pelo Almirante Nobre de Carvalho, do Departamento Marítimo dos Açores. Esta razão é estranha porque há, nos Açores, inúmeros exemplos de embarcações de ferro afundadas na quota dos 20 metros e menos, que nunca mais deram sinal de si à superfície. A título de exemplo, o navio "Dori" está afundado em frente à Praia do Pópulo, São Miguel, e é um dos locais mais visitados pelos escafandristas amadores dessa ilha.

A Marinha foi encarregada, através do Decreto-Lei n.192/94,de 19 de julho, de remover o "Viana". Em vez da quota de 30 metros, o "Viana" jaz hoje sobre um fundo de 46 metros (abaixo do limite de segurança para a prática de mergulho com escafandro autónomo), situação que impede o estudo e dificulta o aproveitamento turístico dessa área.

O afundamento do "Viana" foi entregue ao consórcio Tinita Tecnosub. Após diversas tentativas, o afundamento ocorreu no dia 21 de novembro de 1994. Como um azar nunca vem só, para além da elevada profundidade, a empresa que afundou o "Viana", por falta de perícia ou de interesse, colocou-o exatamente de quilha para cima. Isto significa que, para ver o convés, os mergulhadores têm de submergir até aos 46 metros e entrar na embarcação junto à areia. Escusado será relembrar que esta é uma operação de alto risco e desaconselhável.

O navio encontra-se sobre um fundo de areia. Com uma profundidade elevada, este mergulho acaba por ser realizado essencialmente sobre a quilhado "Viana" e em patamares de descompressão.

O tempo de mergulho com ar comprimido normal pouco passa dos 3 a 4 minutos de fundo. Alguns mergulhadores optam por utilizar misturas enriquecidas com oxigénio (NitrOx) para prolongar o tempo de fundo sem sobrecarregar os patamares de descompressão. Dada a posição atual, o ponto mais proeminente para o mergulho acaba por ser a hélice.A deterioração deste navio provocou um rombo lateral no casco, a cerca de meio navio e junto ao fundo, facilitando a entrada no seu interior. Dada a profundidade e o desconhecimento da planta do navio, esta entrada pode constituir um perigo para o mergulho turístico.
Não se conseguiram angariar elementos sobre a relevância histórica deste navio. O interesse deste navio reside no facto de ter ardido no porto da Horta, impedido a sua utilização durante largos meses e em ter sido propositadamente afundado ao largo da Feteira, tentando incrementar o turismo subaquático e os estudos científicos sobre sucessão ecológica marinha.



6.3 "PONTÃO 16"

38º33'215"N; 28º35'933"O

O "Pontão 16" não sofreu um verdadeiro naufrágio. Na realidade, é um navio que teve o seu fim de vida e, em sequência disso e por não haver melhor destino, foi afundado.

Esperava-se com este afundamento incrementar o turismo subaquático e dinamizar os estudos sobre a sucessão ecológica no Mar dos Açores.

De seu nome original "Pontoon 16", era um navio com cerca de 40 metros de comprimento, 17 de boca e 1.045 toneladas de arqueação bruta.

Apesar da sua aparente juventude e da ausência de registos sobre a sua construção, constitui uma peça com alguma relevância histórica, pois auxiliou na construção do Porto da Madalena nos anos 80. O navio era propriedade da empresa Tecnovia Açores que decidiu afundá-lo por já não possuir condições de navegabilidade.

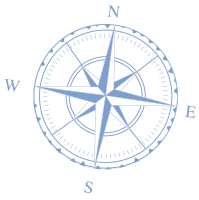
Esse afundamento ocorreu no dia 5 de dezembro de 2003. Jaz agora na entrada sul da Baía da Praia do Almoxarife, a cerca de 900 metros da costa (2 milhas da marina da Horta), num fundo de areia com 26 metros de profundidade.

Frederico Cardigos

Como então descrito na Revista *Mundo Submerso*, pode ler-se:
"(…) Hoje [7 de dezembro], pela primeira vez, um grupo de mergulhadores deslocou-se ao local para certificar a sua localização e verificar a segurança do mergulho. (…) O seu afundamento não apresenta grandes riscos de poluição visto não possuir quaisquer resíduos de hidrocarbonetos. O grupo foi dividido em dois subgrupos de mergulho constituídos por: Frederico Cardigos, Jorge Rosa, José Serra, Luís Quintino, Norberto Serpa, Sérgio Bairos e Susana Martins, que contaram com o apoio de Rui Prieto e Gonçalo Serpa nas embarcações «Xtreme» e «Gonçalo». No ImagDOP estão arquivadas todas as imagens obtidas durante estes dois mergulhos. (…) No convés há diversas aberturas que permitem a exploração do interior. No entanto, as correntes formadas pela circulação de água podem colocar em causa a segurança pelo que é fortemente desaconselhada a entrada. Há diversas zonas sobre o convés que já apresentam depósitos razoáveis de areia o que poderá dificultar a futura colonização por parte de organismos bentónicos. Este fator vem assim acrescentar valor aos possíveis estudos de sucessão ecológica que se possam vir a desenvolver nesta embarcação."

O "Pontão 16" foi submergido com a intenção de incrementar o turismo subaquático e constituir uma plataforma para estudos científicos. No entanto, passados 10 anos do afundamento, este navio é apenas muito ocasionalmente utilizado pelo mergulho turístico e não houve qualquer publicação de artigos científicos que tivesse resultado de estudos aqui realizados.

O local é ocasionalmente utilizado para o mergulho com escafandro autónomo, apesar de não ser dos locais mais procurados da ilha do Faial. Os mergulhadores preferem as áreas em volta do Monte da Guia, o mergulho com tubarões e o mergulho no Banco Princesa Alice. Apenas depois destes, consideram a imersão neste local. No entanto, a sua valorização, com a colocação de uma boia, a declaração de uma área marinha protegida e a criação de conteúdos de contexto, poderiam aumentar a curiosidade dos mergulhadores-turistas. Estes conteúdos poderiam incluir uma breve história sobre a construção do porto da Madalena e a importância desta embarcação nesta construção.Ao mesmo tempo, a criação de uma zona de reserva às atividades extrativas em volta desta embarcação poderia ajudar a fomentar o interesse científico no seguimento da colonização e utilização do local por parte de organismos marinhos. Entre as atividades extrativas que maior impacto potencial têm naquele local contam-se a pesca e a extração de inertes.



6.4 NÚCLEO DE CANHÕES

38º31'24.86"N; 28º37'21.02"O

O acompanhamento arqueológico da construção do novo terminal de passageiros do porto da Horta resultou na descoberta de vários sítios de naufrágio e vestígios da utilização portuária da baía da Horta durante quase 300 anos.

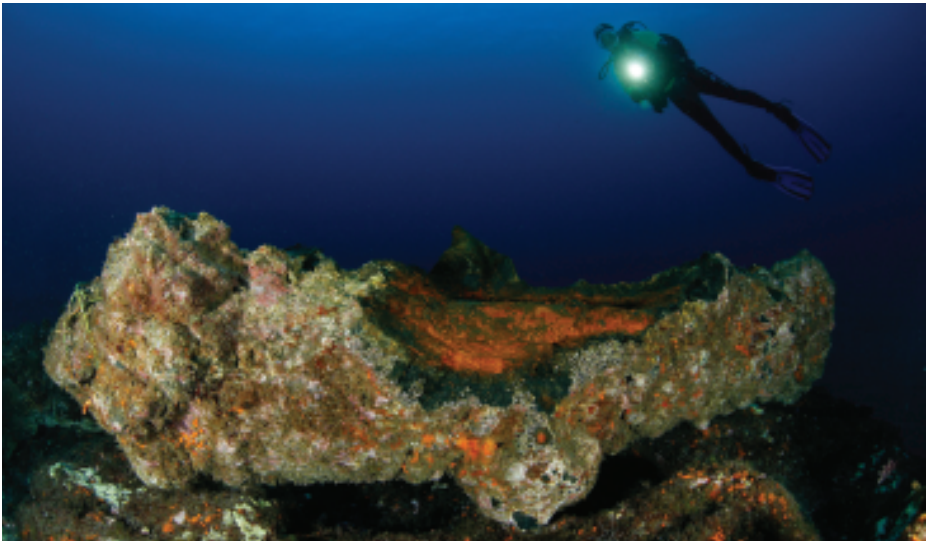
A intervenção, no terreno entre 2008 e 2013, incluiu a salvaguarda dos contextos detetados, nomeadamente através da criação de uma reserva subaquática para as peças de maior dimensão, cuja conservação obriga a metodologias complexas e dispendiosas. Situada na baía de Entre-os-Montes, a reserva ocupa dois afloramentos onde se podem visitar bocas-de-fogo, âncoras e outros artefactos em ligas ferrosas, as mais difíceis de estabilizar. Entre estas peças encontram-se dois conjuntos de canhões provenientes de dois sítios distintos.

O primeiro conjunto de quatro canhões provém do naufrágio do marfim ("Baía da Horta 1"), cujas primeiras evidências foram reveladas em março de 2008 por mergulhadores do Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores, quando, durante um levantamento de povoamentos da alga Caulerpa webbiana, descobriram várias presas em marfim e dois canhões em ferro. O desenvolvimento posterior de trabalhos arqueológicos de minimização pelo CHAM, permitiu verificar que estes vestígios correspondiam aos restos de um naufrágio disperso por uma vasta área, cujos limites ainda não foram estabelecidos, com vários objetos em cerâmica, vidro, marfim e diferentes metais, relacionados com o funcionamento da embarcação, o dia a dia das tripulações e a carga transportada na última viagem.

Os restos da carga são dominados por mais de uma centena de presas de marfim de elefante, com comprimentos que atingem quase 2 m. O estudo dos materiais indica que a datação mais provável do contexto se situa nas três primeiras décadas do século XVIII.

Este sugere ainda que "Baía da Horta 1" corresponde aos restos de um navio de nacionalidade inglesa, que terá operado no Atlântico antes de uma escala malsucedida na Horta, então porto de apoio essencial para o império britânico. A identificação do navio continua a escapar-nos, mas estes vestígios são importantes enquanto evidência do tráfego comercial triangular, que era então dominado pela transação de produtos manufaturados europeus, por escravos, ouro e marfim africanos e matérias-primas ou produtos agrícolas americanos.

A segunda coleção, mais numerosa, corresponde uma dezena de canhões

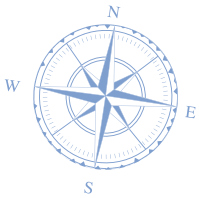


Azores Photos Visitazores

desenterrados durante o acompanhamento arqueológico das dragagens. As sondagens por escavação não permitiram localizar depósitos bem preservados nessa área, tendo no entanto sido recuperadas algumas balas em chumbo, uma fivela em estanho e um peso de moedas, que sugerem que os canhões fariam parte de um contexto de naufrágio ("Baía da Horta 3"), disperso e profundamente enterrado, ocorrido contra a praia em frente ao desaparecido Castelo do Bom Jesus.

Não foi possível observar os pormenores da maior parte dos canhões, que foram transferidos para os dois depósitos da baía de Entre-os-Montes. No entanto, estão atualmente à guarda do Museu da Horta três canhões em extraordinário estado de conservação, recuperados porque a draga removeu praticamente toda a concreção que os protegia. O maior pode ser enquadrado no "tipo Armstrong" ou "Armstrong-Frederick", adotado pelas forças britânicas a partir de 1725, tendo características muito semelhantes às produções de 1760-1780. Dois têm ainda outras características de origem britânica, como o P (de Proved), marca de prova de que as peças tinham sido testadas e aprovadas, ou a numeração relativa ao seu peso em libras inglesas, ambas gravadas no primeiro reforço. Estas características dos canhões e a localização do contexto sugerem que "Baía da Horta 3" poderá corresponder aos restos de um navio britânico naufragado com grande probabilidade na segunda metade do século XVIII, porque canhões da mesma tipologia, dominante na marinha britânica até início do século XIX, apareceram em vários naufrágios ingleses, como o "HMS Colossus", de 1798, ou o "Roses II", que naufragou em inícios do século XIX.

O depósito de Entre-os-Montes, situado entre os 15 e os 20 m de profundidade, é visitável, sendo a sua posição conhecida pelas várias empresas de mergulho que operama partir do porto da Horta.



6.5 "MAIN"

38º31'26.36"N; 28º37'34.90"O

São conhecidos há muito os destroços, de um navio de grande porte construído em ferro, existentes em frente à antiga fábrica da baleia, onde atualmente se localiza o Aquário de Porto Pim.

Este naufrágio, visível da superfície em dias de boa visibilidade, perdura na memória da população local, sobretudo o transporte de gado, então libertado pelas encostas do Monte da Guia.
A história é todavia muito mais rica, como relata *O Açoriano* em novembro de 1892.

O vapor inglês "Main", construído em 1868 pela Caird & Company Greenock (tinha 1.805 toneladas, 101,2 m de comprimento e 12,2 m de boca), levava já 22 dias de viagem entre Nova Orleães, nos Estados Unidos, e Liverpool, em Inglaterra, quando apareceu a todo o vapor ao sul do Pico na noite do dia 23 daquele mês.

A identificação do navio foi efetuada por José Manuel Medina Garcia, que cedeu várias notícias de jornal sobre o assunto ao Observatório do Mar dos Açores (OMA).
Com uma carga de algodão, gado e outros produtos americanos, o navio demandava o porto da Horta com um incêndio a

Hugo Marques

Hugo Marques

bordo, onde ancorou ainda nessa noite. O auxílio foi imediato, tendo as autoridades portuguesas enviado a canhoeira "Açor" com bombas para evitar a perda iminente do navio, apesar do aparente controlo do acidente proliferado pelo comandante, William Brown. O incêndio manifestara-se na comida do gado e cresceu durante o dia seguinte, levando as autoridades portuguesas a ordenar a transferência do vapor para local mais baixo, a fim de evitar a ida a pique da embarcação.

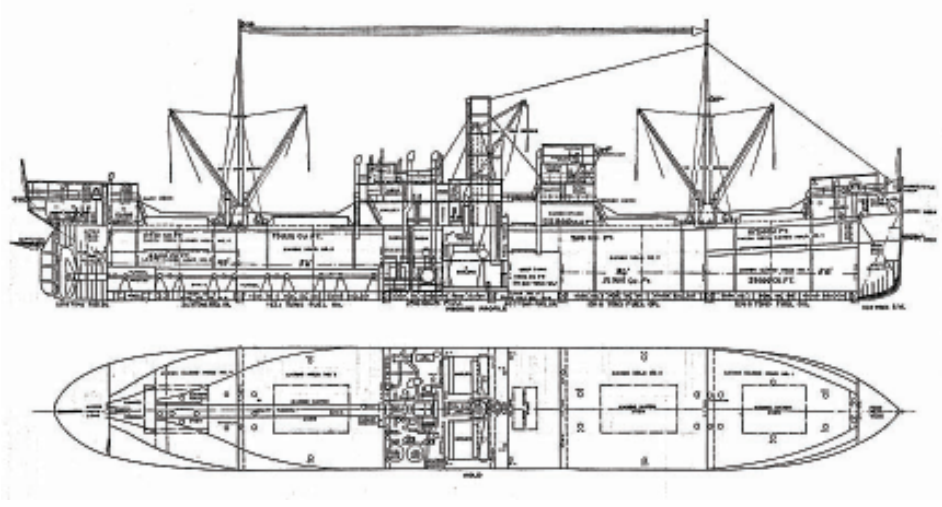
Na noite do dia 24, o "Main" fez a sua última viajem até à baía de Porto Pim, ancorando defronte da fábrica da baleia. No cenário da baía, com a população curiosa ao longo da costa, o gado foi descarregado na praia com o apoio de lanchas de pesca, enquanto se tentava extinguir o incêndio. Em vão. Os bois seguiram cada qual para o seu lado, uns para o mar onde morreram afogados; outros para terra, provocando graves prejuízos nos terrenos agrícolas existentes arredor. Na manhã do dia seguinte, o fogo tomara conta de metade do vapor, dificultando as operações de salvamento da restante carga, que se mantiveram até às 6 horas da tarde, quando o navio foi abandonado pelos 43 tripulantes devido ao calor que já se fazia sentir, responsável pela explosão dos paióis da ré duas horas depois.

A agonia do "Main" foi registada pela lente dos Dabney, pioneiros da fotografia na ilha do Faial. Apesar da pouca profundidade do local, inferior a 5 m, no sítio é ainda possível observar uma parte coerente do costado do navio, com várias balizas, paralela à costa na zona de transição entre o fundo rochoso, do lado da costa, e a areia, em direção à baía, onde as estruturas se perdem, enterradas por uma extensão ainda indeterminada. O sítio pode ser visitado em apneia, e tem acesso fácil a partir da costa.

Nas proximidades, merece também visita o Aquário de Porto Pim, instalado numa unidade fabril construída em 1836 pela Companhia das Pescarias Lisbonense para secar bacalhau capturado na Terra Nova, mas depois transformada na primeira fábrica da baleia da ilha pela família Dabney, que a adquiriu em 1855.

6.6 "LAKESIDE BRIDGE"

38º25'230"N; 28º24'588"O



Procedeu-se ao reconhecimento de um naufrágio descoberto por Fernando Silveira e Francisco Paulo, moradores em S. Caetano, Terra do Pão, no ano de 2013. Trata-se de um local muito batido pela ondulação, com vestígios claros de casco metálico e grossas correntes metálicas ainda visíveis, a 8 metros de profundidade. Encontra-se defronte da Igreja de Santa Margarida, a cerca de quinze metros da linha de costa, na Praia do Galeão, freguesia de S. Caetano, concelho da Madalena, ilha do Pico.

Apesar dos vestígios encontrados, muito do ferro, pertencente ao navio, foi sendo resgatado pelos habitantes locais, ao longo dos tempos, conforme recolhemos junto de alguns moradores, pelo que, de um navio de consideráveis dimensões, presentemente pouco é visível a olhos menos atentos. Apesar da exiguidade dos vestígios e dos poucos elementos de datação existentes, foi fácil identificar o naufrágio em causa.

A 30 de dezembro de 1920, o jornal *A Democracia* informa que:
"Na manhã de 27 do corrente encalhou na costa da Terra do Pão, Pico, o vapor americano Lakeside Bridge, de 3200 toneladas e 39 tripulantes. Este vapor perdeu a hélice na noite de 25, debaixo de grande temporal. Toda a tripulação se salvou, tendo apenas ficado a bordo o respetivo comandante, o qual ainda ontem lá permanecia. O vapor vinha em lastro."

Dias depois, a 8 de janeiro de 1921, o mesmo título continua:
"Na noite 2 do corrente o mar partiu, avante da ponte do comando, o vapor americano Lakeside Bridge, que há dias encalhou na costa da Terra do Pão, Pico. De bordo têm sido retirados muitos objetos, mobília, louças, roupas, medicamentos, conservas, frutas, etc.".

A 13 de janeiro o mesmo título publica um anúncio, que consta do seguinte:
"Posto de despacho de 1ª classe das Lages do Pico – Faz-se público que por sete horas do dia vinte sete do mês de dezembro findo, naufragou no sítio denominado Janela, na costa da Terra do Pão, desta ilha do Pico, **o vapor americano Lakeside Bridge de 3500 toneladas de arqueação,** capitão W. M. Atkinson, em lastro de areia e 39 tripulantes incluindo o capitão, os quais foram todos salvos pelos habitantes da localidade próxima do local do sinistro. Este navio procedia de Bremen e destinava-se ao Texas, tendo, porém, perdido a hélice na noite de 25 para 26 do referido mês, por efeito de um temporal, veio finalmente encalhar no mencionado local, sofrendo logo grandes rombos que o inutilizaram por completo de navegar. Convidam-se por esta forma quaisquer interessados a fazer as suas reclamações no prazo legal. Posto de despacho de 1ª classe das Lages do Pico, 4 de Janeiro de 1921. O Chefe do posto José António de Oliveira, 2º sargento.".
Ainda a 20 de janeiro de 1921, volta A Democracia a publicar uma pequena nota que diz: "A requisição da Shipping Board, seguiu anteontem para a Terra do Pão, Pico, uma força da Guarda Republicana, para evitar que sejam roubados os salvados do vapor americano Lakeside Bridge."

Façamos um retrocesso no tempo e desloquemo-nos até setembro de 1917, mês em que o governo americano lança um esforço titânico no sentido de se criar uma linha de montagem de navios mercantes, uma linha capaz de contribuir para o esforço da guerra (Primeira Grande Guerra, 1914-1918) que então se vivia e que exigia, cada vez mais, o transporte de pessoas, material e equipamento entre a América do Norte e o continente europeu. Neste programa, foi adjudicada à Submarine Boat Corporation a construção dos estaleiros da United States Shipping Board Emergency Fleet Corporation; em poucos meses a companhia iniciou a montagem em série de navios pré--fabricados com o custo unitário de cada embarcação contratualizado em US$960.000.

Após o Armistício da Primeira Guerra Mundial, o estaleiro de Newark Bay continuou a produção, lançando à água, no mês de outubro de 1919, o seu 817º casco — de todos os navios construídos pela Submarine Boat, este interessa-nos particularmente, já que o navio que dele saiu acabou os seus dias na Terra do Pão, ilha do Pico. Erigido no estaleiro n.º 83 a partir de 20 de junho de 1919, a quilha do casco EFC 817 foi colocada no dia 26 do mesmo mês.

Originalmente destinado a chamar-se "Kahnah", o vapor acabou por assumir o nome de "Lakeside Bridge", sendo lançado à água a 31 de outubro de 1919.

Entregue à Shipping Board a 22 de dezembro de 1919, o "Lakeside Bridge" — que arqueava 3.545 toneladas brutas — foi atribuído à rota de comércio Estados Unidos-França, sob pavilhão do armador Alexander Sprunt & Son.

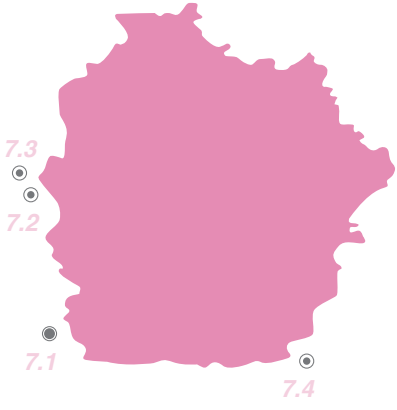
A sua viagem inaugural, iniciada em janeiro de 1920 com destino a Liverpool, foi marcada por alguns dissabores — com efeito, após encontrar uma tempestade a meio do Atlântico, o "Lakeside Bridge" sofreu uma rutura numa canalização de óleo. O óleo que se derramou inundou algumas das anteparas do porão, provocando grandes estragos (no valor de US$2.000), na carga embarcada. Transferido para a firma Robert Hasler & Company, o "Lakeside Bridge" foi inspecionado, na doca seca de Newport News, a 27 de setembro de 1920, por G. J. Anderson, do American Bureau of Shipping. Na inspeção, não só foram detetados cerca de 50 rebites defeituosos, que deixavam entrar água para o interior do vapor, como também se verificou que o veio do parafuso da hélice estava um pouco frouxo, apresentando-se a rosca desgastada em cerca de 3/32 de polegada. O inspetor Anderson atribuiu, mesmo assim, um certificado de nave-gabilidade ao vapor, recomendando, no entanto, que os rebites defeituosos fossem substituídos e que o protetor da hélice fosse removido de modo a poder consolidar-se a sua fixação.Após a sua partida da doca seca, o vapor foi colocado sob as ordens da firma Lykes Brothers & Company, navegando de Norfolk para Bremerhaven, na Alemanha, de onde partiu, a 16 de dezembro de 1920, de regresso aos Estados Unidos, mais precisamente a Galveston, Texas.

Como já vimos, de 25 para 26 de dezembro de 1920, o "Lakeside Bridge" de 3.200 toneladas e 39 tripulantes encalhou no sítio denominado Janela, na costa da Terra do Pão, ilha do Pico.

7. FLORES

Azores Photos Visitazores

Lagoas Negra e Comprida



7.1 "SLAVONIA" 103

7.2 "BIDART" 106

7.3 "PAPADIAMANTIS" 109

7.4 "BATELÃO DA PRAIA DA CALHETA DAS LAJES" 112

7.1 "SLAVONIA"

39°23'01"N; 31°15'20"O

Muito antes do correio eletrónico, do corfax e do Express Mail, as cartas e despachos que oleavam e movimentavam as engrenagens de um Império onde o Sol nunca se punha eram transportadas pelos veleiros do Post Office, naquelas que eram as únicas embarcações autorizadas a transportar a correspondência britânica da época vitoriana.

Quando a era do vapor se fez anunciar, tornando a navegação à vela lenta mas paulatinamente obsoleta, o Post Office foi confrontado com custos cada vez maiores na aquisição, operação e manutenção de novos navios. O problema foi resolvido através da entrega de várias licenças de transporte de malas de correio a companhias privadas de navegação.

Estas licenças ao abrigo das quais floresceram as grandes companhias de navegação dos finais do século XIX, como a Cunard, a P&O e a White Star foram atribuídas apenas aos paquetes mais rápidos, passando estes a poder ostentar o honroso prefixo de "R.M.S. Royal Mail Ship".

É de um desses navios que se fala aqui. Construído pelos estaleiros James Laing, em Sunderland, e batizado "Yamuna", foi lançado à água a 15 de novembro de 1902, tendo sido dado por concluído a 20 de junho de 1903. Adquirido pela British Indian Steam Navigation Ltd., o "Yamuna" efetuou uma série de carreiras entre a Inglaterra e a Índia, transportando correio, carga e passageiros.
Cedo a British Indian Steam Navigation compreendeu que possuía um navio sobredimensionado para as tarefas que desempenhava. O paquete arqueava 10.606 toneladas brutas, tinha 160 metros de comprimento, duas máquinas a vapor alimentadas por 6 caldeiras com 18 fornalhas e era propulsionado por duas hélices que lhe conferiam uma velocidade média de 13 nós, transportando 40 passageiros de 1.ª classe e de 800 de classe ordinária. Com apenas cinco meses passados sobre a sua viagem inaugural, o "Yamuna" foi vendido à Cunard Steam Ship Co. Ltd. e regressou aos estaleiros, onde foi remodelado para que pudesse vir a ser competitivo na carreira do Atlântico Norte.

Esquecendo-se do velho adágio marítimo que diz que renomear navios é sinónimo de má sorte, a Cunard rebatizou a sua nova aquisição com o topónimo de uma das regiões de maior afluxo de emigrantes com destino à América, a "Slavonia". E foi assim que, juntamente com um seu congénere, o "Pannonia", o transatlântico "Slavonia" passou a transportar, à ida, emigrantes europeus em busca do sonho americano e, à volta, os passageiros endinheirados de Nova Iorque para Liverpool.
Foi no término de um cruzeiro deste género que o "Slavonia" rumou em direção à Europa, numa quinta-feira, dia 3 de junho de 1909. Embarcando naquela que viria a ser a sua última viagem, o "Slavonia" transportou consigo 225 tripulantes e 372

passageiros 272 de segunda e 100 de primeira classe com destino a Trieste.
Foram os passageiros de primeira classe os responsáveis pela tragédia. Apercebendo-se de que a rota do paquete os levaria a passar a 160 Km a norte da ilha do Corvo, alguns dos passageiros fizeram chegar ao comandante Arthur Dunning um pedido escrito para que este alterasse a rota, de maneira a que se pudessem observar bem as ilhas dos Açores.
Como o cliente tem sempre razão, o comandante Dunning planeou rodear a ilha das Flores pelo sul, numa rota afastada de terra cerca de seis milhas náuticas para só então prosseguir no seu curso original. Mas o Homem põe e Deus dispõe, as intenções do comandante saíram-lhe goradas por um forte nevoeiro que se abateu sobre o navio na noite de 9 de junho e por uma forte corrente marítima que o desviou, entre o meio-dia e as duas horas da manhã do dia 10, da rota prevista.

E foi assim que, às 2h30 da madrugada, os passageiros da 1.ª classe viram, finalmente, satisfeito o seu desejo de ver as ilhas dos Açores: movido a toda a força das máquinas, o "Slavonia" entrou proa adentro pela costa do Lajedo, junto do ilhéu da Baixa Rasa, a cerca de 1 Km da Ponta dos Fenais.

Com a popa ainda emersa, o fogo a arder nas fornalhas das caldeiras e a luz elétrica ainda operativa, o posto de radiotelegrafia, uma novidade para a época, emitiu um S.O.S desesperado. O pedido de socorro foi captado pelo paquete germânico "Prinzess Irene" e pelo navio "Batavia", da empresa rival Hamburg Amerika Linie, que imediatamente se dirigiram para o local do naufrágio. Entretanto, no "Slavonia", abalado em toda a estrutura pelo encalhe violento, a agitação do mar causou o colapso do compartimento até então estanque da ré, levando a popa a mergulhar progressivamente no mar. A água chegou finalmente às caldeiras e, às 8 horas da manhã, o fogo das fornalhas apagou-se irremediavelmente.
O comandante Dunning, abalado pela perda do navio que comandava interinamente, visto ter pedido a reforma em Nova

lorque, alegando um estado de saúde precário, tentou várias vezes suicidar-se, no que foi impedido pelo telegrafista do navio.

Entretanto, o "Batavia" tinha já ancorado nas Lajes e preparava-se para embarcar a maioria dos passageiros para, posteriormente, os fazer desembarcar em Nápoles. As operações de desembarque processaram-se ordenadamente, quer através dos escaleres dos transatlânticos envolvidos, quer através de um cabo vaivém passado entre a costa e o "Slavonia".

Com os passageiros e a maior parte da tripulação embarcada e a bom recato, permaneceram apenas na ilha o comandante Dunning, o imediato J. Anderson, o engenheiro Davies, o comissário W. Pitts e um carpinteiro. Até àquela altura apenas uma parte da bagagem se tinha conseguido salvar pela proa e todos os esforços do rebocador "Condor" para safar o navio foram debalde. A 16 de junho a seguradora Lloyd's declarou a perda total do navio.

No dia 20 de Junho chegou ao local do sinistro o rebocador "Ranger", enviado pela companhia seguradora. Este navio, pertencente à empresa de salvados marítimos Liverpool & Glasgow Salvage Association, vinha dotado de mergulhadores que procederam à recuperação de mesas, cadeiras, velames, cordas, lingotes de cobre no valor, à época, de 1800 contos e de óleo no valor de 24 contos.

A praia encontrava-se vigiada pela Guarda Fiscal visto que, nos primeiros dias do naufrágio parte da carga onde se incluía uma mala do correio com valores declarados tinha sido desviada pelos naturais da ilha (aliás, ainda hoje se encontram artigos do "Slavonia" espalhados pelas habitações das Flores). A carga de café, o cobre restante três automóveis e os destroços do navio ainda hoje lá estão, estimando-se, na altura, os prejuízos em cerca de 15.000.000$00. Concluída a operação de salvamento, o comandante e o imediato partiram para a ilha Terceira onde foram recebidos, a 30 de julho de 1909, por Vieira Mendes, agente da Cunard Line para os Açores.

Já em Londres, o capitão Dunning foi levado a tribunal marítimo para apuramento das causas do naufrágio. Consta da sentença que o encalhe e a consequente perda do "Slavonia" foram provocados por erro de julgamento do seu capitão, por este ter estimado uma rota tão incerta a uma velocidade tão elevada em tais condições climatéricas e tão próximo de terra, e por este ter feito confiança em demasia em duas leituras de bússola, manifestamente erradas, que admitiu não ter sido ele próprio a determinar. O Tribunal, em consideração pelo seu trabalho anterior, que foi excelente, e pelos denodados esforços que promoveu para salvar vidas, logo após o desastre, coíbe-se de lhe retirar a sua licença, mas repreende-o severamente e avisa-o para ser mais cauteloso, de futuro.

Do lado português, a tragédia também não passou despercebida. A imprensa da época recriminou a entidade governativa de então por não ter procedido à finalização do farol que dominava o local do naufrágio e que apenas carecia das máquinas e da lanterna.

Os monumentais destroços do "Slavonia" estão localizados a – 15 metros de profundidade, tendo sido reconhecidos em agosto de 2014, passando a parque arqueológico em 2015. O Museu das Flores possui um lavatório de loiça desta embarcação, convenientemente identificado com o símbolo da companhia Cunard e um armário-louceiro de madeira, entre outras peças que fazem parte da exposição de longa duração.

7.2 "BIDART"

39º26'57"N; 31º16'01"O

Durante a noite de 25 de maio de 1915, a barca francesa de três mastros "Bidart" seguia, a meio pano e em pleno Oceano Atlântico, uma rota para norte, em direção ao arquipélago dos Açores. A bordo, o comandante Jacques Blondel tentava proceder à manobra do navio, uma tarefa que não era em nada facilitada pela escassez de tripulantes válidos – com efeito, em pleno século XX, ainda se morria de escorbuto a bordo dos navios oceânicos. A longa viagem, sem escalas, que a barca "Bidart" realizava entre o porto de Thio, na Nova Caledónia, e o porto de Glasgow, na Escócia, era propícia ao desenvolvimento desta doença, causada por uma deficiência de vitamina C na dieta diária dos navegantes. O escorbuto, causador de perturbações ósseas e de dores musculares, provocava também o aparecimento de fadiga e de depressões, o que em muito terá contribuído para a fatalidade que se aproximava. Após vários dias de sol encoberto e da presença omni-presente de nevoeiro, durante os quais não fora possível posicionar o navio pelo sol, o comandante estava praticamente perdido, sem ao menos saber a latitude certa da embarcação. Para piorar ainda mais as coisas, durante o anoitecer do dia 24 de maio, morreu um dos marinheiros, de nome Letloc. Poucas horas depois, outros oito se lhe seguiriam.

A barca "Bidart" fora construída em 1901, pelos estaleiros navais Chantier Nantais de Construction Maritime, de Nantes. Este navio possuia 2.199 toneladas de arqueação bruta e 1.917 toneladas de arqueação liquida. O casco era de aço, com 84 metros de comprimento, 12,30 metros de boca e 6,80 metros de calado. Como todas as barcas, tinha 3 mastros, largava pano redondo no de proa e no grande, e um latino quadrangular e gave-tope no de ré. Os mastros de proa e grande tinham dois mastaréus enquanto que o de ré — denominado da mezena — tinha um só (AA: 1914).

Em setembro de 1901, a barca foi lançada à água e entregue à Société Bayonnaise de Navigation. Comandada pelo capitão Pinsonnet, iniciou então várias viagens entre a Europa e o continente americano, tendo desempenhado a missão de uma forma mais ou menos anódina. O único acidente digno de menção ocorreu em 1906 quando, em viagem para Tacoma, Washington, uma tempestade lançou um homem ao mar e arrancou parte do velame e da mastreação da barca. A "Bidart" foi então vendida, em maio de 1911, à Societé Anonyme de Voiliers Normands, estabelecida na Praça de Rouen. Em 1915, sob o comando do capitão Jacques Blondel, os 23 homens da tripulação carregaram minério de níquel no valor de 500 mil francos e partiram para a Nova Caledónia (Moraes: 1994).

Após quatro meses de viagem, a barca aproximava-se perigosamente do seu último destino. Às 4h30 da madrugada do dia 25 de maio de 1915, o capitão Blondel apercebe-se, por entre a névoa matinal, de que a barca se aproximava

de uma zona de rebentação. Rapidamente, Blondel tentou fazer com que o navio virasse para o mar. No entanto, a bravura crescente do mar e vento não lho permitiu, vindo o navio a descair encalhando enfim no canto do Areal, junto aos rochedos do Lugar da Cachoeira, na freguesia da Fajã Grande, a cerca de 50 metros de terra (AA: 1915).
Com o encalhe, o navio parte-se em dois e afunda-se, até ao castelo de popa, a cerca de 8 metros de profundidade.

No processo, caiu também o mastro do traquete sobre a ré do navio. Com os salva-vidas inoperacionais, o piloto, o cozinheiro Charles, o imediato Pedron e o contramestre Lhotis atiraram-se à água, no intuito de se dirigirem até à costa e pedirem ajuda. Infelizmente, a agitação do mar apenas permitiu que o piloto fosse o único a lá chegar.
Perante este cenário, o comandante ordenou o abandono do navio. Após se terem munido de coletes de salvação, os elementos da tripulação saltaram, um a um, para o mar revolto. Por dados recolhidos por Miguel Jerónimo junto de descentes, sabemos que, graças à ação de António Luís de Fraga (1870-1933), único corajoso que se atreveu a enfrentar o mar bastante revolto, pela zona de rebentação, amarrado a uma corda, fez a ligação terra-barco, sem a qual não teria sido possível salvar grande parte da tripulação.
No final, apenas 14 se salvaram, entre eles alguns mais ou menos pisados, tendo-se afogado os marinheiros Legasi, Lecandre, Totbien, Lebreton e Kerne. Logo que foram recolhidos, os náufragos foram logo vestidos e tratados com a maior solicitude, por todo o povo da freguesia. O médico de Santa Cruz procedeu logo aos primeiros socorros, fazendo embarcar os feridos mais graves para o Hospital de Santa Cruz das Flores, logo no dia seguinte, assim que o mar acalmou. Tanto o cozinheiro como o contramestre se afogaram, tendo os seus corpos dado à costa na freguesia da Fajãzinha, no dia 25 de maio, juntamente com o de um marinheiro. Imediatamente, o povo os colocou em câmara ardente numa casa do Espirito Santo e ofereceu-lhes 6 coroas de flores naturais, que foram depostas sobre os cadáveres. “Os habitantes ofereceram tambem lençoes e almofadas para os caixões dos mortos”. Por iniciativa do vice-vigário da freguesia, reverendo Caetano Bernardo de Sousa, fez-se o enterro com toda a solenidade, sendo os três cadáveres acompanhados por todo o povo da freguesia. O que restava do navio — avaliado em cerca de 300 mil francos — e da carga, foi arrematado por José Azevedo da Silveira por 210$000 reis, no dia 29 de maio. Este comerciante local acabou por tomar “posse de alguns salvados tirados do castelo de prôa, unico ponto do navio que está fora d’agua. O resto do navio estava submerso a alguns palmos abaixo da linha d’agua, tendo dentro parte da carga e todos os objectos de bordo, conservas e algum dinheiro”. Por vários dias, o mar em volta

do naufrágio tomou uma cor avermelhada, devido à fuga do minério de níquel que vinha embarcado a bordo da "Bidart". Os náufragos sobreviventes embarcaram então para Lisboa, a bordo do paquete "Funchal", tendo escalado Angra do Heroísmo a 15 de junho de 1915. No meio de todo este azar, o mais azarado acabou por ser o imediato. Este, que estava para se casar e que iria assumir o comando da "Bidart", já tinha naufragado anteriormente nos Açores quando, simples marinheiro a bordo da galera francesa "Caroline", tinha encalhado na vila da Madalena, ilha do Pico, a 3 de setembro de 1901. Sobreviveu ao primeiro naufrágio, mas não sobreviveu ao segundo.

A "Bidart" é um dos últimos grandes veleiros a ser construído e sulcar os mares.

Existia um outro veleiro, com as mesmas características, feito nos mesmos estaleiros, no mesmo ano, o "Guéthary", que naufragou a 21 de outubro de 1914, na Escócia.

O naufrágio da "Bidart" localiza-se a uma profundidade variável entre os -5 e os -10 metros. Os destroços apresentam ainda uma estrutura coerente. Apresenta uma secção central com balizas contíguas, unidas ainda à quilha e a parte da sobrequilha. É ainda visível uma âncora e as correntes que a ligavam à embarcação. Apresenta ainda outros vestígios, que deverão corresponder a restos de caldeiras auxiliares. O reconhecimento oficial do naufrágio é de agosto de 2014, apesar de ser bem conhecido dos operadores marítimo-turísticos locais, mais concretamente de Carlos Toste e Miguel Jerónimo. No Museu das Flores encontra-se o sino da embarcação (MFD 753), bem como uma maquete da barca (MFD 253).

7.3 "PAPADIAMANTIS"

39°27'16"N; 31°16'10"O

Diz-nos Francisco Gomes que: "Na madrugada de 22 de dezembro de 1965, encalhou a 300 metros da Fajã Grande o cargueiro liberiano «Papadiamantis», de 14130 toneladas, comandado por Constantino Paulis, 38 anos de idade. O barco, que viajava de New Orleans para Hamburgo, com um carregamento de milho, trigo e feijão, perdeu-se completamente.

Em Santa Cruz desembarcaram 28 náufragos, tendo os restantes três seguido para França a bordo de um navio que os auxiliara" (Gomes: 2003, 450).

Os destroços deste enorme navio encontram-se entre as profundidades -25 a -45 metros. Os vestígios são numerosos, numa área extensa, que terá de vir a ser devidamente registada, sendo muitos deles de carácter monumental.

Tratava-se de uma embarcação de grandes dimensões, construída pela Kaiser Company Inc., localizada em Swan Island Yard, Portland, Oregon, na costa oeste dos Estados Unidos da América. O estaleiro foi construído em 1942, no âmbito do esforço industrial americano da II Guerra Mundial. Inicialmente projetado para a construção dos "Liberty Ships" (ver Carta Arqueológica dos Açores 137/A), foi, na prática, o grande estaleiro de construção dos petroleiros "T2 Tankers", tendo criado 134 navios dos 481 existentes, todos eles do período entre 1942 a 1945, feitos exclusivamente em cinco estaleiros, o Sun Shipbuilding, Chester, Pennsylvania; o Bethlehem Steel, Sparrows Point, Maryland; o Alabama Shipbuilding, Mobile; o MarinShip, Sausalito e, claro está, Swan Island, Portland, Oregon.
O primeiro navio concluído em Swan Island foi lançado ao mar a 31 de dezembro de 1942. Se em 1943 um petroleiro levava, em média, 115 dias a ser construído, em 1944 esta baixou para 63 dias, o que fez com que estes estaleiros fossem o modelo de produtividade dos "T2 Tankers", albergando, para além dos estaleiros que laboravam 24 horas por dia, escola de soldadura e construção naval, casas para os trabalhadores, creches para as crianças, etc., numa minicidade.

A 22 de fevereiro de 1944 foi lançado ao mar do estaleiro n.º 54 o "Papadiamantis", primeiramente batizado de "Rainier", um "T2 Tanker" de modelo T2-SE-A1, com o número de identificação 2245307. Dado por terminado e apto para serviço em março, alçando 10.448 toneladas, apresentava 159,6 metros de comprimento e 20,7 metros de altura.

Os T2-SE-A1 eram o mais comum modelo de petroleiros, baseados no modelo dos "Mobilfuel" e "Mobilube", construídos

em 1938/39 pela Bethlehem Steel para a Socony-Vacuum Oil Company, destes diferindo principalmente pelos potentes motores. Iniciou-se a sua construção em 1940, no estaleiro Sun Shipbuilding.

A propulsão era fornecida por transmissão turbo-elétrica (gerador de turbina a vapor, ligado a um motor de propulsão para girar a hélice, reduzindo a necessidade de muita outra maquinaria) que lhe dava, de arranque, 6.000 cavalos de potência, chegando até aos 7.240 cavalos, atingindo 15 nós de velocidade máxima (28 km/h), tendo autonomia, em velocidade de cruzeiro, para 20.300 quilómetros.

Com a capacidade para transportar 16.613 toneladas de carga líquida (gasolina e outros derivados de petróleo) distribuídos em nove tanques, sendo que do segundo ao nono os tanques transportavam 391.500 galões de fuel, coadjuvados por dois laterais, a bombordo e estibordo, numa carga total de 5.930.000 galões máxima, tornaram-se em navios muito úteis no esforço de guerra. Existia ainda uma área de carga seca.
A tripulação-tipo era de 42 a 45 marinheiros para manobrar este gigante marinho, coadjuvados por 17 militares. Estes petroleiros asseguraram o abastecimento de 80% do combustível usado nos mais diversos teatros de guerra. Apesar de não possuirmos o registo de operações militares do "Rainier" durante a II Grande Guerra, atendendo à data de construção, será de calcular que a sua ação se terá centrado na Guerra do Pacífico, que opôs os Estados Unidos da América ao Japão.
Poucos anos volvidos desde a sua construção, o navio é vendido à República Francesa e rebatizado, em 1948, como "Ardeshir". A frota de petroleiros francesa estava pauperizada após a II Grande Guerra, pelo que o governo francês negociou com o seu congénere americano e com a US Maritime Commission a aquisição de petroleiros T2-SE-A1. Uma primeira leva chegou em agosto de 1947, constituída por sete navios, sendo rapidamente rebatizados com os nomes das refinarias então existentes: "Berre", "Frontignan", "Gonfreville", "Gravenchon", "La Mède", "Lavéra" e "Petit Couronne". Uma segunda frente de petroleiros é negociada em outubro desse ano, chegando no seguinte, constituída por outros onze T2-SE-A1, reconvertidos em: "Ardeshir", "Berry", "Esso Bretagne", "Esso Normandie", "Junon", "Minerve", "Nivôse", "Orcher", "Purfina", "Shapur" e "Zonguezour". Nos anos 50 do século XX o governo francês ainda vai adquirir outros seis T2-SE-A1, num total de 24 petroleiros de construção americana.
Navio adaptado às necessidades militares, dado como desnecessário em 1946 pela US Maritime Commission, adquirido pelo governo francês e cedida a gestão à Association Pétrolière, de Dunkerque, foi rapidamente enviado para a frente de guerra, no caso, a Guerra da Indochina, a qual, tendo ocorrido entre 1946 e 1954 opôs a França às antigas

colónias da península, Cambodja, Laos, Vietnam do Norte (República Democrática do Vietname) e o extinto Vietnam do Sul (República do Vietname).
A Indochina Francesa foi criada em 1887, alargando-se ao Laos em 1893. Durante a II Guerra Mundial a península esteve sob domínio japonês, sendo que, em 1941, foi criado o "Việt Minh", na China, por Hồ Chí Minh. Efetivamente denominava-se "Việt Nam Độc Lập Đồng Minh Hội", o que significa, grosso modo, "Liga pela Independência do Vietnam". O "Việt Minh" foi o movimento independentista, revolucionário e comunista, que, primeiramente, fez frente aos japoneses, assegurando a libertação do Vietnam do Norte. Com o final da II Guerra Mundial, sedeando-se em Hanoi, proclamou a independência. Contra o que havia prometido, a República Francesa não cumpriu e, a 23 de novembro de 1946, a armada gaulesa bombardeou Haiphong, onde se calcula terem morrido entre 6.000 a 20.000 pessoas. Naturalmente à tentativa de renovação de domínio francês, Hồ Chí Minh congregou o "Việt Minh", lutando uma outra vez pela independência da região.
Nascido a 19 de maio de 1890, começou a trabalhar como cozinheiro, num navio francês, em 1911. A partir de 1915 trabalhou como jardineiro e empregado de mesa em França. Cinco anos volvidos encontramo-lo na criação do Partido Comunista Francês. Em 1923 vai estudar para Moscovo e entra no "Comintern", a frente internacional do Partido Comunista Russo. É enviado, em 1925, para a China, sendo de lá expulso dois anos depois. Instala-se em Hong Kong e daí passou a dirigir o movimento anti-imperialista da Indochina, pelo que é preso pelas autoridades britânicas em 1930. Conseguiu fugir e foi para Moscovo. Em 1941 fundou o "Việt Minh", que, em combates de guerrilha, desgastam severamente o exército japonês estacionado na península. Após a II Guerra Mundial, já no quadro de mudança da supremacia eurocêntrica para a realidade da Guerra Fria, teve lugar a Guerra da Indochina, que durou de 1946 a 1954, onde o "Ardeshir" participou ativamente no abastecimento vital dos derivados de petróleo à frente de guerra.
Com o final da Guerra da Indochina, o "Ardeshir" foi rebatizado em "Langeais", em 1955, e passou para a posse da Société Maritime des Pétroles BP (anterior Association Pétrolière, até dezembro de 1954), da British Petroleum, mantendo-se ao seu serviço até 1959, data de alienação à Crestview Shipping Company, sedeada em Monrovia, Libéria, onde foi rebatizado "Caribben Wave". Em 1963 sofreu obras de adaptação na proa e casco, terminadas em outubro nos estaleiros de Deutsche Werft A.G., Hamburgo, passando então a navio cargueiro com 14130 toneladas, sendo, pela última vez, rebatizado de "Papadiamantis". Como sabemos, vindo de Nova Orleães, tendo como destino Hamburgo, com uma carga de cereais e leguminosas, naufragou a 22 de dezembro de 1965 na Fajã Grande.

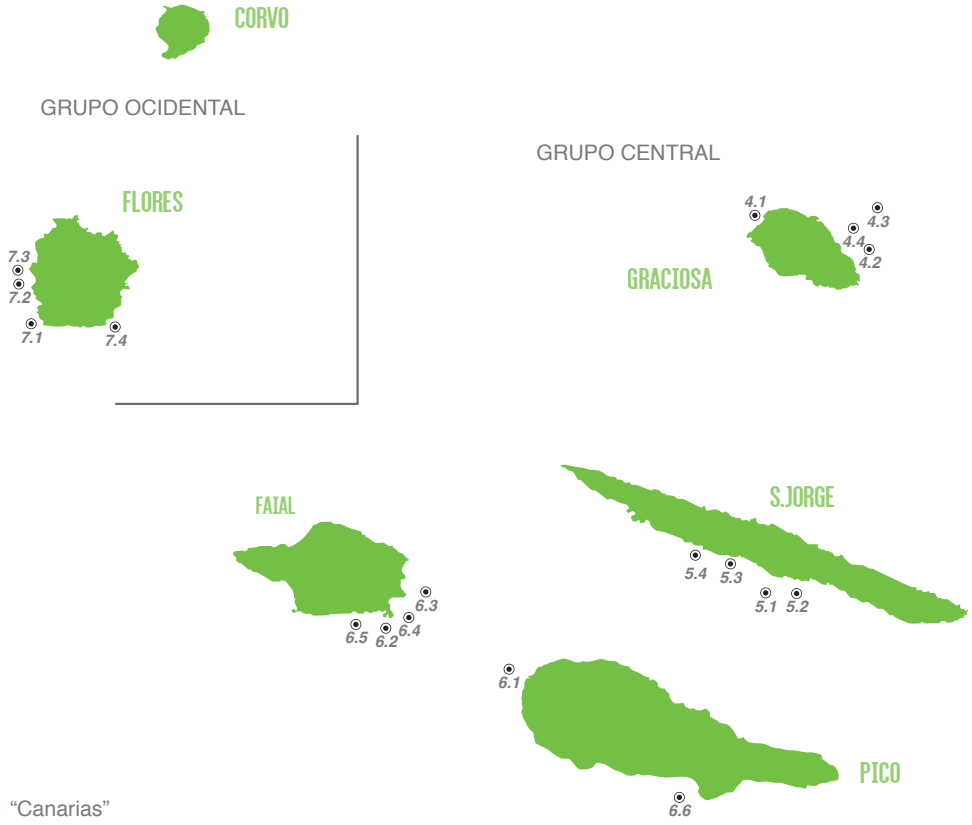
7.4

"BATELÃO DA PRAIA DA CALHETA DAS LAJES"

39º22'49.73"N; 31º10'10.97"O

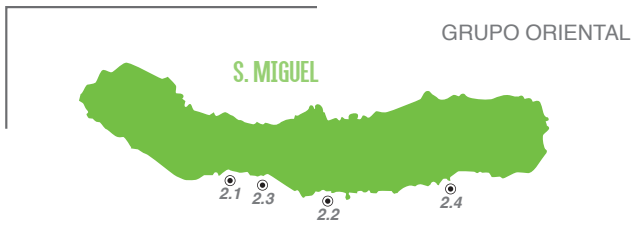
Na Praia da Calheta, junto ao porto de recreio da vila das Lajes, entre os -3 e os -6 metros, encontra-se, ao longo da extensão de cerca de 20 metros, com uma boa integridade, meio batelão, estando a outra metade mais dispersa. Este batelão aparenta ter naufragado por fratura na zona central, muito provavelmente, o que é revelador do excesso de esforço a que foi submetido durante a construção do porto comercial das Lajes, ao qual está associado, o que foi confirmado por diversos pescadores, no local. Tal significa que o batelão terá naufragado entre 1993 e 1994. Segundo Francisco Gomes:

"No dia 21 de junho de 1979, o Governo Regional decidiu localizar na enseada de São Pedro, ao norte da vila de Santa Cruz, o futuro porto comercial das Flores, mandando proceder-se de imediato à elaboração do respetivo anteprojecto. A decisão tinha sido precedida de um estudo da Hidrotécnica Portuguesa, que analisara quatro alternativas: enseada de São Pedro, baía da Ribeira da Cruz, Espigão e baía das Lajes. Porém, meses depois, a localização do porto seria alterada para a baía da Ribeira da Cruz. […] Em setembro de 1982, o Governo Regional, durante a sua visita estatutária às Flores, anunciou que o porto comercial daquela ilha não poderia ser construído na baía da Ribeira da Cruz, por razões de ordem financeira, já que aquela localização era a mais cara de todas. […] No dia 3 de setembro de 1987 o Governo Regional resolveu, em segredo, localizar na baía das Lajes o futuro porto comercial das Flores.
A deliberação do executivo só viria a ser conhecida publicamente no dia 24, quanto o então Presidente do Governo, Mota Amaral, a anunciou no parlamento, datando somente de 20 de outubro a publicação desta Resolução em Jornal Oficial. A favor desta decisão governamental, como refere a Resolução n.º 314/1987, pesou de forma decisiva a esmagadora diferença de custos entre as estimativas para a baía das Lajes (1.870.000 contos) e para a baía da Ribeira da Cruz (4.192.500 contos), não incluindo em nenhum dos casos o acesso e serviços de apoio. […] No dia 12 de julho de 1994 foi oficialmente inaugurado, com pompa e circunstância, numa cerimónia liderada pela edilidade lajense, o novo porto comercial das Flores" (Gomes, 2015:110-112).



1.1 “Canarias”
1.2 “Arnel”
1.3 “Velma
1.4 “Olympia”
2.1 “Dori”
2.2 “Cemitério das âncoras” do Ilhéu
2.3 “Luso”
2.4 “Maria Amélia”
3.1 “Lidador”
3.2 “Cemitério das âncoras” de Angra
3.3 “USS Landing Ship Tank 228”
3.4 “União”

4.1 “Mazzini”
4.2 “Terceirense”
4.3 “Corvo”
4.4 “Cemitério das âncoras” da Praia
5.1 “Her Majesty Ship Pallas”
5.2 “Mont-Ferran”
5.3 “Her Majesty Ship Eriskay”
5.4 Porto da Urzelina
6.1 “Caroline”



6.2 “Viana”
6.3 “Pontao 16”
6.4 Núcleo de Canhões
6.5 “Main”
6.6 “Lakeside Bridge”
7.1 “Slavonia”
7.2 “Bidart”
7.3 “Papadiamantis”
7.4 “Batelão da Praia da Calheta das Lajes”

CRONOLOGIA DOS NAUFRÁGIOS MAIS MARCANTES NOS AÇORES

22/07/1582 ▸ Batalha Naval de Vila Franca do Campo, São Miguel, entre as forças leais ao rei de Espanha, Filipe II, comandadas por Álvaro de Bazán, e as forças leais ao pretendente ao trono português, Dom António, Prior do Crato, comandadas por Filippo Strozzi, com uma vitória decisiva para as forças de Bazáni.

28/11/1589 ▸ "Trinidad", nau espanhola vinda do México, naufragou ao largo de Angra do Heroísmo, na ilha Terceira.

08/09/1591 ▸ "Revenge", galeão corsário inglês, naufragou ao largo da ilha Terceira.

22/06/1592 ▸ "Chagas", nau portuguesa vinda da Índia, naufragou na ilha do Faial.

Séculos XVI/ XVII ▸ "Angra B", navio com tipologia ibérica, naufragou na baía de Angra do Heroísmo, ilha Terceira.

Séculos XVI/XVII ▸ "Angra D", navio ibérico, naufragou na baía de Angra do Heroísmo, ilha Terceira.

Séculos XVI/XVII ▸ "Angra J", navio ibérico, naufragou na baía de Angra do Heroísmo, ilha Terceira.

06/11/1615 ▸ "Nossa Senhora da Luz", nau portuguesa vinda da Índia, naufragou na baía do Porto Pim, ilha do Faial.

03/01/1651 ▸ "São Pantaleão", galeão de guerra português vindo do Brasil, naufragou na Lagoa, ilha de São Miguel.

Século XVII ▸ "Angra C", embarcação holandesa, naufragou na baía de Angra do Heroísmo, ilha Terceira.

27/02/1727 ▸ "Nuestra Señora de las Angustias y San José", galeão espanhol vindo da América, naufragou nas Lajes, ilha das Flores.

12/02/1783 ▸ "H.M.S. Pallas", fragata de guerra inglesa, naufragou na Calheta, ilha de São Jorge.

29/01/1796 ▸ "L'Astrée", fragata de guerra francesa, naufragou em Santo Amaro, ilha do Pico.

Século XVIII ▸ "Baía da Horta 1", navio mercante inglês, naufragou na baía da Horta, ilha do Faial.

26/09/1814 ▸ "General Armstrong", um brigue corsário americano, foi afundado em batalha no porto da Horta, ilha do Faial.

11/08/1829 ▸ Batalha Naval da Praia, na baía da vila da Praia, ilha Terceira, no contexto da Guerra Civil portuguesa. Em resultado da vitória da fação política liberal, a localidade recebeu o título "Praia da Vitória", ilha Terceira.

16/01/1858 a 18/01/1858 ▸ Forte tempestade o porto da Horta, ilha do Faial, naufragando a escuna americana "Pathfinder", a escuna portuguesa "Júpiter", escuna portuguesa "Nereida", a escuna inglesa "Lady Ann", o brigue francês "Allah Kérin", a escuna portuguesa "Margarida Leonor", a escuna inglesa "King Alfred", a escuna inglesa "William Morgan Davies" e a barca americana "North Sea".

Maio de 1864 ▸ "Mont-Ferran", barca negreira francesa, naufraga no porto da Calheta, ilha de São Jorge.

5/11/1864 ▸ "Run'Her", vapor construído em Inglaterra para os Estados Confederados da América na Guerra da Secessão, naufragou na baía de Angra do Heroísmo, ilha Terceira.

26/12/1870 ▸ "Spindrift", lugre inglês, naufragou na Fajã da Caldeira de Cima, ilha de São Jorge.

25/11/1871 ▸ "Canárias", vapor espanhol vindo de Cuba, naufragou na Praia Formosa, ilha de Santa Maria.

07/02/1878 ▸ "Lidador", vapor brasileiro vindo do Brasil, naufragou na baía de Angra do Heroísmo, ilha Terceira.

26/07/1883 ▸ "Luso", vapor português vindo de Lisboa, naufragou na Lagoa, ilha de São Miguel.

16/02/1899 ‣ “Brillant”, barca norueguesa, naufragou na Quebrada Nova, ilha das Flores.

24/11/1892 ‣ “Main”, vapor inglês naufraga no Porto Pim, ilha do Faial.

Século XIX ‣ “Baía da Horta 6”, possível baleeira americana, naufragou na baía da Horta, ilha do Faial.

03/09/1901 ‣ “Caroline”, barca francesa vinda do Chile, naufragou na Madalena, ilha do Pico.

02/03/1905 ‣ “Maria Amélia”, vapor português, naufragou em Vila Franca do Campo, ilha de São Miguel.

09/06/1909 ‣ “Slavonia”, vapor inglês vindo de Nova Iorque, naufragou no Lajedo, ilha das Flores.

26/06/1911 ‣ “União”, vapor português, naufragou nas Cinco Ribeiras, ilha Terceira.

25/05/1915 ‣ “Bidart”, veleiro francês, naufragou na Fajã Grande, ilha das Flores.

24/12/1920 ‣ “Lakeside Bridge”, vapor americano, naufragou na Terra do Pão, ilha do Pico.

28/04/1921 ‣ “Maria Manuela”, pesqueiro português, naufragou na Baía das Águas, ilha Terceira.

17/06/1921 ‣ “Olympia”, vapor inglês, naufragou nos Ilhéus Formigas.

31/03/1925 ‣ “Mazzini”, vapor italiano, naufragou na baía da Vitória, ilha Graciosa.

10/06/1925 ‣ “Aero”, escuna dinamarquesa com destino ao Canadá, naufragou em Porto Martins, ilha Terceira.

02/02/1942 ‣ “Submarino U-581”, alemão, foi afundado junto à costa da ilha do Pico.

19/01/1943 ‣ “USS Landing Ship Tanker 228”, navio militar americano, naufragou na baía das Águas, ilha Terceira.

19/09/1958 ‣ “Arnel”, navio português, naufragou na baía dos Anjos, ilha de Santa Maria.

01/02/1961 ‣ “Velma”, petroleiro norueguês, naufragou na baía de Vila do Porto, ilha de Santa Maria.

16/01/1964 ‣ “Dori”, antigo “Liberty Ship” americano, naufragou em São Roque, ilha de São Miguel.

22/12/1965 ‣ “Papadiamantis”, antigo T2 tanker americano, naufragou na Fajã Grande, ilha das Flores.

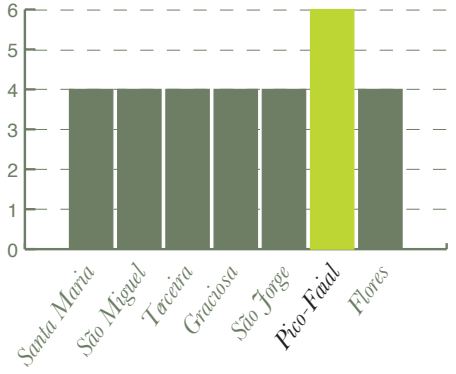
17/01/1969 ‣ “Terceirense”, navio português vindo da Terceira, naufragou na Praia, ilha Graciosa.

16/04/1994 ‣ “Viana”, bacalhoeiro português foi incendiado e afundado, na Feteira, ilha do Faial.

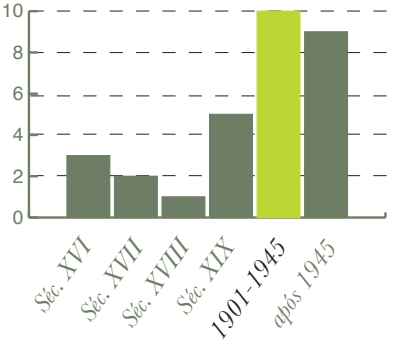
16/12/2000 ‣ “Corvo”, cargueiro português, naufragou na Praia, ilha Graciosa.

05/12/2003 ‣ “Pontão 16”, batelão português, afundou na Praia do Almoxarife, ilha do Faial.

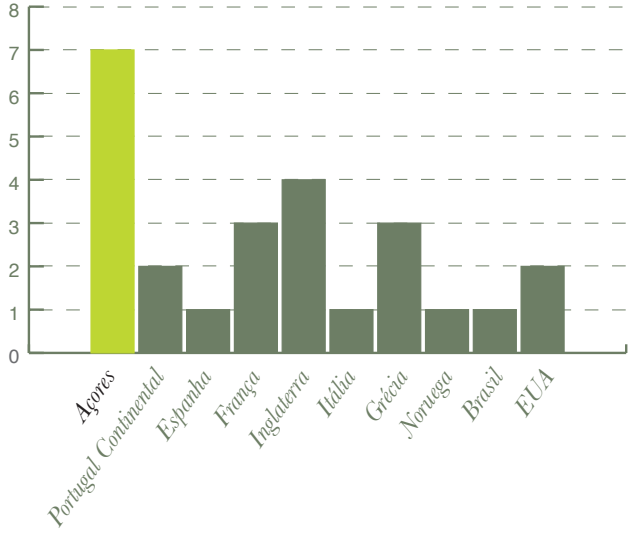
NÚMERO DE NAUFRÁGIOS VISITÁVEIS POR ILHA



CRONOLOGIAS DOS NAUFRÁGIOS



ORIGEM DOS NAVIOS NAUFRAGADOS



BIBLIOGRAFIA

AA (1908) – Lloyd's 1908, *Register of Shipping* - 1914, Lloyd's Society, Londres.

AA (1914) – Lloyd's 1914, *Register of Shipping* - 1914, Lloyd's Society, Londres.

AA (1946) – *History of the Naval Armed Guard Afloat, United States Naval Administration in World War II*. Washington: Office of Naval Operations.

AA (1947) – *Shipbuilding & shipping record: a journal of shipbuilding, marine engineering, dock, harbours & shipping,* vol. 70.

AA (1965) – United States Court of Appeals, Second Circuit. 927 F.2d 713, 1991 e 351F.2d 503 1965.

ALHARILLA, Martín Rodrigo (2000) – *Los marqueses de Comillas, Antonio y Claudio López* (1817-1925). LID, Madrid.

ALHARILLA, Martín Rodrigo (2001) – "La casa de comercio de los Marqueses de Comillas (1844-1920): continuidad y cambio en el capitalismo español", in *Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza.

ALLEN, Toni e VLEGGEERT, Nico (2011) - SS Mazzini (+1925) in *Wreck site*, http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?133819

AVELLAR, José Candido da Silveira (1902) – Ilha de S. Jorge (Açores). Apontamentos para a sua história. Tipografia Minerva Insulana, Horta.

BAPTISTA, Brígida (2011) – "Arqueologia subaquática nos Açores. O balanço de 15 anos de trabalhos na região". *Atlântida*, vol. LVI, Instituto Açoriano de Cultura, pp. 187 – 196.

BETTENCOURT, José (2005-06) – "Os vestígios da nau Nossa Senhora da Luz: resultados dos trabalhos arqueológicos". *Arquipélago – História*, 2.ª série, IX-X, Ponta Delgada. Universidade dos Açores, pp. 231 – 274.

BETTENCOURT, José; CARVALHO, Patrícia; FONSECA, Cristóvão e COELHO, Inês (2008e) – "Componente patrimonial dos Estudo de Impacto Ambiental. Ordenamento do Porto da Horta 1.ª Fase". *Anais de História de Além-Mar IX*. CHAM, n.º 9, Lisboa, pp. 482 – 485.

BETTENCOURT, José; CARVALHO, Patrícia e FONSECA, Cristóvão (2009) – "The PIAS Project (Terceira Island, Azores, Portugal) – preliminary results of a historical-archaeological study of a transatlantic port of call". *Skyllis 9.1*, Deguwa, pp. 62 –70.

BETTENCOURT, José (2009) – "Trabalhos arqueológicos no quadro do projecto Ordenamento do Porto da Horta, 1.ª Fase". *Anais de História de Além-Mar IX*. CHAM, n.º 10, Lisboa, pp. 440 – 442.

BETTENCOURT, José e CARVALHO, Patrícia (2010) – "Arqueologia marítima na baía de Angra (Angra do Heroísmo, Terceira): enquadramento e resultados preliminares do projecto PIAS". AMC – *Arqueologia Moderna e Contemporânea*, n.º 1, Machico, pp. 77 – 99.

BETTENCOURT, José (2011) – "Um património para o futuro – a arqueologia subaquática da baía da Horta". *Fazendo*, n.º 52, 6-20 de Janeiro, p. 3.

BETTENCOURT, Manuel (2009) – "Salvamento da tripulação do N/M «Corvo» em 2000" in *O porto da Graciosa*. http://oportodagraciosa.blogspot.pt/2009/12/salvamento-da-tripulacao-no-nm-corvo-em.html

BLAKEMORE, H. (s/data) – John Thomas North, the Nitrate King in *History Today* online. http://www.historytoday.com/h-blakemore/john-thomas-north-nitrate-king

BRABAGLIA, Pierluigi (2009) – *Ilha das Flores. Açores. Roteiro histórico e pedestre*. Ed. Autor. Ponta Delgada.

BRIOT, Claude e Jacqueline Briot (2003) – *Cap. Horniers français. 2. Histoire de L'Armement Bordes et de ses navires*, Le Chasse Marée, Tour.

BROUARD, Jean-Yves (2004-2005) – "Les T2 français" in *Navires & Histoires*, n.º 27 e n.º 30. Lela Presse.

BRÚ, Francisco (1885) – *La verdadera vida de Antonio López López por su cuñado Francisco Brú*. Tipografía de Leodegario Obradors, Barcelona.

CARDOSO, Cláudia (2000) – "O Natal que o «Corvo» passou na Graciosa" in *Diário Insular*, sexta-feira, 22 de dezembro.

CHOUZENOUX, Christelle (2012) – "Caractérisation et typologie du Cimetière des Ancres. Vers une interprétation des conditions de mouillage et de fréquentation de la Baie d'Angra do Heroísmo, du XVI au XIX siècle. Île de Terceira, Açores." in *Velhos e Novos Mundos: Estudos de arqueologia moderna*. Centro de História Além-Mar, volume II, Lisboa, pp. 645 – 654.

COSSÍO, Francisco de (1950) – *La Compañía Trasatlántica*. Cien años de vida sobre el mar, 1850-1950. Editorial Vicente Rico S.A., Madrid.

CRISMAN, Kevin (1998) – "Crossroads of the North Atlantic: The 1996 and 1997 Angra Bay Shipwreck Surveys, Terceira Island, Azores". *The INA Quaterly*, vol. 25, n.º 2, pp. 3 – 11.

CRISMAN, Kevin (1999) – "Looking for ships: the 1998 Central Azores Shipwreck Survey". *The INA Quaterly*, vol. 26, n.º 1, pp. 3 – 9.

CRISMAN, Kevin e JORDAN, Brian (1999) – "*Angra A*: the Cooper-fastened wreck at Porto Novo (Angra do Heroísmo, Terceira island, Azores – Portugal)". *Revista Portuguesa de Arqueologia*, vol. 2, n.º 1, pp. 249 – 254.

CRISMAN, Kevin (1999) – "*Angra B*: the Lead-sheathed wreck at Porto Novo (Angra do Heroísmo, Terceira island, Azores – Portugal)". *Revista Portuguesa de Arqueologia*, vol. 2, n.º 1, pp. 255 – 262.

CRUZ, Carlos L. (2008) – "Forte das Cinco Ribeiras" in Wikipédia. Fortes dos Açores.http://pt.wikipedia.org/wiki/Forte_das_Cinco_Ribeiras

CUNHA, Manuel de Azevedo da (1981) – Notas Históricas. Vol. I. Estudos sobre o concelho da Calheta (S. Jorge). Direção Regional da Cultura, Universidade dos Açores, Ponta Delgada.

DEROLIN, Pierre (1991) – «La naissance des paquebots transatlantiques français » in *Neptunia,* nº 184, decembre, Paris.

DRUMOND, Francisco Ferreira (1981) – "Apontamentos para a História dos Açores." - *Suplemento aos Anais da Ilha Terceira*. Secretaria da Educação e Cultura, Angra do Heroísmo, pp.336-338.

FERREIRA, J. (1989) – "Os Açores nas duas Guerras Mundiais" in *Os Açores e as Dinâmicas do Atlântico - do descobrimento à II Guerra Mundial*, Instituto Histórico da Ilha Terceira, Angra do Heroísmo.

FERREIRA, J. (1989) – "Os Açores nas duas Guerras Mundiais" in *Os Açores e as Dinâmicas do Atlântico - do descobrimento à II Guerra Mundial*, Instituto Histórico da Ilha Terceira, Angra do Heroísmo.

GARCIA, Ana Catarina; MONTEIRO, Paulo e ALVES, Francisco (1998) – "Intervenção de emergência na baía de Angra do Heroísmo". *Al-Madam*, n.º 7, Centro de Arqueologia de Almada, pp. 126 - 128.

GARCIA, Ana Catarina; MONTEIRO, Paulo e ALVES, Francisco (1999) – "Estratégias e metodologias da intervenção arqueológica subaquática no quadro do projecto de construção de uma marina na baía de Angra do Heroísmo (Terceira, Açores)". *Revista Portuguesa de Arqueologia*, vol. 2, n.º 2, pp. 199 – 210.

GARCIA, Ana Catarina; MONTEIRO, Paulo e PHANEUF, Erik (1999) – "Os destroços dos navios *Angra C* e *D* descobertos durante a intervenção arqueológica subaquática realizada no quadro do projecto de construção de uma marina na baía de Angra do Heroísmo (Terceira, Açores)". *Revista Portuguesa de Arqueologia*, vol. 2, n.º 2, pp. 211 – 232.

GARCIA, Ana Catarina (2002) – "Intervenção arqueológica subaquática – HMS Pallas. Calheta – S. Jorge". *Atlântida*, vol. XLVII, Instituto Açoriano de Cultura, pp. 347 – 360.

GARCIA, Ana Catarina (2004) – "Museus dos Açores e arqueologia subaquática. Projetos de museologia". *Museus e Património Náutico e Subaquático*, Portimão, pp. 53 – 59.

GARCIA, Ana Catarina (2004) – "A importância histórica dos Açores e o seu património arqueológico subaquático". *Atlantis Cup*, Clube Naval da Horta, pp. 31 – 32.

GARCIA, Ana Catarina (2005) – "A arqueologia em contextos de navios dos sécs. XVI-XVII. Testemunhos açorianos". Arquipélago-História, 2.ª série, vol. IX, pp. 89 – 104.

GARCIA, Ana Catarina (2011) – *Relatório de missão M@RBis 2011. Formigas - Açores*. Direção Regional de Cultura – Presidência do Governo Regional dos Açores.

GARCIA, Ana Catarina (2012) – "Angra, uma cidade portuária no Atlântico do século XVII: uma abordagem geomorfológica" in *Velhos e Novos Mundos: Estudos de arqueologia moderna*. Centro de História Além-Mar, volume II, Lisboa, pp. 633 – 644.

GOLDBERG, M. (1994) – *The Shipping Boards Agency Ships: Part I The Sub Boats*. American Merchant Marine Museum, American Merchant Marine History Series, volume. IV.

GOMES, Francisco António Nunes Pimentel (2003) – *A ilha das Flores: Da descoberta à atualidade (subsídios para a sua história)*. Ed. Câmara Municipal das Lajes. Lajes das Flores.

GOMES, Francisco António Nunes Pimentel (2015) – Naufrágios e outros eventos nos mares das Flores e do Corvo. Ed. Câmara Municipal das Lajes, Lajes das Flores.

GUEDES, Maria Ana Marques (1995) – "Viagem da Birmânia aos Açores – Filipe de Brito de Nicote e o Naufrágio, no Faial, da Nau Capitânia N.ª S.ra da Luz" in *O Faial e a periferia açoriana nos sécs. XV a XIX*. Núcleo Cultural da Horta, pp. 141 – 160.

LANE, Frederic C. (1950) – *Ships for Victory: A History of Shipbuilding under the U.S. Maritime Commission in World War II*. Baltimore, Maryland: Johns Hopkins University Press.

LE COAT, Brigitte e Yvonnick (2002) – *Cap. Horniers français. 1. Mémoire de Marins des Voiliers de L'Armement Bordes*, Le Chasse-Marée, Éditions Ouest-France.

LEMOS, F. e CARDIGOS, Frederico (2002) – "Navio de Pesca do Alto - Viana" in *Revista Mundo Submerso*, março, pp. 58-60.

LEWIS, Adrian (2014) – "Landing Ship, Tank (LST)" in *Encyclopaedia Britannica* (http://www.britannica.com/EBchecked/topic/329366/landing-ship-tank-LST)

LLORCA BAUS, Carlos (1990) – *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, Madrid, Ministerio de Defensa, Madrid.

MARTÍNEZ ROMERO, Francisca (1988) – "Don Antonio López, marqués de Comillas: su vinculación con Cádiz y América" in *Cádiz e Iberoamérica*, 6, Cádiz.

MILLER, N. (1977) – *The U.S. Navy: an illustrated history*. New York: American Heritage Publishing Co. Inc., Bonanza Books.

MONIZ, António Borges do Canto (1981) – *A Ilha Graciosa. Descripção Historica e Topographica*. Instituto Açoriano de Cultura, Angra do Heroísmo, pp. 184 e 225-226.

MONTE ALVERNE, Agostinho de (1986) – *Crónicas da Província de São João Evangelista das Ilhas dos Açores*. Instituto de Cultura de Ponta Delgada, Ponta Delgada, p. 247.

MONTEIRO, Paulo (1999) – "Os destroços dos navios *Angra C* e *D* descobertos durante a intervenção arqueológica subaquática realizada no quadro do projecto de construção de uma marina na baía de Angra do Heroísmo (Terceira, Açores). Discussão preliminar". *Revista Portuguesa de Arqueologia*, vol. 2, n.º 4, pp. 233 – 261.

MONTEIRO, Paulo (2000) – "A Carta Arqueológica Subaquática dos Açores: Metodologia, resultados e sua aplicação na Gestão do Património Subaquático da Região Autónoma dos Açores". *Actas do 3.º Encontro de Arqueologia Peninsular*, ADECAP, Porto, pp. 497 – 519.

MONTEIRO, Alexandre (2007) – "O naufrágio do vapor Lidador na ilha Terceira, Açores (1878): relatório preliminar", in *Al-madan*, II série, nº 15, 2007, adenda eletrónica. Centro de Arqueologia de Almada, pp.1-2.

MONTEIRO, Paulo (s/data) – *Caroline*. Centro de Arqueologia Náutica e Subaquática. Instituto Português de Arqueologia.

MORAES, António (1994) – "O naufrágio da barca 'Bidart' nos Açores", in *Revista de Marinha,* Setembro/Outubro de 1994, Lisboa.

MORAES, A. A. de (2000) – "Empresa Insulana de Navegação" in *Atlântida*. Volume XLV. Instituto Açoriano de Cultura. Angra do Heroísmo, pp. 9 – 110.

NOGUEIRA, Francisco Miguel (2014) – "Os Açores e a neutralidade portuguesa na Segunda Guerra Mundial" in *Debater a História*, Ed. Invest, unipessoal lda. Porto.

OLIVEIRA, N'zinga de (2012) – *Os portos na ilha de São Miguel (Séculos XVI – XIX)*. Dissertação de mestrado em História Insular. Universidade dos Açores. Ponta Delgada.

PEREIRA, M. (2002) – "O Viana" in *Revista Mundo Submerso*, março, pp. 56-60.

ROCHA, José Olívio Mendes (2006) – "O património cultural submerso nos Açores – o contributo do Museu de Angra". *Atlântida*, vol. LI, Instituto Açoriano de Cultura, pp. 237 – 248.

RODRIGUES, D. e BETTENCOURT, José (2008) – "PIAS – Projecto de intervenção arqueológica subaquática nos sítios Angra A, Angra B, Angra D, Angra E, Angra F (Terceira)". *Anais de História de Além-Mar IX*. CHAM, n.º 9, Lisboa, pp. 475 – 481.

RODRIGUES, Luís Nuno (2003) – "O acordo Luso-Americano dos Açores de 1944" in http://www.ipri.pt/investigadores/artigo.php?idi=8&ida=138

SÁNCHEZ, Raquel C. (1999) – *Antonio López y López, primer Marqués de Comillas,* Cantabria s.f.

SAWYER, L. A. (1985) – *The Liberty Ships: The History of the 'Emergency' Type Cargo Ships Constructed in the United States During the Second World War.* Colchester, England: Lloyd's of London Press Ltd.

SILVEIRA, Carlos (2014) – *Navegação a vapor entre o continente e os Açores. Primeiros tempos.* Edição de autor, Horta, Faial.

TEIXEIRA, Maria Irene Gil da Silva Braz (1967-68) – "A batalha da ilha das Flores. Sir Richard Grenville e o Revenge." in *Boletim do Instituto Histórico da ilha Terceira*. nº25/26. Angra do Heroísmo.

TONY, Allen (2014) – "SS Olympia (+1921)" in Wreck site. http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?214370

VV.AA. (2013) – *Histórias que vêm do Mar*, Ed. Direção Regional de Cultura, Observatório do Mar dos Açores e Centro de História Além-Mar, Ponta Delgada.

VIEGA, José de Chaves (2011) – "Naufrágio do navio-tanque Velma em Vila do Porto foi há 50 anos" in *Baluarte de Santa Maria*, 17 de fevereiro. http://www.obaluarte.net/pagina/edicao/2/5/noticia-arquivo/3402

X (1883) – "Noticiário Local" in *O Novo Diário dos Açores*, 27 de julho. Ponta Delgada.

X (1883) – "Sucesso lamentável" in *Açoriano Oriental*, 28 de julho. Ponta Delgada.

X (1901) – *O Telegrapho*, 04 de setembro, 05 de setembro, 11 de setembro, 12 de setembro, 16 de setembro e 17 de setembro. Horta.

X (1905) – "Vapor Maria Amélia" in *Diário dos Açores*, 3 de março. Ponta Delgada.

X (1905) – "O Maria Amélia" in *Açoriano Oriental*, 4 de março. Ponta Delgada.

X (1911a) – "Vapor União" in *A União*, 26 de junho.

X (1911b) – "Naufrágio" in *Correio dos Açores*, 27 de junho.

X (1911c) – "Anúncio. Alfândega de Angra do Heroísmo." in *Correio dos Açores*, 30 de junho.

X (1915) – "Naufrágio nas Flores", Jornal *A União*, 17 de junho de 1915, Angra do Heroísmo.

X (1920/1921) – *A Democracia.* 30 de dezembro, 2ª série, nº 1343; 8 de janeiro, 2ª série, nº 1347; 13 de janeiro, 2ª série, nº 1349; 20 de janeiro, 2ª série, nº 1352.

X (1925) – *A União*, 31 de março, 1 de abril e 2 de abril.

X (1925) – "Santa Cruz II" in *A Cidade*, 2 de abril.

X (1969) – "Depois de encalhar numa baixa próxima do ilhéu do Carapacho, às 12 horas de hoje o «Terceirense» afundou-se no porto da Praia da Graciosa." In *A União*, 17 de janeiro de 1969, pp. 1 e 4.

X (1969) – “O Naufrágio do «Terceirense» ” in *Diário Insular*, 18 de janeiro de 1969, pp. 1 e 4.

X (1969) – “Porque naufragou o «Terceirense»?” in *A União*, 18 de Janeiro 1969, pp.1 e 6.

X (1969) – “À margem do afundamento do «Terceirense». De quem é a culpa?” in *A União*, 20 de janeiro de 1969, pp. 1 e 4.

X (2000) – “Navio encalhado nos Açores partiu-se” in *Público*, terça-feira, 19 de dezembro.

X (2000) – “ «Corvo» encalhou sábado a duas milhas da Graciosa” in *Diário Insular*, terça-feira, 19 de dezembro.

X (2000) – “ «Corvo» partido em dois é dado como perdido” in *Diário Insular*, quarta-feira, 20 de dezembro.

X (2000) – “Remoção do navio «Corvo» pode começar em janeiro” in *Diário de Notícias,* quinta-feira, 21 de dezembro.

X (2000) – “Gás chegou à Graciosa na «Afonso Cerqueira» ” in *Diário Insular*, quinta-feira, 21 de dezembro.

X (2004) – “Pontoon 16 um novo local de mergulho no Faial” in *Revista Mundo Submerso,* fevereiro.

X (2007) – “The wreck of the LST-228”, http://www.skydozer.com/Reference/LST228.html

X (2010) – “Mergulho Açores naufrágio «Terceirense»” in http://mergulhoazores.blogspot.pt/2010/03/naufragio-terceirense.html

X – *Canarias*. http://pt.wikipedia.org/wiki/Canarias_%28vapor%29

X– *The Clyde Buil Ships - Glenlochy*, http://www.clydeships.co.uk/view.php?ref=12297

VISITAZORES.COM

AÇORES 2020 PROGRAMA OPERACIONAL FEDER FSE

GOVERNO DOS AÇORES

PORTUGAL 2020

UNIÃO EUROPEIA

Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional