

ISSN - 0872-5004

JULHO . DEZEMBRO . 2019

65

Direcção de Marcelino de Castro

Contributo Para o Conhecimento do Património Cultural Subaquático em Portugal.

Subsídio Bibliográfico Para o Estudo Arqueológico do Património na Região Autónoma da Madeira.

José Luís Neto, Pedro Parreira e Alexandre Brazão

Contributo Para o Conhecimento do Património Cultural Subaquático em Portugal.

Subsídio Bibliográfico Para o Estudo Arqueológico do Património na Região Autónoma da Madeira.

José Luís Neto e Pedro Parreira

Direção Regional da Cultura do Governo Regional dos Açores

Alexandre Brazão

CEAM – Centro de Estudos de Arqueologia Moderna e Contemporânea

RESUMO

O património cultural subaquático na Região Autónoma da Madeira é representativo do estatuto do arquipélago, enquanto ponto de passagem das rotas comerciais nacionais e internacionais, bem como da fundamental necessidade de utilização da navegação enquanto via de contato entre os diversos povoados primitivos, que careciam de vias terrestres com condições favoráveis à deslocação de bens e pessoas. Tendo por base uma pesquisa documental organizada nos últimos anos, complementada com dados do Arquivo Histórico da Marinha, apresenta-se um contributo para o enriquecimento do estudo arqueológico desse vastíssimo património. Trata-se de um esforço colaborativo entre especialistas da Macaronésia, que visa enriquecer e capitalizar o património cultural subaquático, enquanto ativo patrimonial e turístico de todas as regiões envolvidas.

PALAVRAS-CHAVE

Arqueologia Subaquática; Gestão do Património Cultural Subaquático; Naufrágios; Arquivo.

* O autor utiliza a grafia resultante do Acordo Ortográfico de 1990.

CONTEXTO

No âmbito do projeto de cooperação transnacional *Margullar*¹ (INTERREG VA MAC), cujo objetivo é o de vincular o binómio Património e Turismo, através de ações assentes na arqueologia subaquática e na preservação e conservação do património cultural subaquático, valorizando-o como ativo económico, para a sua promoção, que envolve a Região Autónoma da Madeira, a Região Autónoma dos Açores, Cabo-Verde, Canárias e o Senegal, na procura de criar um produto de turismo cultural sustentável a partir do património cultural subaquático comum, muitas têm sido as ações de cooperação transnacionais.

Mercê da proximidade e afinidade cultural entre a Madeira e os Açores, tem-se procurado fomentar novas vias, para uma mais estreita colaboração, não somente na troca de experiências, mas mesmo em ensaios sobre planeamento e gestão de património cultural, nomeadamente o subaquático, que aproximem ainda mais as duas regiões arquipelágicas.

Em fevereiro de 2019 foi realizada uma pesquisa no Arquivo Histórico da Marinha, no âmbito desse projeto, com vista ao levantamento de dados sobre naufrágios ocorridos nos mares dos Açores, com eventual potencial de transformação em locais visitáveis, sendo que atualmente os Açores já possuem um Roteiro com trinta sítios passíveis de visita pública. Aproveitou-se o ensejo para recolher igualmente os dados existentes nesse arquivo disponíveis para o arquipélago da Madeira, esperando, com essa colaboração, poder contribuir de forma mensurável e útil para a construção do conhecimento cultural dos fundos marítimos da Madeira, e, assim, reforçar a cooperação supramencionada.

PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO

NO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA

A navegação à vista corresponde à técnica utilizada na grande maioria das ancestrais movimentações marítimas da Humanidade, só sendo substituída aquando do surgimento de inovações técnicas sobre o entendimento das longitudes. Essencialmente, corresponde a uma técnica de navegação pelo observável, conjuntamente com cálculos rudimentares de longitudes, com o apoio de técnicas de marinharia utilizando cabos com nós e cronómetros, para calcular velocidades e distâncias percorridas (medidas em “nós”).

Tendo por base essa ancestral metodologia, os portugueses lançaram-se pela costa africana, com o intuito de descobrir novos mundos e caminhos alternativos para redescobrir locais já conhecidos, com vista ao engrandecimento do Reino e criação de um grande Império português. À data da descoberta das ilhas do arquipélago da Madeira por navegadores portugueses, já muitos outros cruzavam, intensamente, o Atlântico.

A comunicação entre os núcleos populacionais que se foram instalando, ao longo dos séculos seguintes, na ilha da Madeira, careceu de facilidades de acessos terrestres, mercê da orografia agreste que, apenas recentemente, começou a ser verdadeiramente vencida. As grandes montanhas e os vales profundos dificultavam a deslocação de bens, materiais e pessoas. O mar ocupou, naturalmente, o papel de via alternativa, assumindo uma posição de destaque em todos os momentos do quotidiano da vida insular, essencial, igualmente, na comunicação com o resto do mundo.

Perante este fundamental papel do mar na rica história da região, é natural que se afirme que o potencial arqueológico em meio subaquático seja muito mais vasto do que é atualmente vatic-

1. <http://www.margullar.com/>.

nado. Até ao presente, o arquipélago conta com uma base de dados, com cerca de 100 naufrágios referenciados, através de consulta de bibliografia diversa. A esses 100 juntar-se-ão, certamente, muitos mais, mediante pesquisas aprofundadas.

De entre todos os sítios de naufrágio já conhecidos, destacamos 6 que se assumem como prioritários, carecendo de um estudo e da implementação de medidas de salvaguarda que permitam assegurar a sua continuidade. Trata-se de locais que permitirão adquirir novos dados sobre o quotidiano marítimo, ou seja, sobre a vida a bordo, e sobre as realidades de um empreendimento marítimo de longa distância. São, igualmente, locais com vital importância para o conhecimento histórico-arqueológico da economia arquipelágica.

A baía da cidade do Funchal, que compreende uma área que se estende entre a Ponta do Garajau e a Ponta da Cruz, corresponde a um sítio de fundeadoiro natural com excelentes condições para abrigar embarcações, nomeadamente de ventos predominantes de nascente. Na entrada da urbe, erguia-se o forte de São José, fortaleza erigida no primeiro de dois ilhéus que se elevam no centro da baía, e que atualmente são parte integrante do porto da cidade. O forte de São José assumia-se como porta de entrada do Funchal, primeira estrutura avistada pela maioria dos marinheiros que ali aportavam, primeiramente fortificado e ligado a terra pela estrada real, posteriormente destruído, com a sua alvenaria a ser reutilizada na construção do forte de Nossa Senhora da Conceição, no outro ilhéu. Para além de diversos vestígios arqueológicos já detetados no interior desta fortaleza, toda a área marítima em redor do ilhéu está repleta de ocorrências patrimoniais, que vão surgindo à vista e desaparecendo, mercê da dinâmica das correntes marítimas e das intempéries meteorológicas.

Em 2013, uma equipa de arqueologia subaquática do Centro de Humanidades – CHAM, da

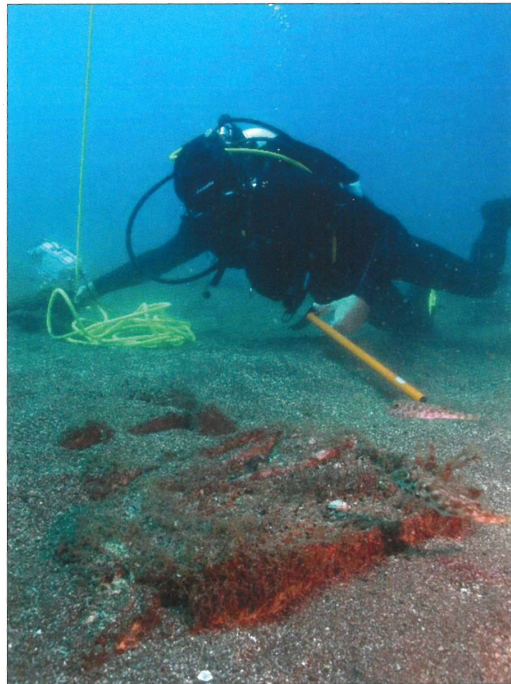


Figura 1.
BF-02, vestígios de madeiras do cavename.
Foto: Marco Pinto.

Universidade Nova de Lisboa, coordenou uma campanha de prospeção arqueológica, no âmbito do projeto *PROFUN – Análise prévia do potencial arqueológico subaquático da Baía do Funchal*. A intervenção culminou num levantamento preliminar de vários elementos patrimoniais, onde se destacaram vários contextos de naufrágio, diretamente em frente à cidade do Funchal. Foi, ainda, possível relocalizar um sítio de naufrágio, caracterizado por vestígios de um casco de madeira com concreções ferrosas e lastro, a que foi atribuída a designação de *Baía do Funchal 2 (BF-02)*.

Aquele que podemos considerar como um dos mais emblemáticos naufrágios da região, está localizado na costa norte da ilha do Porto Santo. Envoltos numa magnífica história, altamente cinematográfica, o *Sloot Ter Hooge* é testemunho do desenvolvimento da técnica e da indústria do mergulho, bem como um aviso à cultura de pilhagem e caça ao tesouro que continua a assombrar a atividade arqueológica e a gestão e preservação do património da Humanidade.

Naufragou em 1724, no seguimento de uma viagem com destino ao Índico, na antiga coló-

nia de Batávia, atual Jacarta. O *Sloot Ter Hooge* navegava com pavilhão Holandês, transportando importante carga de prata, com vista ao seu derretimento para cunhagem de moeda naquela colônia. Atendendo à mercadoria que afundou com a embarcação, constatam-se diversos episódios de salvados, desde o momento em que ali soçobrou. Equipas de mergulhadores de esponjas, especialistas em apneia longa e profunda e até mesmo inventores de aparelhos experimentais para submersão, foram realizando, no Porto Santo, diversos mergulhos, ao longo dos anos, recuperando uma parte considerável da carga. Salientamos o nome de John Lethbridge, referência indiscutível, na história do mergulho, a nível mundial.

Associada a este naufrágio, é importante salientar a expedição de Robert Sténuit, conhecido empreendedor com fortíssimas ligações à caça ao tesouro, que ali promoveu uma operação de resgate da carga do navio, em 1974. Durante meses, a sua equipa foi subtraindo artefactos, em número desconhecido, que foram desaparecendo, sem destino oficial registado, com perda do seu contexto e adequado estudo arqueológico, *in situ*. A expedição foi alvo de processo legal que, todavia, não produziu quaisquer resultados que possamos assinalar.

Outro sítio de forte importância patrimonial, que aqui destacamos, localiza-se na costa sul do Ilhéu da Cal, onde se registou um núcleo de quatro peças de artilharia de grande porte e várias bolas de ferro concrecionadas, eventuais balas de canhão. Os canhões encontravam-se junto a um esporão rochoso, entre os -14 e os -20 metros de profundidade, numa baía protegida, frequentemente visitada pelos operadores marítimo-turísticos que operam na Madeira. Uma das peças de artilharia e um conjunto indeterminado de balas foram roubadas. Foi possível reaver o canhão.

Na extremidade leste da ilha da Madeira, onde o mar, vindo de norte, se encontra com a

costa, registam-se estruturas metálicas de uma ou mais embarcações. Trata-se do sítio de naufrágio, documentalmente registado, de, pelo menos, duas embarcações: *Newton* e *Forerunner*. Foram duas das primeiras embarcações a vapor que passaram pelo arquipélago. Os operadores marítimo-turísticos que operam na região assinalam estas estruturas como correspondendo a um dos melhores mergulhos da Ponta de São Lourenço. Todavia, carecem de mais informação histórico-arqueológica, com vista à caracterização do local, e interpretação dos vestígios, para poder associá-los a uma ou mais antigas embarcações.

Por fim, e regressando à cidade do Funchal, assinalamos o naufrágio, ainda não devidamente identificado, do *Pronto*, também por vezes chamado de *Prompt*. Trata-se de um exemplar de importante simbolismo para a história do arquipélago, memória longínqua da indústria de navegação por cabotagem, que, na verdade, funcionou durante pouco tempo. Primeiramente adquirido nas Canárias, trabalhou alguns anos no transporte de pessoas e bens, entre as diversas localidades da orla costeira da ilha da Madeira, contribuindo para o desenvolvimento económico de zonas mais longínquas, cujo acesso por terra se revelava altamente dificultado. Foi alvo de uma reparação, executada nas Canárias, e voltou com um motor de potência baixo, mal preparada para enfrentar as conturbadas correntes marítimas da costa norte. Optou-se por remover grande parte do convés, desprovendo o interior da embarcação, e transformando o navio em barca de transporte de água para a ilha do Porto Santo.

Fontes documentais registam que afundou, carregado, enquanto estava fundeado ao largo da cidade do Funchal, aguardando a manhã do dia seguinte, para efetuar nova viagem até ao Porto Santo. Os destroços foram alvo de várias operações de resgate, sem sucesso, e recorrendo-se à dinamitação, que também não produziu resulta-

dos eficazes. A cerca de cinco minutos de distância da marina do Funchal, o sítio de naufrágio é alvo de frequentes visitas por mergulhadores locais e empresas marítimo-turísticas. O local permanece assinalado em carta náutica, como zona de fundeadouro, sendo utilizado, frequentemente, por embarcações de grande calado, que vão danificando os destroços, sendo urgente a aplicação de medidas de proteção, para a sua adequada preservação.

NAUFRÁGIOS MADEIRENSES NO ARQUIVO HISTÓRICO DA MARINHA

O Arquivo Histórico da Marinha é dependente organicamente da Biblioteca Central da Marinha. Encontra-se localizado na antiga Fábrica Nacional de Cordoaria, com acesso através da rua da Junqueira, em Lisboa. Remonta a sua existência a 1843, reunindo fundos documentais que, embora recuem aos finais do século XVIII, são fundamentais para os séculos XIX e XX.

Dentro da riquíssima coleção que aí se encontra, há, evidentemente, um fundo documental dedicado aos naufrágios que abrange Portugal Continental, Açores, Madeira, Cabo Verde, Angola, Moçambique, e demais regiões ultramarinas, de onde retirámos a seguinte informação:

Caixa 457

"Ano de 1848

"Rochas" da cidade do Funchal, Madeira – late português – "Senhor dos Passos" – 10 de Dezembro – Mestre Joaquim Augusto Rocha

"Rochas" da cidade do Funchal, Madeira – Escuna portuguesa – "Eugénia" – 10 de Fevereiro – Joaquim José da Costa"

Caixa 458

"Ano de 1869

Lugar da Pedra d'Areia, freguesia do Paul do Mar, concelho da Calheta, Madeira, a 25 metros da costa – Brigue inglês – "Prince Edward" – 28 de Março – Encalhou com água aberta, salvando-se os 9 tripulantes

Ano de 1873



Figura 2.
Estrutura metálica,
anexa ao Forte de São José.
Foto: José Bettencourt.

[Nota sobre naufrágio na cidade do Funchal, Madeira]

Ilustríssimo Excelentíssimo Senhor Director Geral da Marinha

Sendo conveniente que antes de se proceder á destruição do casco e apparatus do brigue "Comet" afundado no anchoradouro do Funchal se mande rocegar e suspender o grande numero de ferros e correntes que teem sido perdidas e se teem agglomerado sobre o referido casco; determina o Ex.mo Senhor ministro e secretario de estado d'esta repartição em referencia ao officio de V. Ex.cia datado de 1 de Julho do corrente anno, que seja posto em arrematação, por empreza particular a rocega dos ditos ferros e correntes, devendo V. Ex.cia para esse fim mandar fazer os annuncios convenientes e recolher as propostas que deverá remetter finalmente para esta secretaria de estado, acompanhadas do seu parecer afim de Sua Ex.cia o ministro, reconhecer o que for conveniente na certeza de que deve o arrematante obrigar-se:

1.º *Suspender todos os ferros e correntes que existam no lugar onde afundou o brigue "Comet"*

2.º *Fornecer todas as embarcações, aparelhos e cabos necessários para tirar do mar os ditos ferros e correntes e que em pagamento poderá o governo conceder ao arrematante livres de direitos d'alfandega todos os ferros e correntes extrahidas d'aquelle local.*

E outrosim determina o mesmo Ex.mo senhor ministro que a ser indispensável ajuntar uma gratificação a dinheiro, V. Ex.cia procure redizer a gratificação á menor quantia por que for possível ajustar-se aquelle trabalho, devendo

essa quantia ser entregue unicamente depois de concluída a rocega.

Deus guarde a V. Ex.cia.

Ano de 1875

Prairha, ao sul da Praça da Marinha, Funchal – Paquete inglês – “Loudam” – 2 de Fevereiro – 1153 toneladas - Encalhou numa zona de baixios, devido a problemas na maquinaria – Toda a tripulação foi salva em lanchas da capitania

Ano de 1876

Junto ao Forte de Santa Catarina, cidade do Funchal – Barca inglesa – “Patagonia” – 3 de Janeiro – 338 toneladas – Foi empurrado contra a costa por fortes ventos do sul

Rochas da Pontinha, Funchal – Vapor português – “Valente” – 3 de Janeiro – 64 toneladas – Foi empurrado contra a costa por temporal do quadrante sul

Praia do Funchal – Escuna inglesa – “Osprey” – 12 de Maio – 96 toneladas – Consequência de um forte temporal que arrastou vários navios para a costa

Praia do Funchal – Chalupa portuguesa – “Maria 1.^a” – 13 de Maio – 59 toneladas – Consequência de um forte temporal que arrastou vários navios para a costa – Faleceu 1 dos tripulantes, o cozinheiro

Praia do Funchal – Escuna portuguesa – “Barbosa 2.^o” – 13 de Maio – 140 toneladas – Consequência de um forte temporal que arrastou vários navios para a costa

Praia do Funchal – Patacho americano – “Maurice” – 13 de Maio – 381 toneladas – Consequência de um forte temporal que arrastou vários navios para a costa

Praia do Funchal – Patacho americano – “Nellie Clifford” – 13 de Maio – 265 toneladas – Consequência de um forte temporal que arrastou vários navios para a costa – Faleceu um guarda da alfandega, levado pelo mar durante a operação de resgate

Praia do Funchal – Barca alemã – “Frau-Not” – 11 de Novembro – 449 toneladas – Consequência de um temporal do quadrante sul

Praia do Funchal – late português – “Fontes Pereira de Mello” – 11 de Novembro – 112 toneladas – Consequência de um temporal do quadrante sul

Praia do Funchal – Escuna inglesa – “Theodora” – 11 de Novembro – 142 toneladas – Consequência de um temporal do quadrante sul

Baixa de S. Tiago, Funchal – Barca alemã – “Leopoldo” – 12 de Novembro – 541 toneladas – Consequência de um temporal do quadrante sul”

Caixa 459

“Ano de 1880

Porto da Cruz, Machico – Barca espanhola – “Elvira” [sem data certa]

Ano de 1881

Porto do Funchal – 2 iates portugueses – “Alliança” e “Machado 2.^o” – 6 de Janeiro – Ambos vindos de Lisboa, com géneros diversos – Mau tempo empurrou-os contra a costa - As tripulações salvaram-se, totalizando 16 pessoas

Ponta de São Lourenço, Madeira – Vapor inglês – “Newton” – 9 de Abril – Proveniente do Brasil, ficou de quarentena no porto do Funchal, tendo seguido para Londres, posteriormente, aquando do desastre – Salvaram-se os 32 tripulantes

Ano de 1884

Praia do Funchal – Brigue italiano – “Torcuato” – 25 de Novembro – Transportava carga diversa que foi salva pela alfândega – Deu à praia, por ocasião de forte temporal

Praia do Funchal – Escuna portuguesa – “Eulalia” – 25 de Novembro – Transportava carga diversa que foi salva pela alfândega – Deu à praia, por ocasião de forte temporal, e foi praticamente toda destruída, arrastada pelo mar

Ano de 1885

Pontinha – Funchal – Galera inglesa – “Redjacket” – Deu à costa – 15 de Dezembro – Rebutaram-lhe as amarras

Praia do Funchal – Barca americana – “Veronica” – Deu à costa – 16 de Dezembro – Rebutaram-lhe as amarras

Praia do Funchal – Pontão inglês – “d’Alambert” – Deu à costa – 16 de Dezembro – Rebutaram-lhe as amarras

Praia do Funchal – [Tipologia e nação desconhecida] – “Perseverante” – Deu à costa – 16 de Dezembro – Rebutaram-lhe as amarras

Praia do Funchal – [Tipologia e nação desconhecida] – [Nome desconhecido] – Deu à costa – 16 de Dezembro – Rebutaram-lhe as amarras

Praia do Funchal – [Tipologia e nação desconhecida] – [Nome desconhecido] – Deu à costa – 16 de Dezembro – Rebutaram-lhe as amarras

Ano de 1887

A 6 milhas do Porto do Funchal – Patacho português – “Neto” – Submersão por água aberta – 189 toneladas – 18 de Novembro – Salvaram-se 4 tripulantes nos botes da embarcação

Ano de 1892

Lugar do Gorgulho, Madeira – Patacho sueco – “Achilles” – 4 de Março – Salvou-se toda a tripulação

Ano de 1895

Porto Novo, Funchal – Patacho Português – “Madeira” – 10 de Maio

[Nota sobre o naufrágio do “Madeira” no porto novo, Funchal]

Ilustríssimo Ex.mo Senhor Capitão do Porto do Funchal

O abaixo assignado capitão do patacho nacional “Madeira”, naufragado como se depreende do seu relatório e protesto marítimo, vem

com o máximo pesar comunicar a V. Ex.a os seguintes factos:

1.º Que o navio em seguida ao rebentar a primeira amarração, fez todos os signaes de socorro possíveis como fogachos, fogueira de alcatrão, businando, apitando, etc.

2.º Que o paquete nacional “Funchal” entendeu esses signaes apitando por espaço de um ou dois minutos.

3.º Que o abaixo assignado provará se preciso for, em que de bordo do paquete Funchal, observaram os momentos em que rebentou a primeira e segunda amarração.

4.º Que finalmente o abaixo assignado extranha que um navio paquete nacional desprezasse assim os socorros e os deveres da humanidade, podendo ser a causa da morte de toda a equipagem do navio naufragado – Pedindo a V. Ex.cia vénia para reservar em meu poder um duplicado d’esta minha participação.

Deus guarde a V. Ex.cia

Funchal, 11 de Março de 1895

Guilherme Augusto Vidal”

Caixa 460

“Ano de 1896

Baía de Machico, Madeira – Barco de carreira português – “Henriqueta” – 30 de Novembro – Temporal, submergiu o navio, que trazia carregamento de vinho e grão.

Baía do Funchal, Madeira – Lugre português – “Commercio” – 27 de Outubro – Faleceram 2 pessoas

Molhe da Pontinha, Funchal – Brigue francês – “RenéeAdrienne” – 27 de Outubro

Ano de 1901

Junto ao Ilhéu Chão, Madeira – Barco de pesca português – “Mathilde” – 21 de Fevereiro – Naufragou durante um forte temporal, tendo falecido 11 pessoas. 3 foram resgatadas por outro barco de pesca

Ponta da Cruz, Madeira – Barco costeiro português – “Viajante Cargueiro” – 13 de Março – Naufragou durante um temporal, tendo falecido 7 tripulantes. Outros 7 foram salvos por um vapor inglês

Ano de 1902

Ilhas Desertas, Madeira – Vapor inglês – “Lagos” – 17 de Janeiro – 1116 toneladas – Naufragou no meio de forte nevoeiro, tendo todos os 52 tripulantes fugido nos botes da embarcação

Ilhéu Chão, Madeira – Barco de pesca português – “Conceição” – 22 de Janeiro – Naufragou no meio de um temporal, sendo os 11 tripulantes salvos por um vapor que por ali passava

Ano de 1904

Baía do Funchal, Madeira – Barca norueguesa – “Noah” – 21 de Dezembro – 436 toneladas – Foi a pique – 10 tripulantes salvaram-se



Figura 3.

Estrutura visível do Pronto.

Foto: Pedro Vasconcelos.

Ano de 1907

Porto do Funchal – Pontão de nacionalidade estrangeira, não identificada – “Macedon” – [Dia e mês não identificado] – Encontrava-se a 25 braças de profundidade, tendo a capitania requisitado a sua sinalização, por se encontrar em local onde habitualmente fundeavam os navios de maior calado, estrangeiros.

Porto da Ribeira Brava, Madeira – late português – “Maria” – 18 de Janeiro – Embateu em pedras junto à entrada do ancoradouro, tendo afundado – Salvaram-se todos os tripulantes e passageiros, com a exceção de um, natural da Ribeira Brava, que desapareceu – O resgate ocorreu com o apoio dos barcos do porto, e com os botes da embarcação

Ano de 1909

Ponta Delgada, Madeira – late americano – “Varuna” – Partiram cinco escaleres com os náufragos mas apenas um chegou ao lugar de Porto Moniz – Procedia de Bermudas para Marselha – Encalhou nas pedras do lugar de Achadas, devido ao cerrado nevoeiro

[Documentação referente ao naufrágio do “Varuna” em Ponta Delgada, Madeira]

NOTÍCIA DE DIÁRIO DE NOTÍCIAS DO FUNCHAL, SÁBADO, 19 de NOVEMBRO DE 1909

O encalhe do «yacht» americano “Varuna” a oeste da Ponta do Tristão.

Publicamos em seguida os telegrammas que foram hontem enviados á casa Blandy pelo comissário do Gavião:



Figura 4.
Caldeira do *Newton*
ou do *Forerunner*.
Foto: Pedro Vasconcelos.

Porto de Moniz, 17 ás 6,30 t.

Encontram-se aqui 52 naufragos, incluindo Mr. Higgins. Um tripulante do «Varuna» morreu afogado.

Se o mar melhorar, partiremos amanhã de manhã para o Funchal.

Fomos ao local do sinistro esta manhã. O «Varuna» está encalhado entre dois penedos, entre o Ribeiro da Cruz e a Ribeira do Tristão, ficando lhe sobranceira uma grande rocha.

Não é possível fazer-se nada, em consequência da muita vaga de mar.

Idem, 18, ás 11,40m da m. – O «Butio» chegou ás 8 e meia horas. O «Gavião» está esperando aqui que o tempo melhore. O «Gavião» foi ao local do sinistro mas nada pode fazer. O «Butio» espera para amanhã. A levadia tende a melhorar. Avisarei partida.

Idem, 18, ás 4h. da t.

«Gavião» parte ás 3 e meia com 24 naufragos pela costa de leste. “

NOTÍCIA DE DIÁRIO DE NOTÍCIAS DO FUNCHAL, SÁBADO, 20 de NOVEMBRO DE 1909
“Estado actual e situação do «Varuna»

Este yacht não tem uma das hélices e soffreu muitos rombos no fundo. O convéz está também avariado. O mar batelhe de popa e percorre todo o navio, invadindo-o a cada passo. Já lhe tem arrancado madeiras, camas e diversos outros objectos. A chaminé ameaça cahir.

O Varuna está adornado para o lado do mar, circumstancia que naturalmente mais aggrava a situação.”

Para além desta informação, foi, igualmente, consultado o fundo referente aos encalhes, também ele com dados referentes a todas as aludidas nações. Desse fundo, foi possível retirar as seguintes informações, no respeitante ao arquipélago da Madeira:

Caixa 222 – 1

Ano de 1842

[Documentação sobre encalhe no porto do Funchal]

“Tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Ex.a para que se sirva fazer presente a Sua

Magestade A Rainha, que quarta feira 5 do corrente pela volta das 11 horas para o meio dia encalhou na Praia da Ribeira do Socorro próxima a esta cidade a barca inglesa “Prometeus”, procedente de Newport, com 600 toneladas de carvão de pedra para a Ilha de Grenada.

Esta embarcação segundo dizem abriu uma agoa a 30 do mez passado na latitude 30.º a qual indo progressivamente a mais apenas lhe deo tempo de conseguir o expediente que tomara.

Pela Alfandega forão dadas todas as providencias para a liquidação do casco e carga. A tripulação acha-se toda nesta cidade.

Deus guarde a V. Ex.a

Funchal aos 8 de Outubro de 1842

Ao IllustrissimoExcelentissimo Senhor Ministro

Secretario de Estado dos Negocios da Marinha
Do Governador Civil do Funchal”

Ano de 1877

[Nota sobre trabalhos de remoção de destroços na baía do Funchal]

“Tendo presente o officio de V. Ex.a de 27 do corrente sob n.º 46 do Livro 4.º ao qual não respondi logo, por ter estado ausento do Funchal, o que agora venho fazer como me cumpre.

Tendo-me sido pedida em 1 de Junho ultimo, pela capitania do porto do Funchal, hoje ao digno cargo de V. Ex.a a remoção dos restos do vapor “Loudan” encalhado em frente da praia d’esta cidade, dei-me pressa em saptisfazer tão imperiosa necessidade e não duvidei empregar a dynamite n’aquelle trabalho, conseguindo-se empregala com a devida cautela – e obtendo-se os resultados saptisfatorios que a V. Ex.a não são desconhecidos.

Nos referidos trabalhos empreguei effectivamente Guilherme d’Albuquerque França, como operário practico n’esta especialidade, e considerando a vantagem do emprego da dynamite nos trabalhos, onde se requer maior força explosiva, e tractando-se da destruição de duas baixas em frente da freguezia do Campanario, denominadas “O Bispo e a Raiz” mandei-as prefurar - e ordenei o emprego de alguns tiros de dynamite, para as destruir tanto quanto possível, encarregando effectivamente ao mencionado practico Guilherme d’Albuquerque este serviço.

Não tenho tido por ora, razões para crer que se abuse d’este serviço, para á sombra d’ele se praticarem actos que são contrários ás leis, e terminantes resoluções do governo, e se os tivera tido já teria providenciado para fazer cessar o abuso.

Como porem, V. Ex.a de certo procederá a averiguações, e no intento de o auxiliar só posso fornecer a V. Ex.a o nome dos remadores que em barco d’esta Direcção transportarão o ditto Albuquerque áquelle ponto para executar o mencionado trabalho. São elles João José João Fernandes – Basilio Pestana e Manoel Fernandes – todos operários empregados na obra da estrada

da Pontinha á Alfandega os quais V. Ex.a poderá ouvir sobre o acontecido.

Resta-me pedir a V. Ex.a o obsequio de me comunicar o resultado das suas averiguações, caso que ellas, o que não é de esperar, confirmem as suas apreensões.

Deus guarde a V. Ex.a

Funchal, 30 de Outubro de 1877

Director Geral das Obras Públicas no Funchal”

Ano de 1888

“Illustríssimo Excelentíssimo Senhor

Participo a V. Ex.a que no dia 29 do mês findo encalhou na praia deste porto no sítio do Cabeço distante desta villatres milhas pelas 2 ½ horas da tarde a barca austríaca “Otak” pertencente á praça Fiume da Casa ErmanoGolobavich procedente de Cagliari com um carregamento de sal para Nantes. A tripolação é composta de 12 homens incluso o Capitão.

O capitão não abandonou a embarcação, a qual se conserva encalhada e firme.

A causa do encalhamento da barca é devido ao grande temporal que soffre na Lat. 33º,53/Loj. 17.24 P. Greenwich a 70 milhas a N. desta ilha, que se soltou abrir uma agua e o sal que corrompeu a bomba.

Deus guarde a V. Ex.a

Delegação da Capitania do Porto do Funchal na ilha do Posto Santo

1 de Dezembro de 1888”

Ano de 1890

“Tenho a honra de participar a V. Ex.cia que o hiate denominado “Colombo” que se achava encalhado na praia d’este porto d’esde 1887 em estado de innavigabilidade foi de todo desmanchado.

Nas mesmas condições se encontra o hiate denominado “Roque”, o qual continua encalhado n’esta praia, ao desprezo dos donos o que communico a V. Ex.cia para os fins convenientes.

Deus guarde a V. Ex.cia

Delegação da Capitania do Porto do Funchal na ilha do Porto Sancto, 27 de Fevereiro de 1890”

“Tenho a honra de communicar a V. Ex.cia que hoje pelas 3 horas e 30 p.m. deu parte João Pedro, arraes d’um barco de pesca d’esta ilha, que tinha achado um pedaço d’um escaler encalhado no sítio da terra de dentro, encontrando numa pequena tábua o nome de “Claymore”.

Não tem valor os pedaços do dito escaler por estarem tudo em estiras, é quanto me cumpre levar ao conhecimento de V. Ex.cia para os fins convenientes.

Deus guarde a V. Ex.cia

Delegação da Capitania do Porto do Funchal na ilha do Porto Santo, 26 de Julho de 1890.”

Ano de 1893

“Participo a V. Ex.cia que tendo encalhado n’esta praia no dia 15 do corrente pelas 4 horas da tarde, devido ao grande temporal do sul, a chalupa denominada “Henriquetta de que é arraes Anto-

nio Fernandes, não compareceu ao mencionado naufrágio o cabo do mar Claudio Antonio Pucas.

Durante a noite em quanto a embarcação não ficou salva, esteve sempre ardendo uma grande fogueira que por muitas vezes alumiaava o ilhéu de cima e ilhéu de baixo, e mesmo assim o inhabil cabo de mar não deu por este facto.

Delegação da Capitania do Porto do Funchal no Porto Sancto aos 16 de março de 1893.”

“Crumpre-me dar conhecimento a V Ex.cia que fundeu n’este porto no dia 14 do corrente pelas 3 horas da tarde a chalupa denominada “Henriquetta” procedente de Santa Cruz, ilha da Madeira com carga de lenha.

No dia 15 como o vendaval crescesse e as soberbas ondas increspavam cada vez mais e a tripolação meia morta e cansada da noite e durante o dia e como não possuem suspender a corrente por terem pouca gente, virão se obrigados ás 4 horas da tarde largarem o ferro e assim vieram sobre as ondas rolando até ficarem na praia encalhados.

O arraes e um dos tripolantes vieram sempre agarrados aos cabos do mastro e os mais forão obrigados a virem dentro da escotilha e só depois de encalhado é que o arraes ordenou que sahisses.

Pela grande aptidão do arraes é que se salvou toda a tripolação e bem assim á generosidade do povo que accudiu á praia aonde contava-se para mais de quinhentas pessoas entre ellas todas as autoridades desta ilha e o destacamento estacionado na mesma.

Salvou-se quasi toda a carga, o carco tem uma diminuta avaria o que participo para conhecimento a V. Ex.cia.

Deus guarde a V. Ex.cia

Delegação da capitania do Porto do Funchal na ilha do Porto Santo em 17 de Março de 1893.”

CONCLUSÕES

Durante a pesquisa documental efetuada no Arquivo Histórico da Marinha, foram detetados, documentalmente, 42 naufrágios e outros 6 enclaves. Acrescem cerca de mais de uma centena, resultado de pesquisas efetuadas em bibliografia de referência para o arquipélago da Madeira. Conforme referido, pelo menos 6 naufrágios são conhecidos e visitados, em moldes que se aproximam de autogestão pelos operadores privados marítimo-turísticos de mergulho.

Assim, cremos que é através do trabalho continuado e em rede, de investigação, que paulatinamente, se pode ir aumentando o conhe-



Figura 5.
Canhão na Ponta do
Patacho.
Foto: Alexandre Brazão.

cimento disponível e, conseqüentemente, ir aprimorando a capacidade de proteção, gestão e fruição do património cultural subaquático do arquipélago da Madeira, sendo que, por essa via, também se aumenta o valor desse património em toda a região da Macaronésia.

Porém, há que antever muito além da investigação, pois que, para se proteger esse património, num sistema democrático, é fundamental que este seja apropriado pelos cidadãos, diluindo a autoridade pelos atores sociais, principalmente aqueles que têm relação direta de interesse e valor com o mesmo. A diluição da autoridade, ou seja, da responsabilidade de preservar o que será legado aos vindouros, não perde poder ao ser partilhada, antes se reforça em capacidade, legitimidade e intensidade. A veiledade de Estados, que julgaram deter capacidade rigorosa de policiamento das suas costas e dos seus mares, esmoreceu, face aos múltiplos casos de pilhagens

já constatadas, fazendo antever o que nunca chegou ao conhecimento público.

A proteção de sítios e objetos subaquáticos, por parte das autoridades nacionais, é, pela primeira vez, discutida internacionalmente, pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 1982. Os Estados, que ratificaram, ficaram obrigados à criação de mecanismos de gestão e regulamentação da proteção do património cultural subaquático, ainda que não fossem alvo de regulações específicas.

Desde 1993, a UNESCO conjugou esforços para criar um novo modelo, para o incentivo da proteção desse património, legalmente vinculado, que se veio a materializar na criação da *Convenção para a Proteção do Património Cultural Subaquático*, em 2001. Trata-se de um instrumento de importância fundamental para a salvaguarda dos sítios submersos, que postula a importância do património subaquático como herança comum de toda a Humanidade e incentiva, através de um conjunto de princípios e diretrizes, a sua defesa. O Governo da República Portuguesa ratificou-o em 2006.

Assim, a aplicação da mesma, na Região Autónoma da Madeira, revela-se fundamental, para se poder atuar em diferentes níveis e estreitar ainda mais as colaborações e cumplicidades, que se pretendem ainda mais intensas, entre as duas regiões.

BIBLIOGRAFIA

- MONTEIRO, A.; PINHEIRO, S.; MARTINS, A.; FIGUEIREDO, J. e CASIMIRO, T. (2012) – “The Underwater Cultural Heritage National Database: regional contributions from the Madeira archipelago and the Sado/Grândola estuarine complex.” In *Actas das 2.ª Jornadas de Engenharia Hidrográfica*. Instituto Hidrográfico da Marinha, Lisboa. pp. 337-340.
- STÉNUIT, R. (1975) – “The Treasure of Porto Santo.” In *National Geographic Magazine*, n.º 148. National Geographic Society, Washington D.C.. pp. 260-275.
- PHIP, B.; SOUSA, E.; NUNES, F.; (2013) - “Escavações Arqueológicas no Forte de São José, Funchal.” In *Três Séculos de Humanização de um Rochedo à Beira-Mar*. Centro de Estudos de Arqueologia Moderna e Contemporânea.

