



Coastal developments and waterfront constructions: city, dyke, dam and marina building

Alexandre Monteiro

Instituto de Arqueologia e Paleociências (Universidade Nova de Lisboa, Portugal)

Castelo do Bode dam, 1942 - 1950



# Vilarinho das Furnas, 1972



Roman *Mutatio* mile XXX

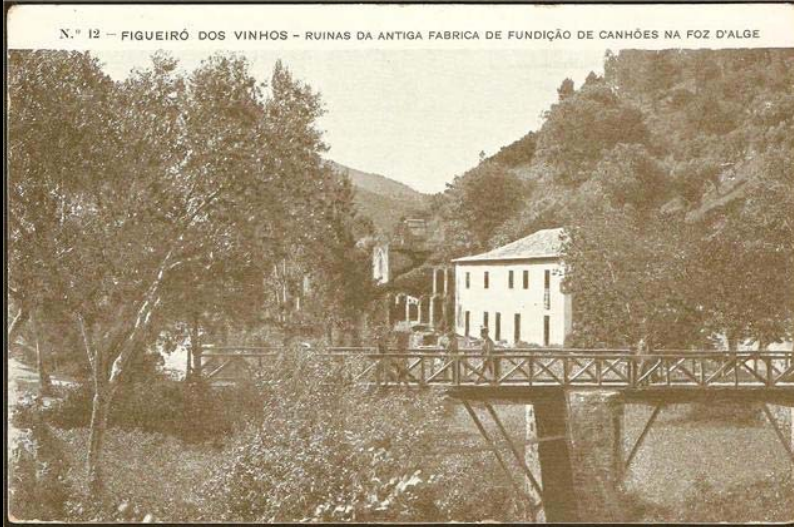


Fratel, 1973





# Alge river ironworks, 18th century



An aerial photograph showing a vast, arid landscape characterized by a dense network of dry, branching channels and cracks in the earth. A prominent, wider channel runs diagonally from the upper right towards the lower left. The terrain is a mix of dark brown and tan colors, indicating different soil compositions or moisture levels. The overall appearance is that of a severely dry and eroded environment.

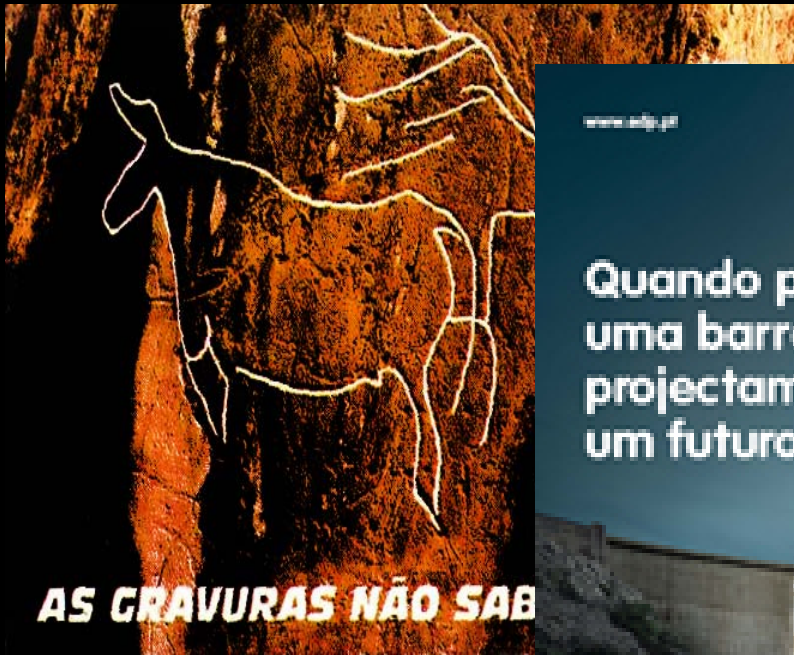
Foz Côa, 1992 - 1994



Alqueva dam, 2000







**AS GRAVURAS NÃO SABEM**

[www.edp.pt](http://www.edp.pt)



Quando projectamos  
uma barragem,  
projectamos  
um futuro melhor.



**consequências gravíssimas e irreversíveis  
para Portugal e para as gerações futuras...**

**GENS? NÃO!**

**ainda é possível!**

o Cidadania para o Desenvolvimento no Tâmega



**!**

**os de cidadãos  
alistas que já  
ta contra um  
ais e culturais,  
gro político e  
ara para ter**

The Final Report of the  
National Reservoir  
Inundation Study



Volume I • Summary

History Submerged - A Legacy of Modernity

An investigation of archaeological and social impacts of large scale dam  
construction in the Western United States



Thesis submitted by  
Bradley L. Garrett  
February 2006

Thesis submitted in partial fulfilment of the requirements for the Degree of  
Master of Maritime Archaeology in the School of Anthropology, Archaeology  
and Sociology at James Cook University

(Revised for submission to JCU library January 2007)





**F&A** Almeida

Serralharia  
Calçilhos  
Tesoireira  
Tel. 219 856 033 - 1



Cais do Sodré shipwreck

Importante achado arqueológico

# DOIS BARCOS

PRESUMIVELMENTE ROMANOS

NAUFRAGADOS NO SÉC. II

NO PORTO DE PORTIMÃO

TRAZIDOS À SUPERFÍCIE FRAGMENTOS  
DE CERÂMICA, PEÇAS DE METAL E UMA  
MOEDA DE OURO

so deveria pedir a ajuda de uma  
equipa de mergulhadores. O  
Helder Mendes fora também  
avisado. O eng. Farijoa con-  
firmava que se deveria tratar de  
um barco de certa idade.

É o arquitecto Ribeiro Modesto  
a acrescentar:

— Uma equipa de mergulha-  
dores da Federação Portuguesa  
de Actividades Submarinas des-  
locou-se imediatamente a Por-  
timão. Mergulhámos durante  
dois dias, embora as condições  
do rio não fossem famosas. Ve-

## VESTÍGIOS DE UMA BATALHA ENTRE MOUROS E NORMANDOS?

Perante o desconhecimento  
e a ignorância, todas as hipó-  
teses, por mais fantasiosas que  
sejam, são admissíveis. Os te-  
souros submarinos sempre des-  
pertaram, aliás, as imaginações

e iluminaram os sonhos de in-  
fância.  
Entre a descoberta dos bar-  
cos e a recuperação de um tex-  
to literário, pergunta-se agora  
se não existirá alguma relação.

O dr. Borges Coelho, votado  
a estudos arabistas, deu agora  
a conhecer um texto árabe que  
dá conta de uma feroz bata-  
lha travada na ribeira de Sil-  
ves entre uma frota normanda  
e a armada mourisca encarre-  
gada da defesa daquela cidade.

Será o achado de Portimão  
um vestígio desta sangrenta  
batalha?

O texto de Iboe Adati (que  
o dr. Borges Coelho extraiu  
das «Recherches sur l'Histoire  
et la littérature de l'Espagne»,  
de R. Dozy (2ª edição, Leyde,  
1869), e incluiu no segundo vo-  
lume da sua obra «Portugal na

que a frota se compunha de  
26 navios.  
Chegaram depois outras can-  
tas dessas paragens que conti-  
nham informações sobre os  
normandos. Entre outras coisas  
informavam que os pagãos ba-  
riam pilhado aqui e ali e ti-  
nham chegado à planície de  
Lisboa. Os muçulmanos mas-  
saram contra eles e deram  
lhes batalha, na qual muitos  
dos nossos morreram como  
mártires; contudo, também va-  
rios infelizes aí encontraram  
morte.

Seguidamente, a frota mu-  
çulmana saiu do porto de Se-  
vilha e atacou a dos norman-  
dos na ribeira de Silves. Os  
nossos putaram vários navios  
inimigos fora de combate, li-  
beraram os prisioneiros mu-  
çulmanos que aí se encontra-  
vam, mataram um grande nú-  
mero de inimigos e passaram a  
outros em fuga.

Desde então chegaram a es-  
da luterante a Córdoba, da Odi-  
dente, novas sobre o movimen-  
to dos normandos, até que Al-

Sevilha saiu do porto de Se-  
vilha e atacou a dos norman-  
dos na ribeira de Silves. Os  
nossos putaram vários navios  
inimigos fora de combate, li-  
beraram os prisioneiros mu-  
çulmanos que aí se encontra-  
vam, mataram um grande nú-  
mero de inimigos e passaram a  
outros em fuga.

Desde então chegaram a es-  
da luterante a Córdoba, da Odi-  
dente, novas sobre o movimen-  
to dos normandos, até que Al-

Não se esqueça  
de verificar, antes de partir, se o seu

### PASSAPORTE

de encontra em dia,  
Lembre-se que a STAR  
está de lhe obter  
respostando-lhe um tempo  
que certamente lhe é preciso.



Estados Unidos, França, Alemanha, Itália, Espanha, Portugal, Grã-Bretanha, Irlanda, Países Baixos, Bélgica, Luxemburgo, Dinamarca, Noruega, Suécia, Finlândia, Suíça, Áustria, Alemanha Ocidental, Alemanha Oriental, Polónia, República Checa, Eslováquia, República Eslovaca, República Tcheca, República Polaca, República da Coreia do Sul, Coreia do Norte, Japão, China, Índia, Tailândia, Vietnã, Laos, Camboja, Filipinas, Indonésia, Malásia, Singapura, Brunei, Austrália, Nova Zelândia, Canadá, Estados Unidos da América, México, Central e América do Sul, África do Sul, Índia, Paquistão, Bangladesh, Nepal, Sri Lanka, Maldivas, Singapura, Brunei, Austrália, Nova Zelândia, Canadá, Estados Unidos da América, México, Central e América do Sul, África do Sul, Índia, Paquistão, Bangladesh, Nepal, Sri Lanka, Maldivas.



Uma equipa de mergulhadores da Federação Portuguesa de Actividades Submarinas deslocou-se imediatamente a Portimão





# Horta harbour, Azores







Residencia de Simancas

Residencia de Simancas

SECRETARIA DE SIMANCA

[G. A. Leg. 490-]

M.P. y D. V-225  
A.G.S., M.P. y D., V-225



VILA RICA

Carnedinas

S. Antonio

S. Francisco

Collegio

La Mare

Ribeira dos Flamengos

Pillar House

Travesseiro

Castello de S. Joao de Deus

Fort de Lagoa

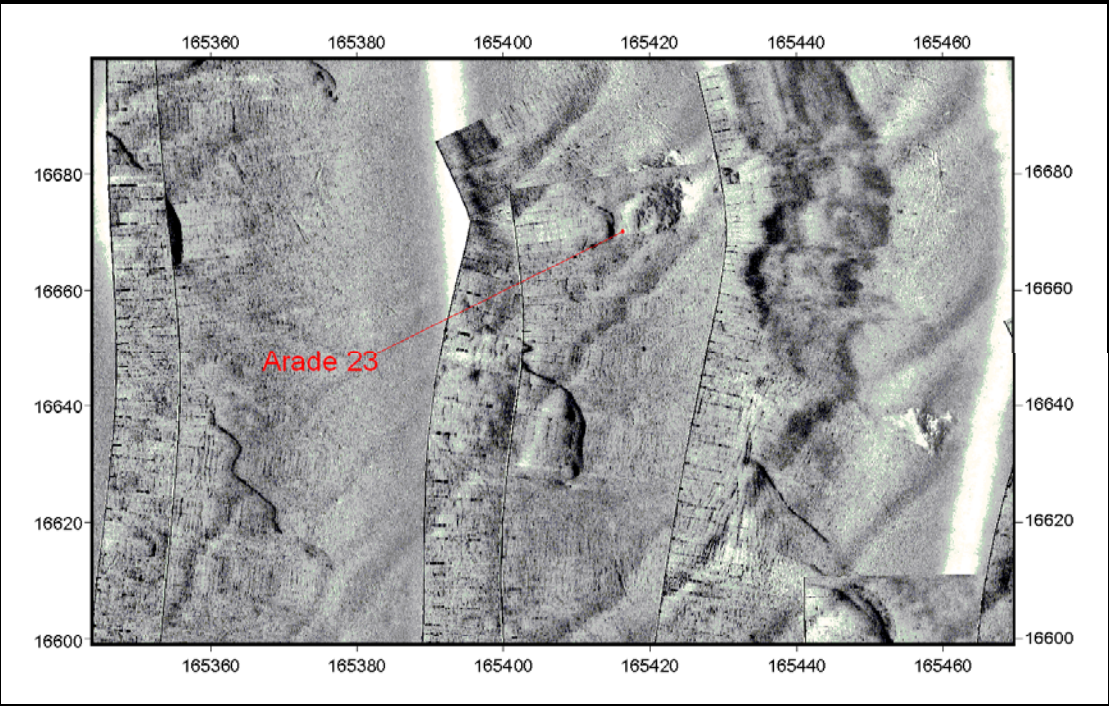
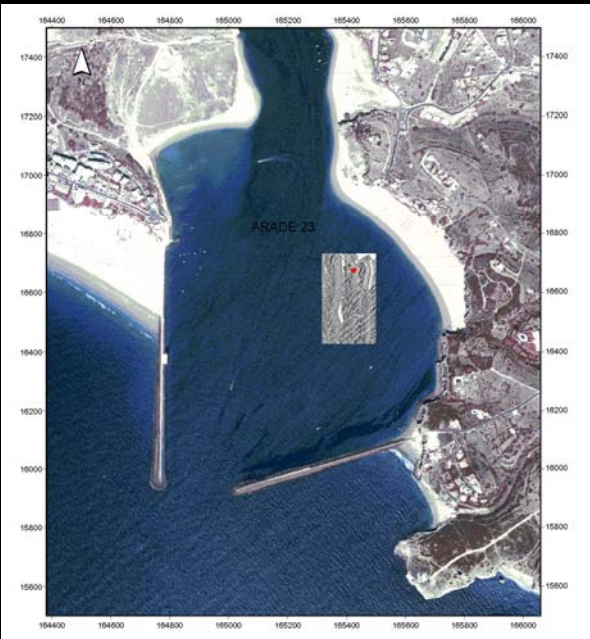
Praya da Arca (Sandy Beach)

Watering Place

1  
1 1/2  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

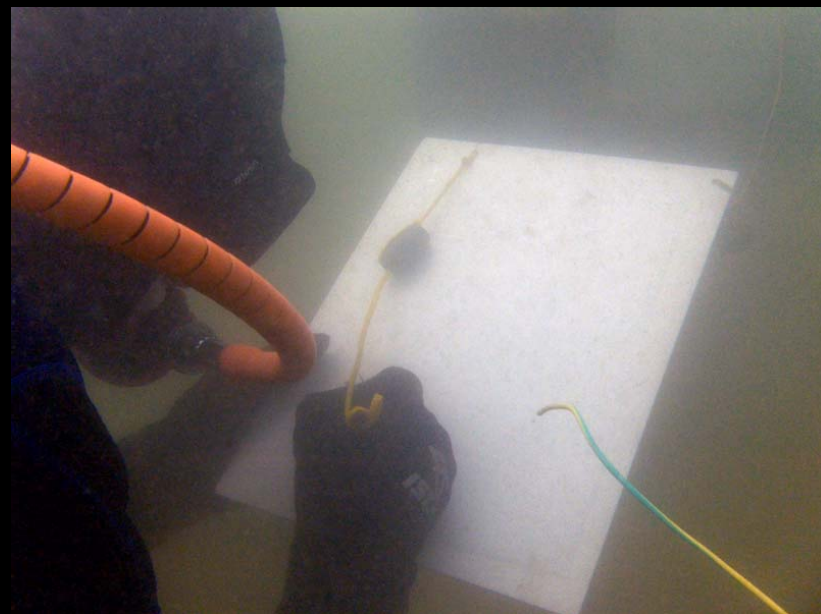


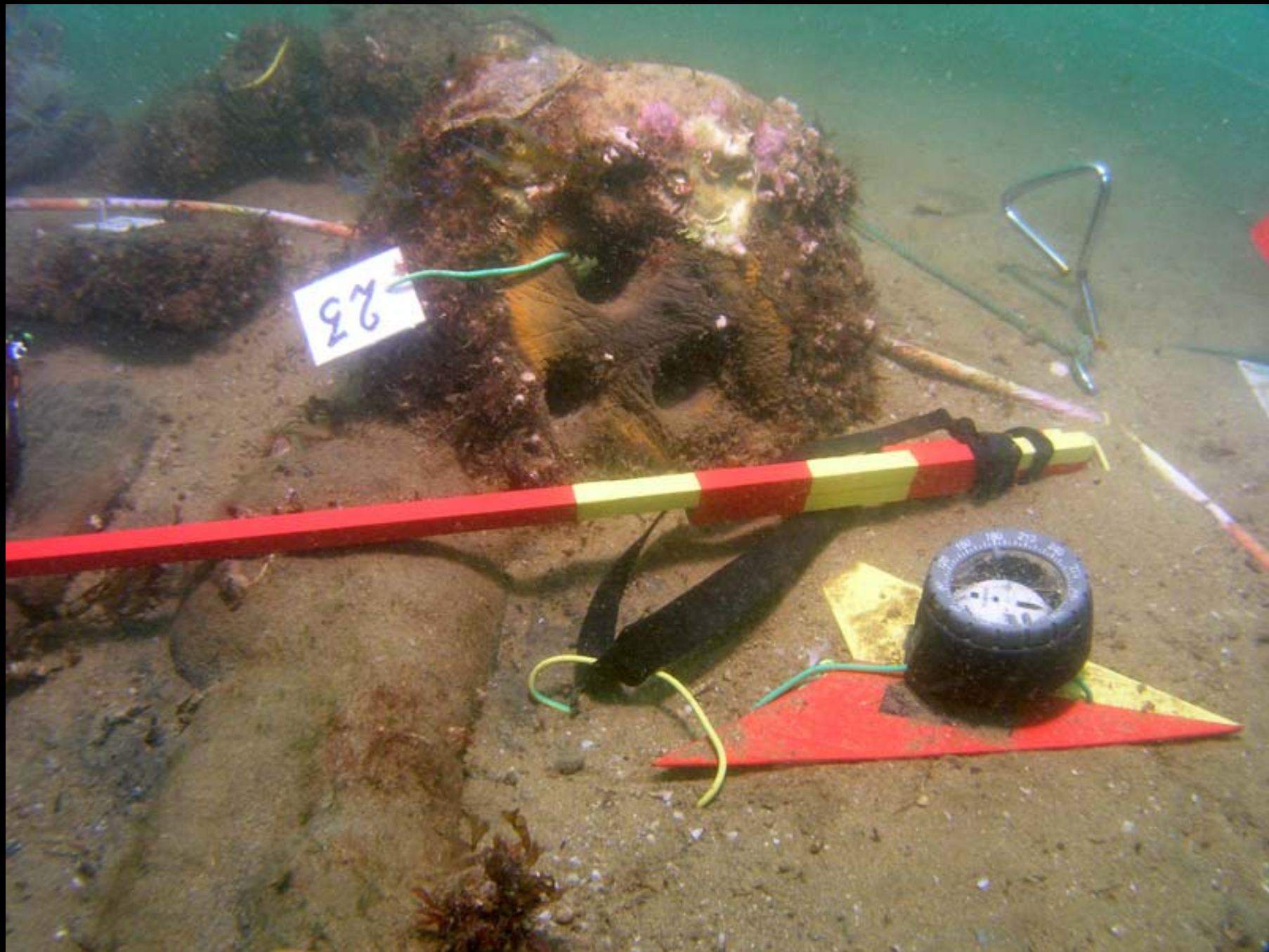
# Arade river





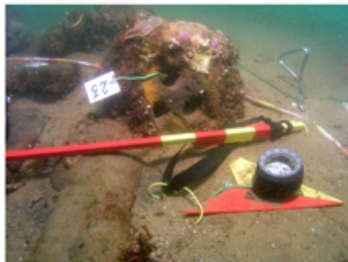
Portimão, 2008







Bigota (23)



Cravo em bronze



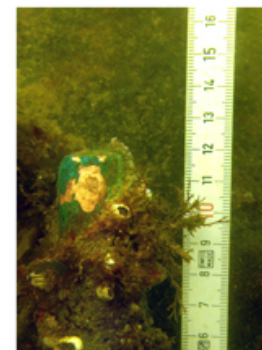
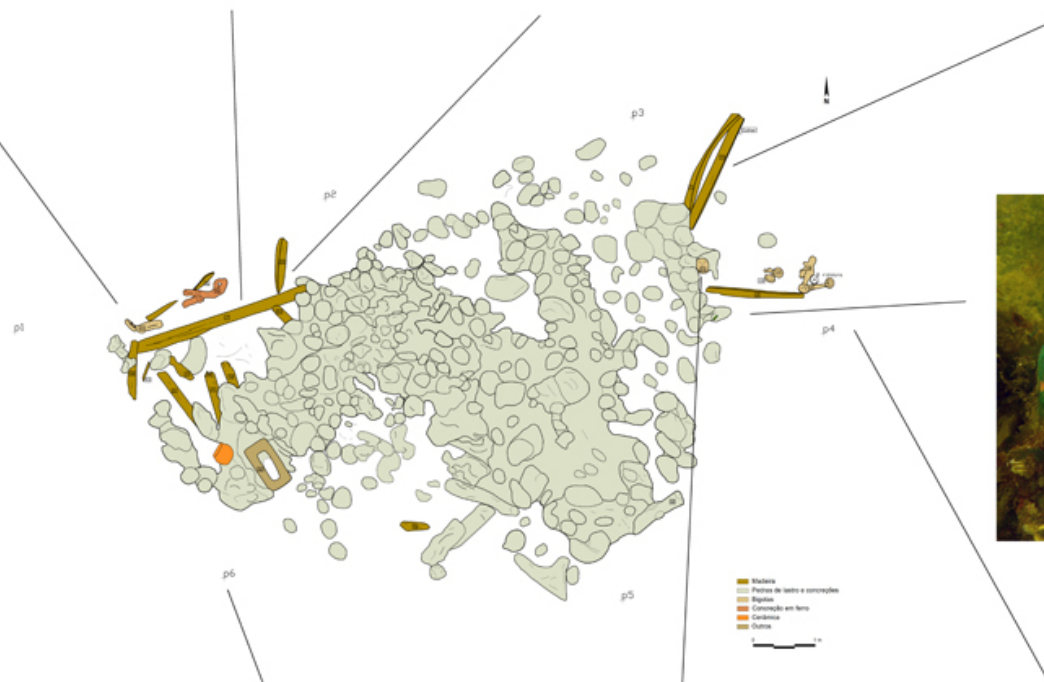
Cavilha em bronze



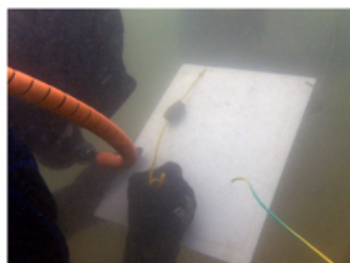
Cavilha de secção quadrada, em bronze



Limpeza superficial através de sugadora hidráulica



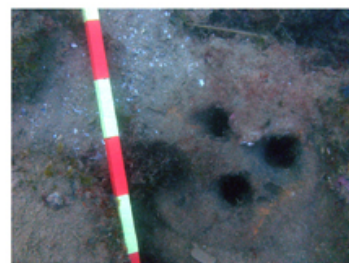
Cavilhão em bronze



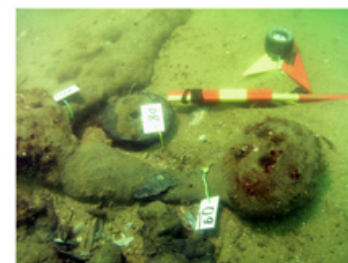
A visibilidade no local oscila entre os 10 cm e o metro



A rede de pontos fixos de controlo foi estabelecida pelo uso do software de GIS subaquático Site Recorder 4



Bigota (24)



Alma de moitão, bigota (9) e concretão associada







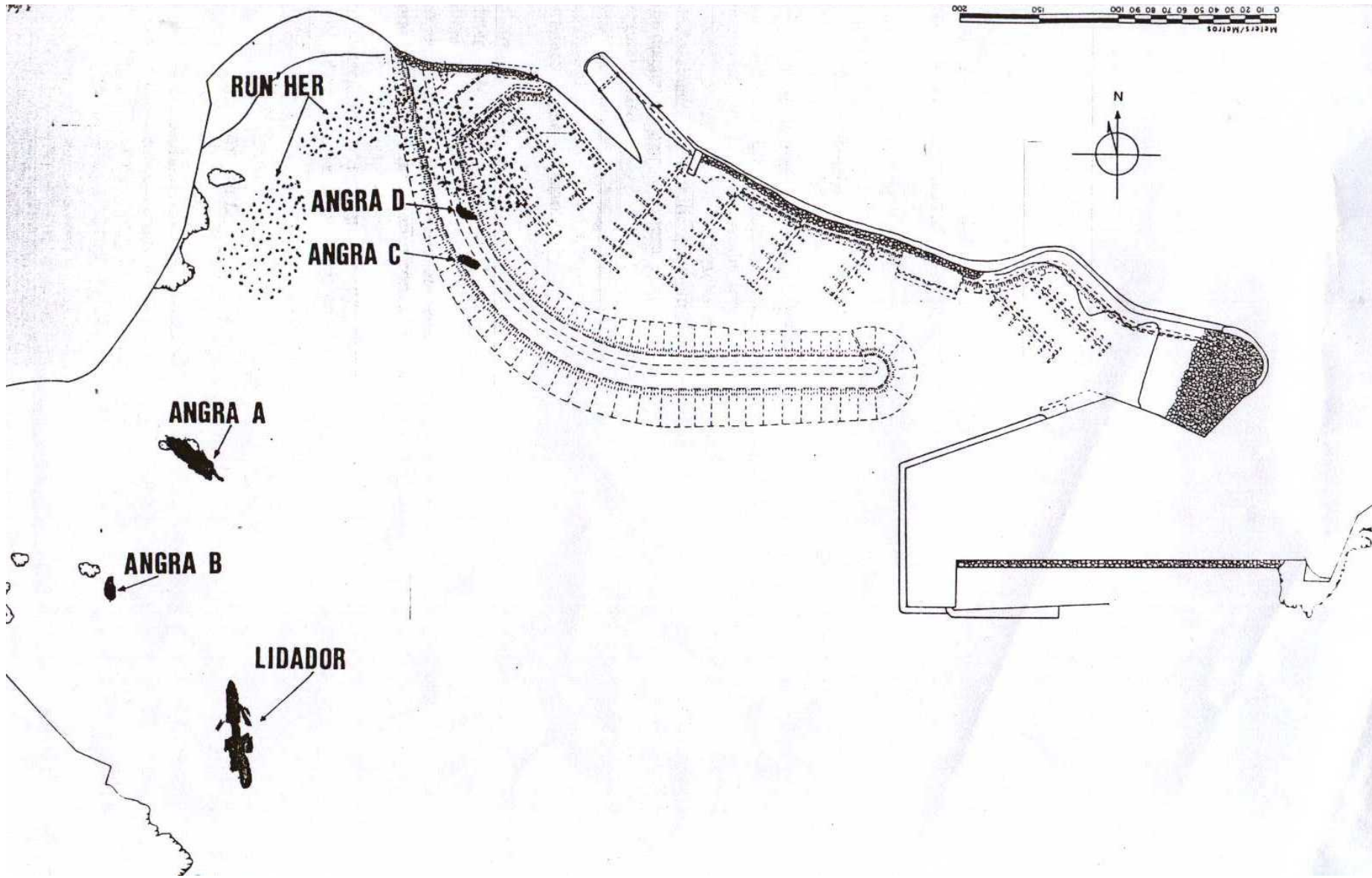
FERNÃO DE MAGALHÃES  
SG-2-TL





# INA, 1996



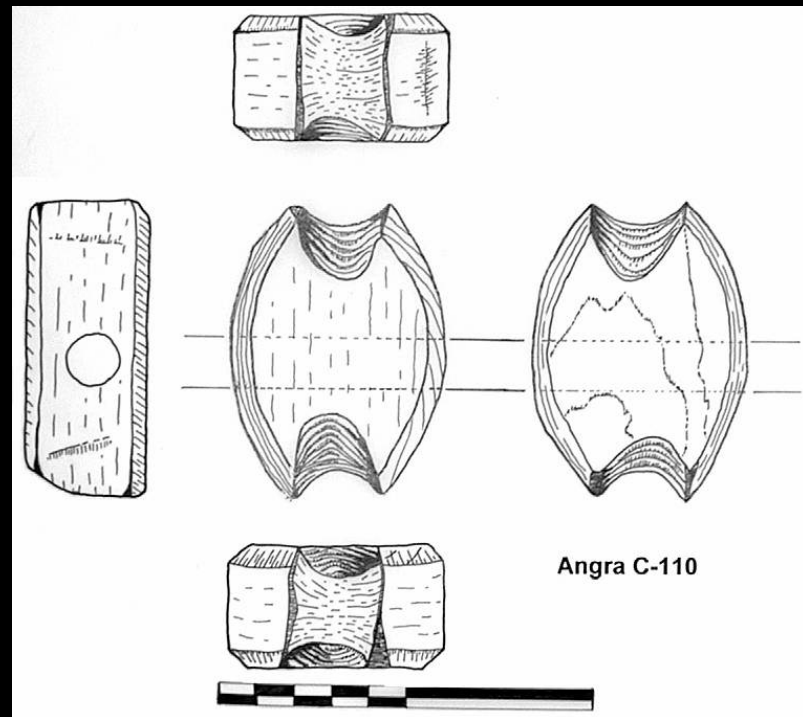
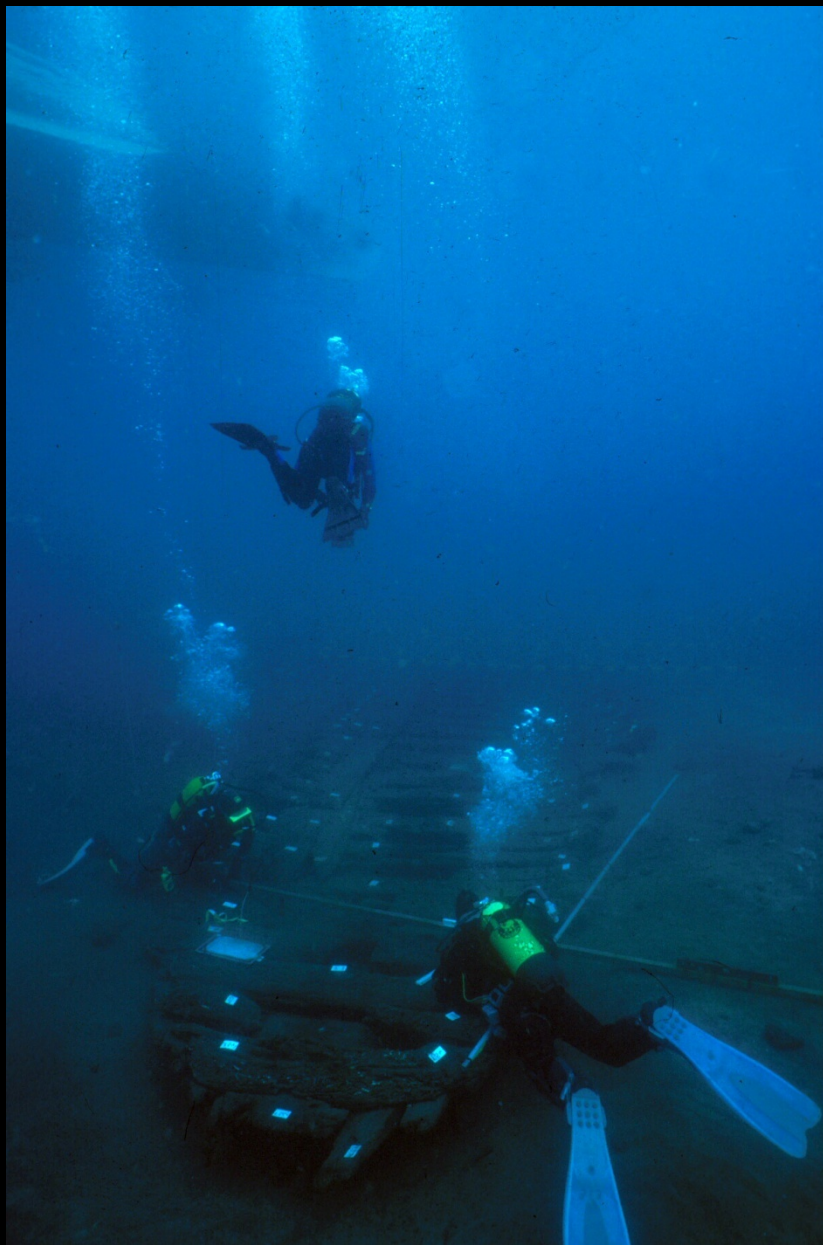


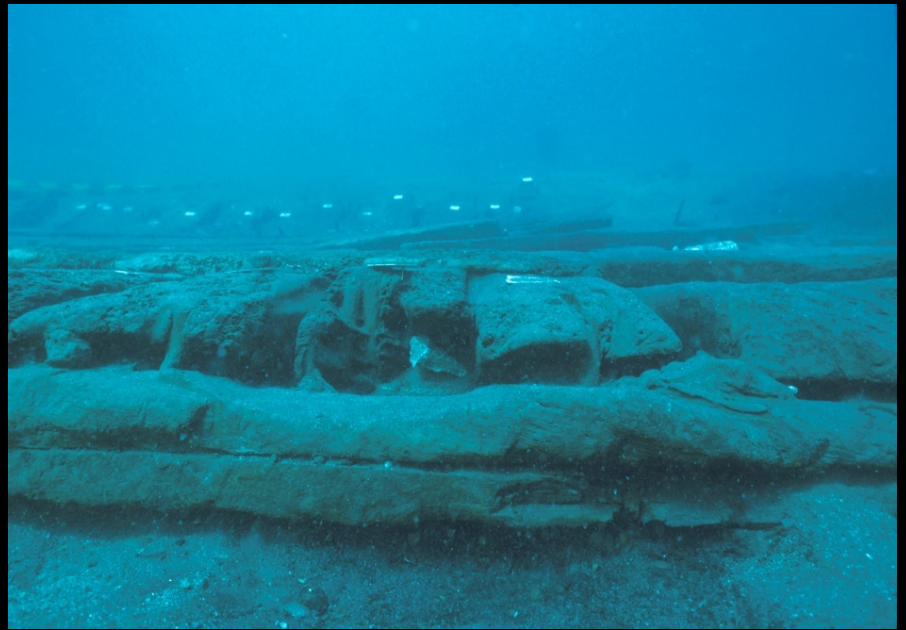


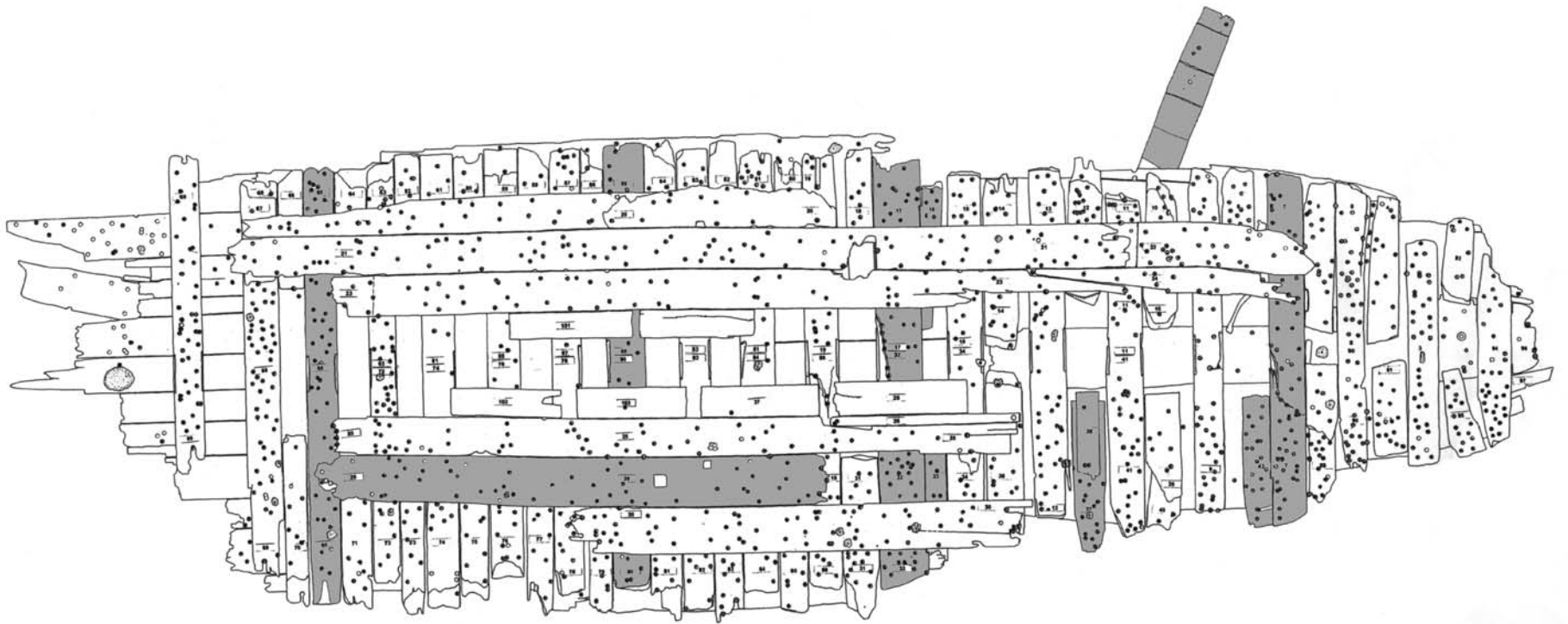


Açores, 1998

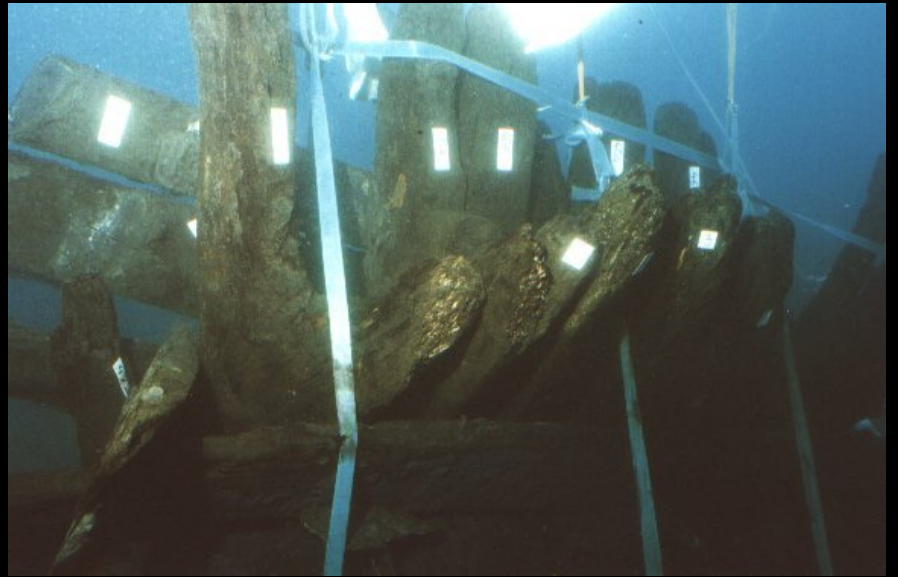








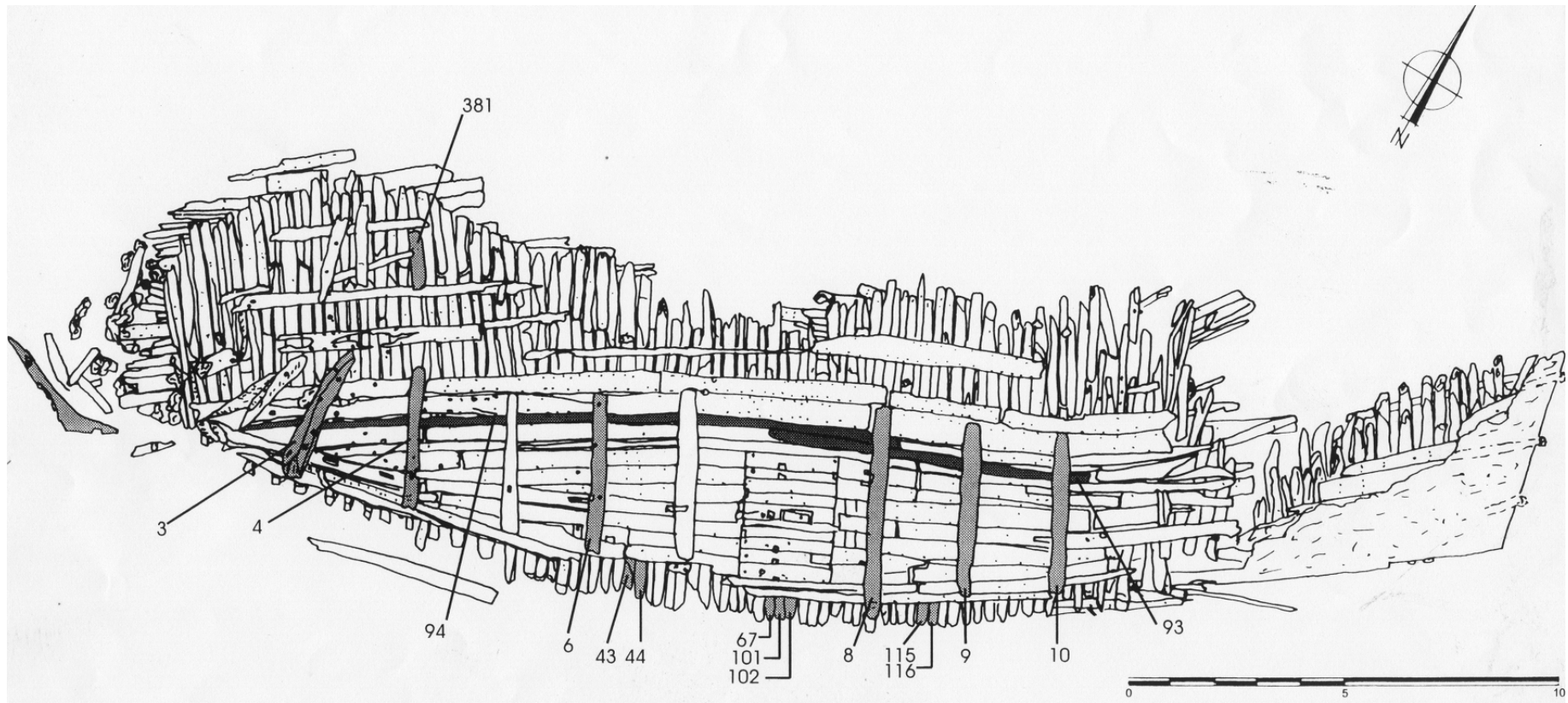
0 Angra C 2m











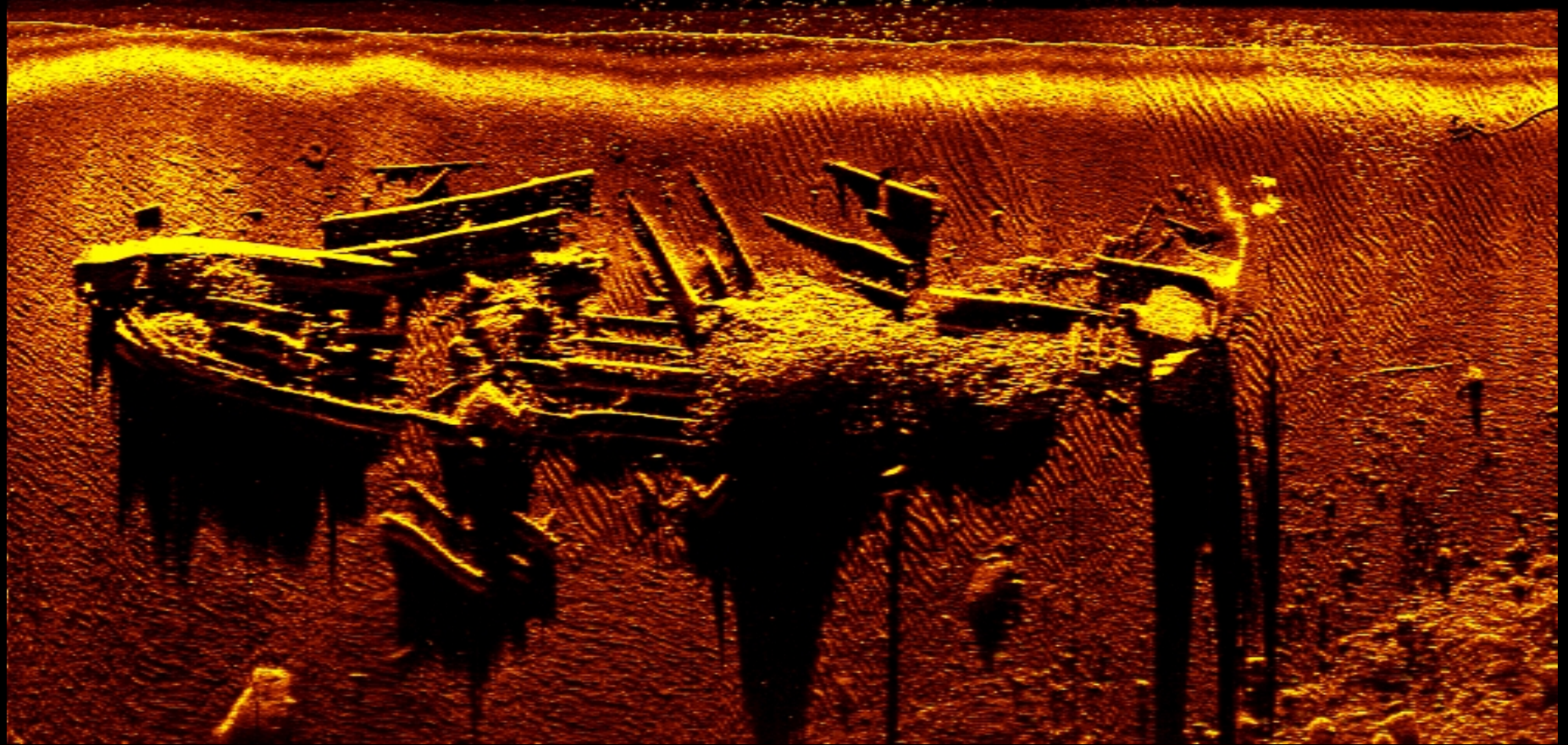


American Civil War blockade runner *Run'Her* (1864)

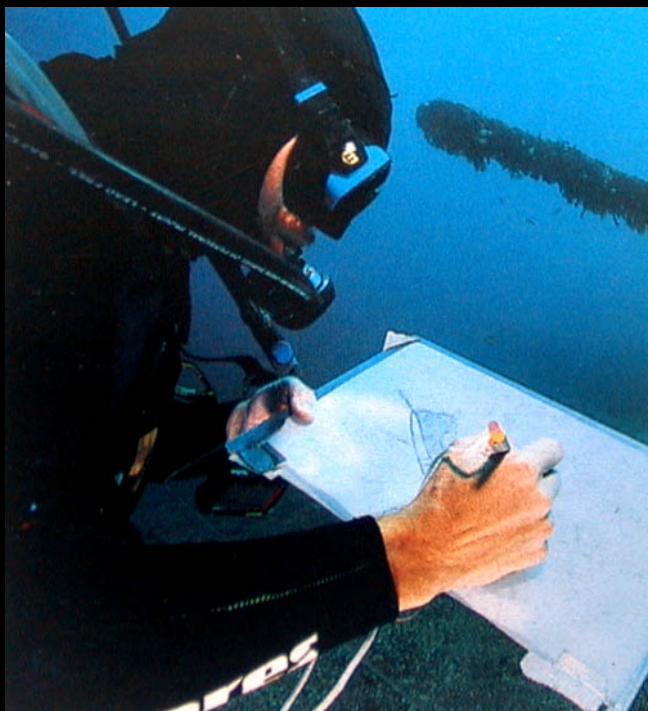


Lidador, 1878









**LIDADOR**



São avisados os passageiros em destino ao Rio de Janeiro no paquete **Lidador**, chegado hoje a este porto, para apresentarem seus passaportes n'esta agencia até ao dia 29 do corrente mez, o mais tardar.

Agencia da companhia de navegação transatlantica na Horta, 19 de janeiro de 1878.

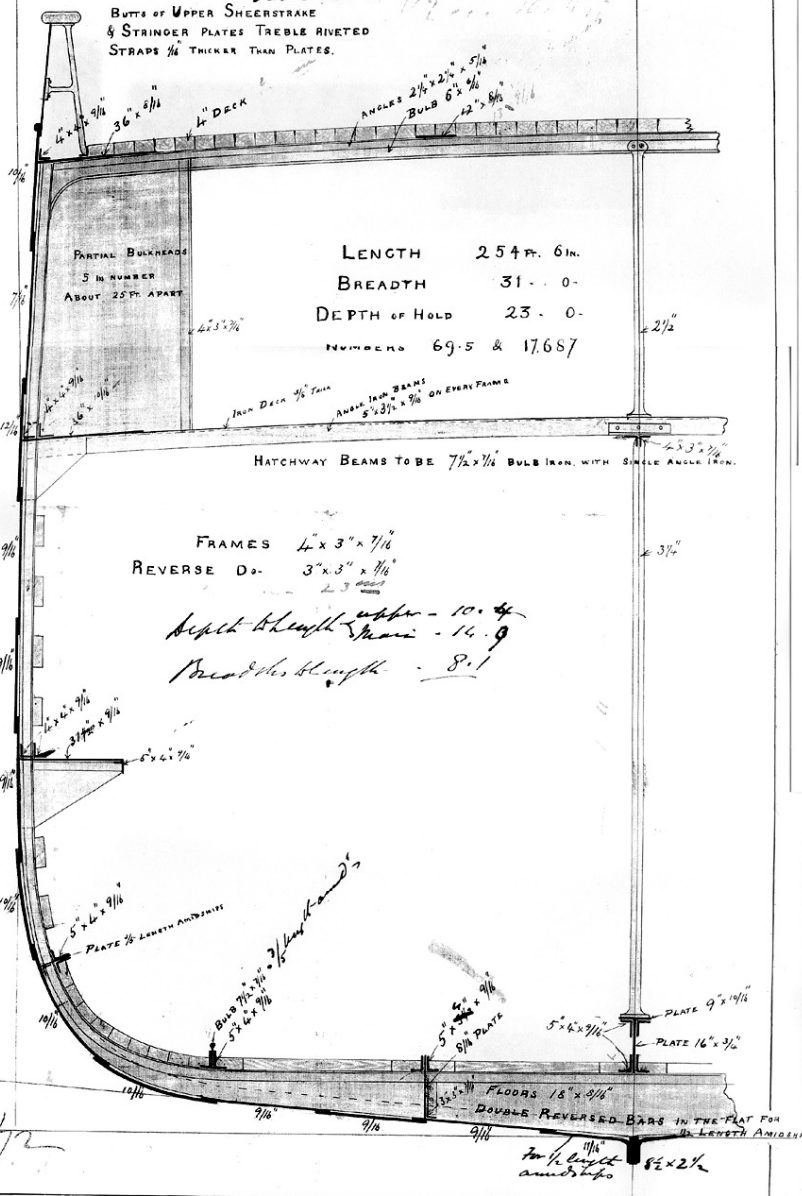
MIDSHIP SECTION.

S. S. N<sup>o</sup> 7.

W. WALKER & CO.

To Class 90 A. S. Survey.  
"Iron deck"

BUTTS OF UPPER SHEERSTRAKE  
& STRINGER PLATES TREBLE RIVETED  
STRAPS 1/2" THICKER THAN PLATES.



**IRON SHIP.**

No. 1000 Survey held at London Date, First Survey 6 Feb 1872 Last Survey 11 Mar 1873  
 On the Iron-plate Admiral Yard Number 107 Master Guilherme de Castro

**TONNAGE** under Tonnage Deck 3,000 **ONE OR TWO DECKED, THREE DECKED VESSEL.** Built at London  
**DEPTHS** of Upper part of Keel to top of Upper Deck 42.5 **SPAR, OR AWNING-DECKED VESSEL.** When built 1872 Launched 1 March  
 Ditto of lower part of Keel to top of Upper Deck 42.5 **HALF BREADTH** (moulded) 15.5 By whom built Wm Walker & Co  
 Ditto of lower part of Keel to top of Upper Deck 42.5 **DEPTH** from upper part of Keel to top of Upper Deck 42.5 Owners Companhia Brasileira  
 Ditto of lower part of Keel to top of Upper Deck 42.5 **GIRTH** of Half Midship Frame (as per Rule) 16.15 Port belonging to Rio de Janeiro  
 Ditto of lower part of Keel to top of Upper Deck 42.5 **1st NUMBER**, if a THREE DECKED VESSEL 16.15 Destined Voyage Brazil  
 Ditto of lower part of Keel to top of Upper Deck 42.5 **2nd NUMBER** 16.15 If Surveyed while Building, Afloat, or in Dry Dock

**LENGTH** 254.6 **BREADTH** 31.0 **DEPTH** top of Floors to Upper Deck Beams 42.5 **Power of Engines** 40 **No. of Decks with flat laid** 2  
 Ditto of lower part of Keel to top of Upper Deck 42.5 **DEPTH** from upper part of Keel to top of Upper Deck 42.5 **No. of Tiers of Beams** 2

Dimensions of Ship per Register, length 254.6 breadth 31.0 depth 42.5

Item	Dimensions	Material	Remarks
KEEL, depth and thickness	12 x 12	Iron	
STEM, moulding and thickness	12 x 12	Iron	
STERN-POST for Rudder do. do.	12 x 12	Iron	
Distance of Frames from moulding edge to moulding edge, all fore and aft	22		
FRAMES, Angle Iron, for 1/2 length amidships	4 x 3 x 7/16	Iron	
REVERSED FRAMES, Angle Iron	4 x 3 x 7/16	Iron	
FLOORS, depth and thickness of Floor Plate at mid line for half length amidships	18 x 9/16	Iron	
BEAMS, Upper, Lower, or Awning Deck	7 1/2 x 7 1/2	Bulb Iron	
BEAMS, Main or Middle Deck	7 1/2 x 7 1/2	Bulb Iron	
BEAMS, Lower Deck, Hold or Orlop	7 1/2 x 7 1/2	Bulb Iron	
KEELSONS, Centre line, single or double plate	12 x 12	Iron	
BILGE IRONS	4 x 4 x 9/16	Iron	
BILGE STRINGER Angle Irons	4 x 4 x 9/16	Iron	
SIDE STRINGER Angle Irons	4 x 4 x 9/16	Iron	
Transoms, material, Knight-heads, Harse Timbers	12 x 12	Iron	
Windlass	12 x 12	Iron	
The FRAMES extend in one length from	Keel		
The REVERSED ANGLE IRONS on floors and frames extend	Keel		
KEELSONS, Are the various lengths of Plates and Angle Irons properly connected?	Yes		
PLATING, Garboard, double riveted to Keel, with rivets	1/2"		
Edges of Garboards and to upper part of Bilge, worked clencher, double riveted; with rivets	1/2"		
Butts from Keel to turn of Bilge, worked carvel, double riveted; with rivets	1/2"		
Butts of 3 Strakes at Bilge for half length, treble riveted with Butt Straps	1/2"		
Edges from bilge to Main Sheerstrake, worked clencher, double or single riveted; with rivets	1/2"		
Butts from Bilge to Main Sheerstrake, worked carvel, double riveted; with rivets	1/2"		
Edges of Main Sheerstrake, double or single riveted	1/2"		
Butts of Main Sheerstrake, treble riveted for 1/2 length amidships	1/2"		
Butts of Main Stringer Plate, treble riveted for 1/2 length amidships	1/2"		
Breadth of laps of plating in double riveting	1/2"		
Butt Straps of Keelsons, Stringer and Tie Plates, treble, double or single Riveted?	Yes		
Waterway, how secured to Beams	Welded		
Beams of the various Decks, how secured to the sides?	Welded		
What description of Iron is used for Frames, Beams, Keelsons, Tie and Stringer Plates, Outside Plating, &c.?	Iron		
Manufacturer's name or trade mark	Wm Walker & Co		
The above is a correct description	Yes		
Builder's Signature	Wm Walker & Co		
Surveyor's Signature	Wm Walker & Co		





### LIDADOR UM BARCO DE TRANSIÇÃO

Tipo de época de transição entre a navegação a vela e os navios a vapor, o *Lidador* foi construído em Londres, em 1873, no estaleiro naval "Walker, Media 78,67 metros de comprimento, 24,4 metros de boca, 6,85 metros de calado, com a arqueação de 1208 toneladas. Estava dividido em quatro cobertas, separadas por convéses. A única hélice do navio era movida por um motor a vapor, com uma potência de 140 cavalos. Construído nas oficinas do J.P. Penn & Son, de Londres, arriava, também, dois mastros, que enroscavam velas rodadas e latinas. O paquete que entrou ao serviço da Empresa Transatlântica de Navegação e estava registado no porto do Rio de Janeiro, serviu na carreira que ligava Portugal e o Brasil, com escala pelo arquipélago açoriano.

### O NAUFRÁGIO DO LIDADOR

Durante a curta carreira, o *Lidador* realizou várias viagens entre as ilhas e o Brasil, transportando especialmente passageiros e carga diversa. Já que as condições socio-econômicas das ilhas, em meados do século XIX, determinaram o crescimento dos fluxos migratórios para aquele continente. Ancorado ao largo da cidade de Angra, do Heroísmo, a 6 de Fevereiro de 1876, o perigoso vento de Sueste, conhecido localmente como

"vento carpinteiro", começou a fazer sentir. Tentando escapar rumando ao mar alto, o *Lidador* embateu num baixo, defronte da fortaleza de São Sebastião, abrindo um rombo no casco que lhe obrigou a caldeia.

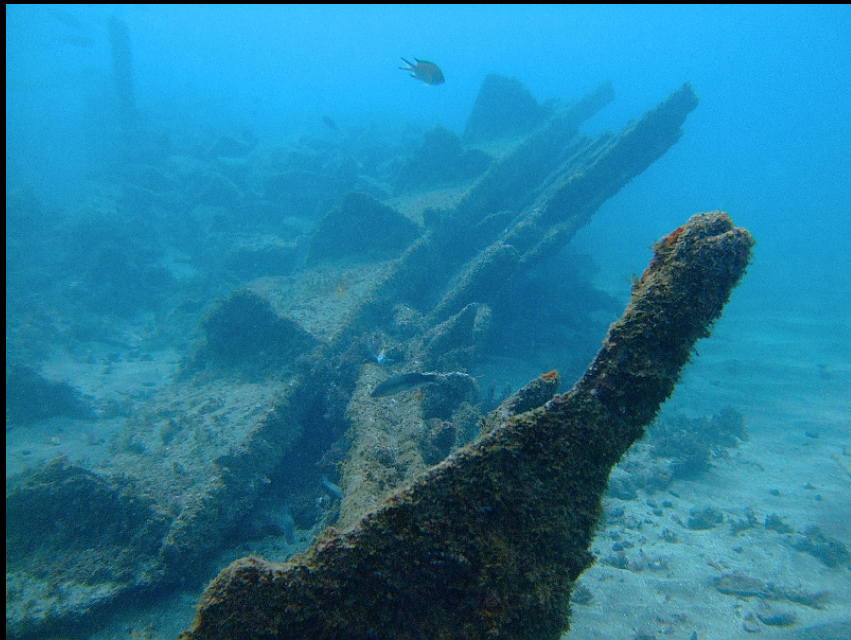
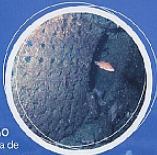
Impulso para navegar pelos próprios meios, o navio derrou para Oeste, acabando por encalhar paralelamente ao Cais da Figueirinha. Afundou-se, então, a cerca de 8 metros de profundidade, a não mais de 50 metros da costa. Os naufragos foram evacuados por botes e pela linha da cidade, tarefa dificultada pela agitação do mar sentida no interior da baía.

O comandante do *Lidador*, o capitão de manilha mercante Augusto Borges Cabral, natural da ilha de Santa Maria, ficou tão abalado com a tragédia que se retirou da vida marítima, pedando por fidejucor em Ponta Delgada, em 1882.

### OS DESTROÇOS

Atualmente, o *Lidador* encontra-se esmagado e fragmentado. Um aglomerado de destroços, formado por tubos e placas encruvadas de ferro, assinala a presença dos restos da caldeia do navio. Surpreendentemente, o *Lidador* transportava uma enorme quantidade de lastro de pedra no porão de vante, uma curiosidade para um navio relativamente moderno, já que a utilização de lastros de ferro, cimento ou chumbo libertaria mais espaço para carga nos seus porões.

Como parte do casco ainda se encontra em bom estado, o *Lidador* constitui um bom exemplo da navegação do século passado, sendo um testemunho daquele que foi um dos últimos naufrágios a ocorrer na Baía de Angra.





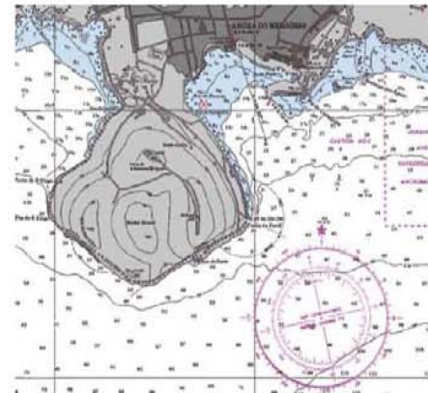
# O naufrágio do Lidador na baía de Angra do Heroísmo (1878)

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 APROXIMADAMENTE 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.

TEXTO: ALEXANDRE MONTEIRO (ARQUEÓLOGO SUBAQUÁTICO) / FOTOS: ALEXANDRE MONTEIRO E CARLOS MARTINS

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" emergiu 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 *Courier de l'Europe* teve o mérito de ser a primeira embarcação a inaugurar uma ligação regular de cariz comercial entre a França e a novel 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



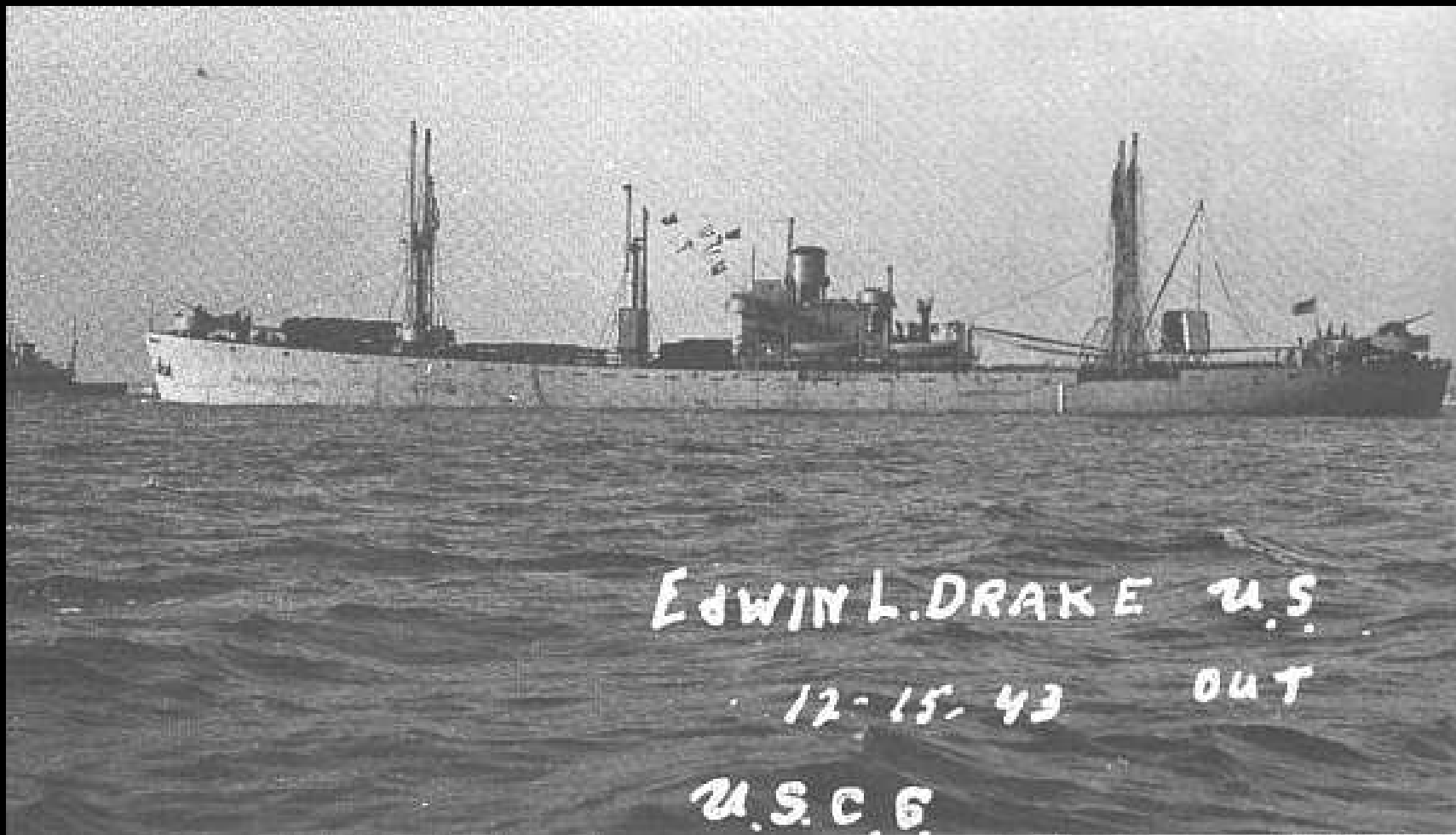
o Novo Mundo (que não cessava de aumentar, e que movimentaria mais de 2.5 milhões de emigrantes entre 1845 e 1865) conferiu igualmente um atractivo financeiro à criação de mais companhias transatlânticas. Assim, outros países que não a Inglaterra – como a França, com a sua Compagnie Générale Transatlantique; a Alemanha, com as

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 NAVIO

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, possui quatro compartimentos internos e dois convéses. Estava equipado com dois motores a vapor, novos, de cilindros compostos e invertidos, dotados





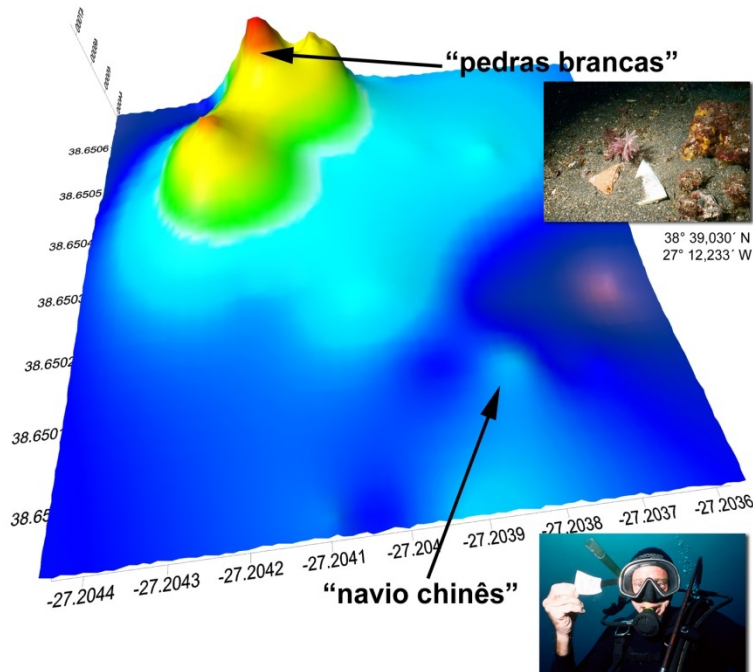
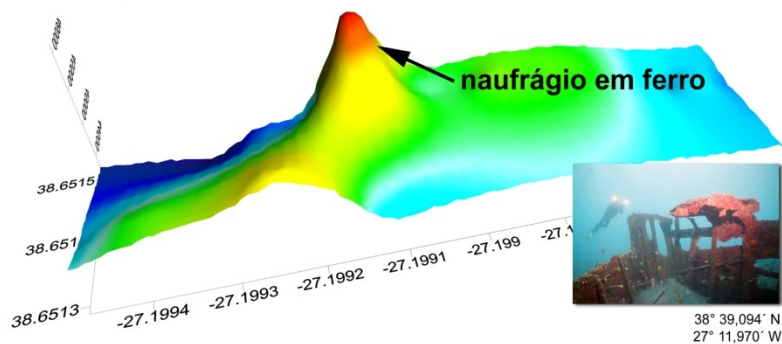
EDWIN L. DRAKE U.S.

12-15-43 OUT

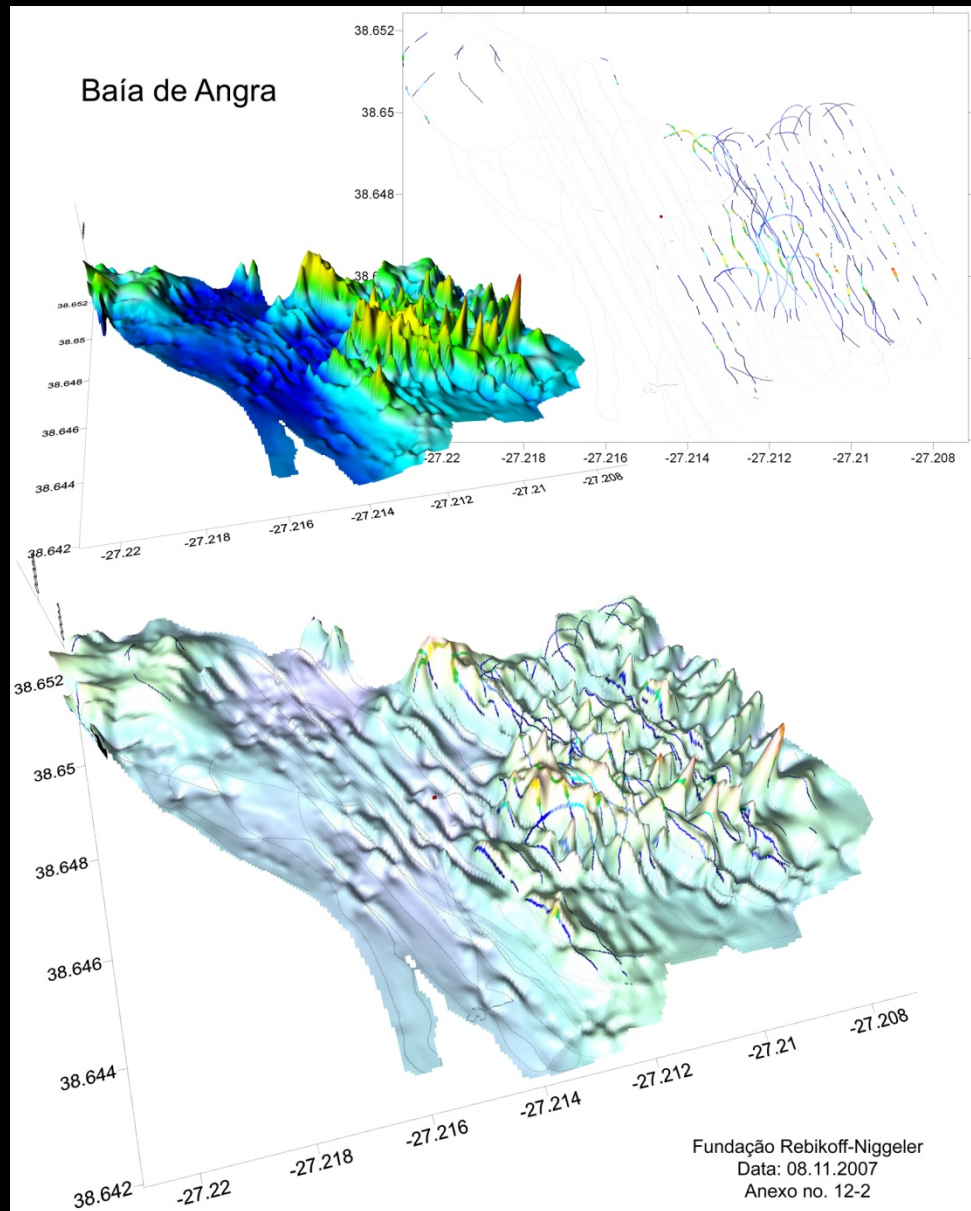
U.S.C.G.



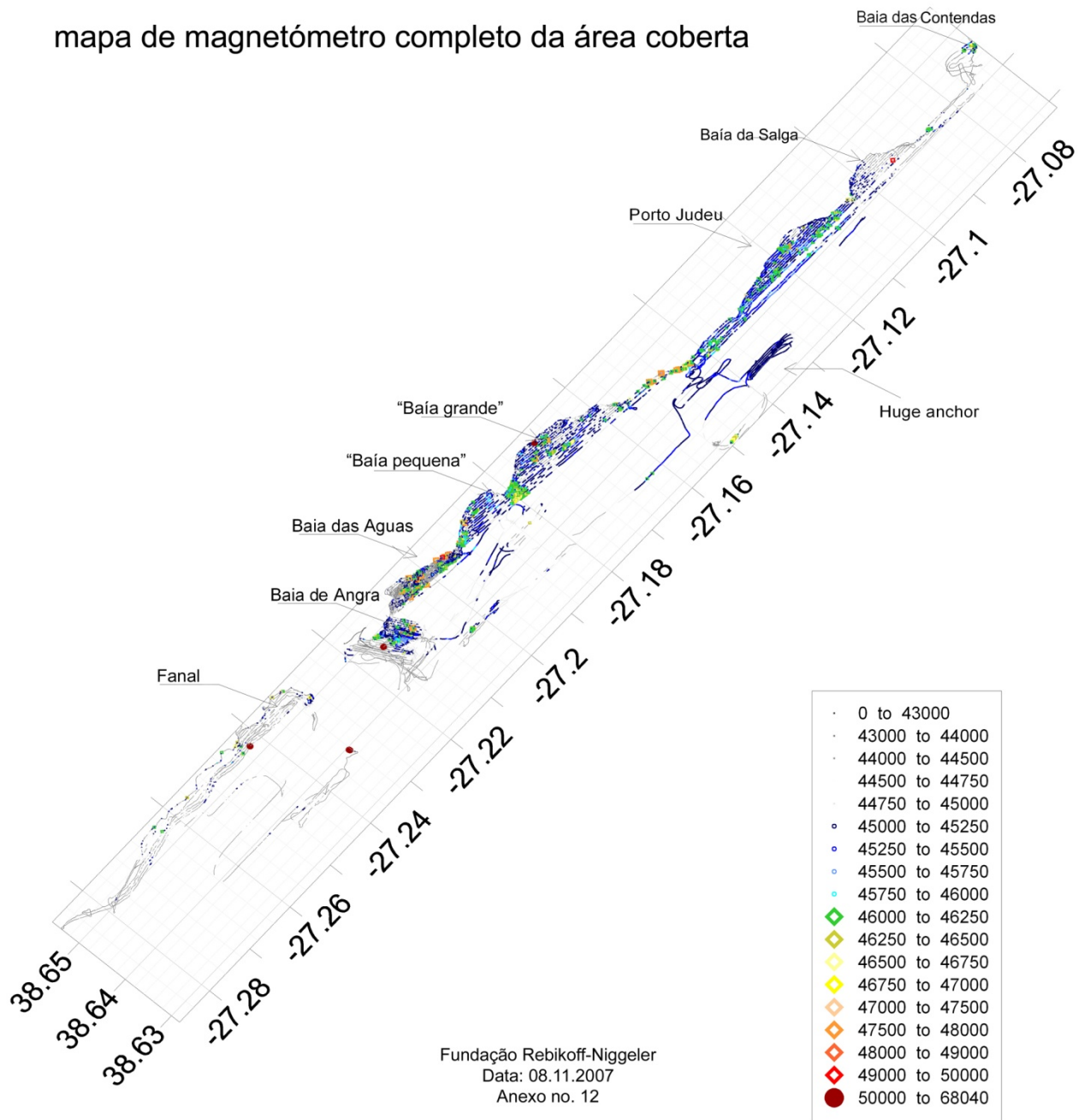
## leituras de magnetómetro dos sítios identificados como naufrágios



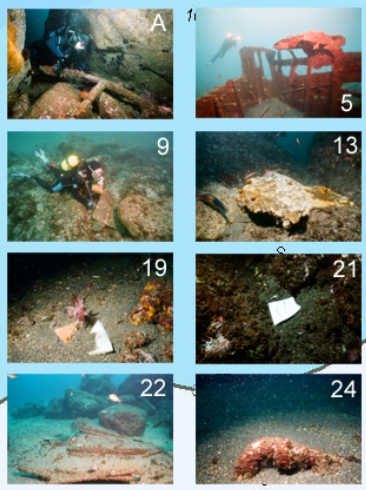
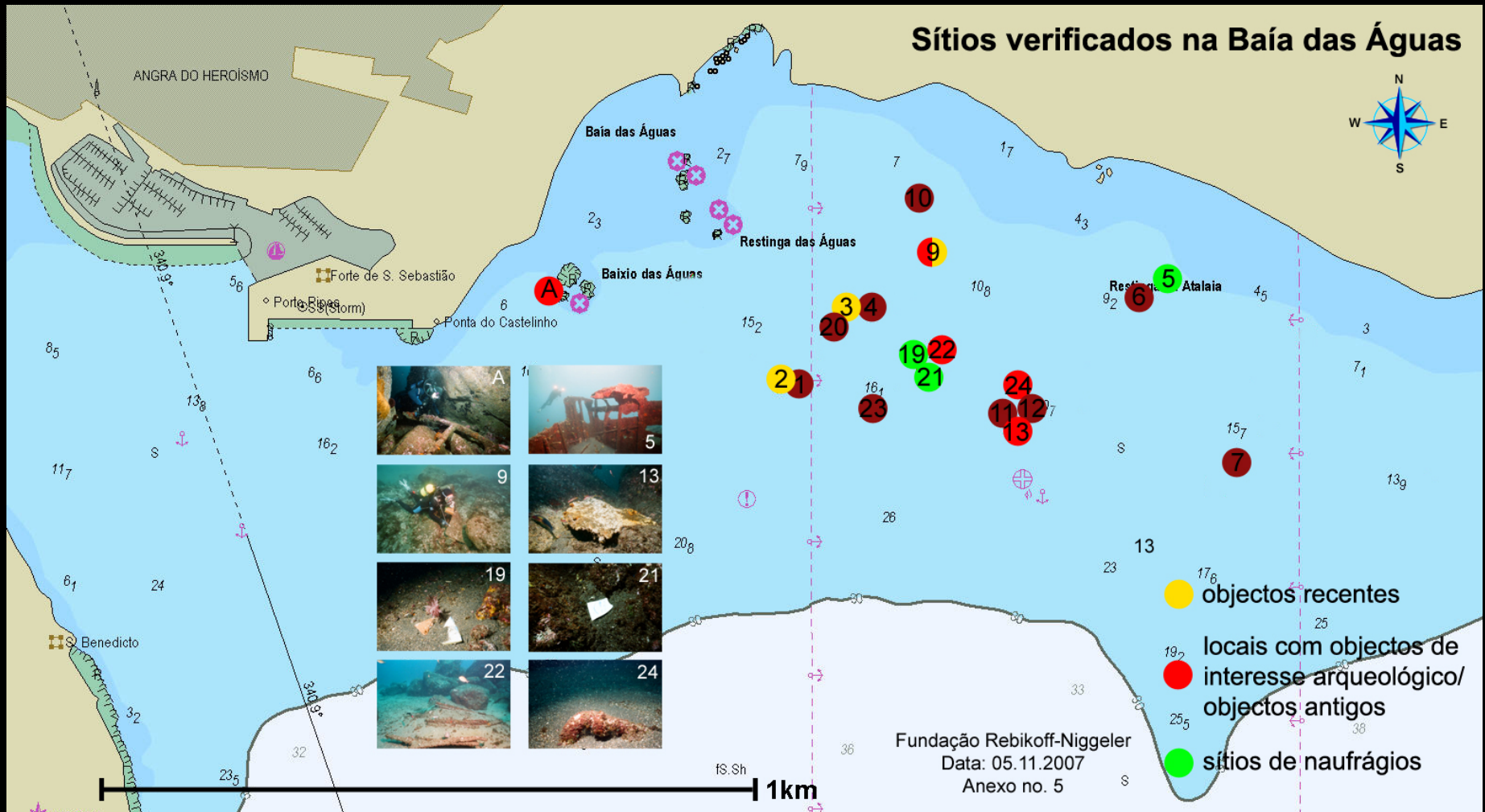
Fundação Rebikoff-Niggeler  
Data: 08.11.2007  
Anexo no. 2



# mapa de magnetómetro completo da área coberta



# Sítios verificados na Baía das Águas

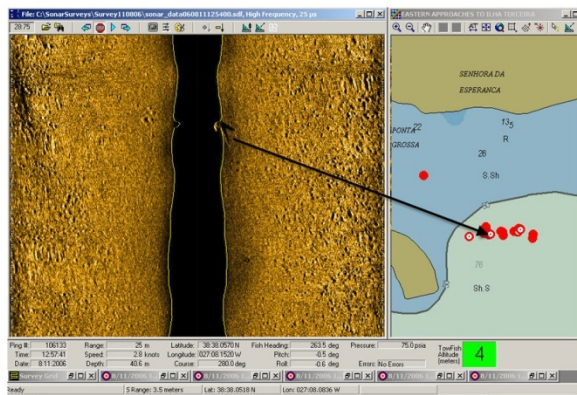


- objectos recentes
- locais com objectos de interesse arqueológico/ objectos antigos
- sítios de naufrágios

Fundação Rebikoff-Niggeler  
 Data: 05.11.2007  
 Anexo no. 5

# Leituras de sonar verificados com o submarino "Lula" - Ilhéus das Cabras

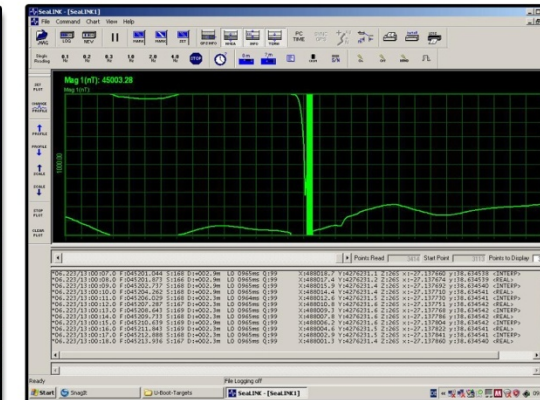
240706-01



posição geográfica:  
38° 38,056 N;  
27° 08,088 W

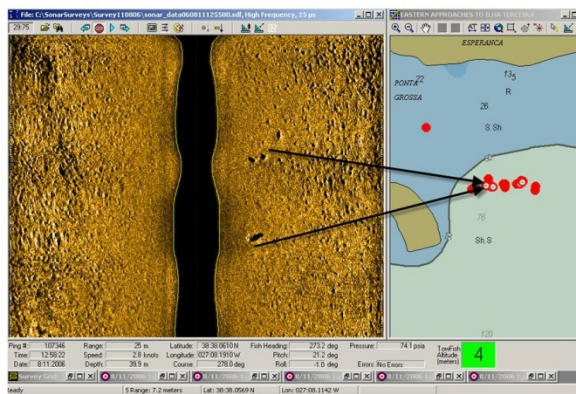


imagem: 37-17



leitura de magnetômetro

240706-01,2



posição geográfica:  
38° 38,057 N;  
27° 08,114 W

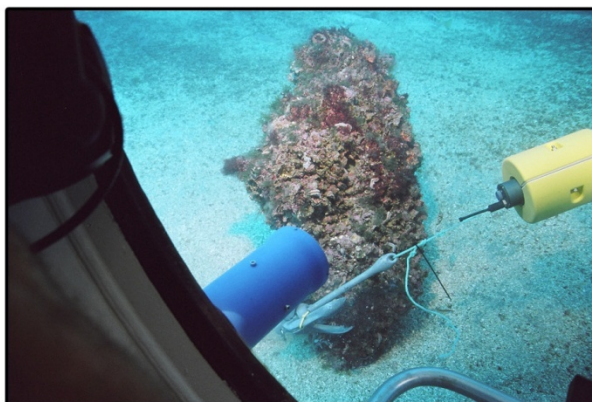
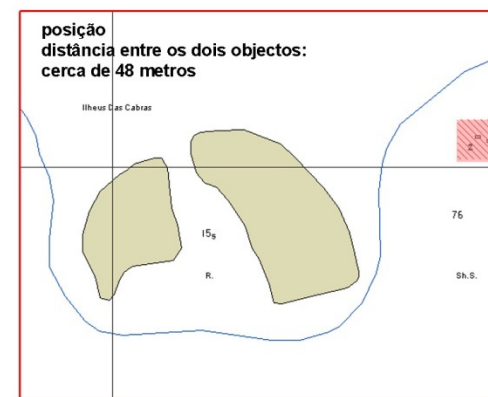


imagem: 37-5

Fundação Rebikoff-Niggeler

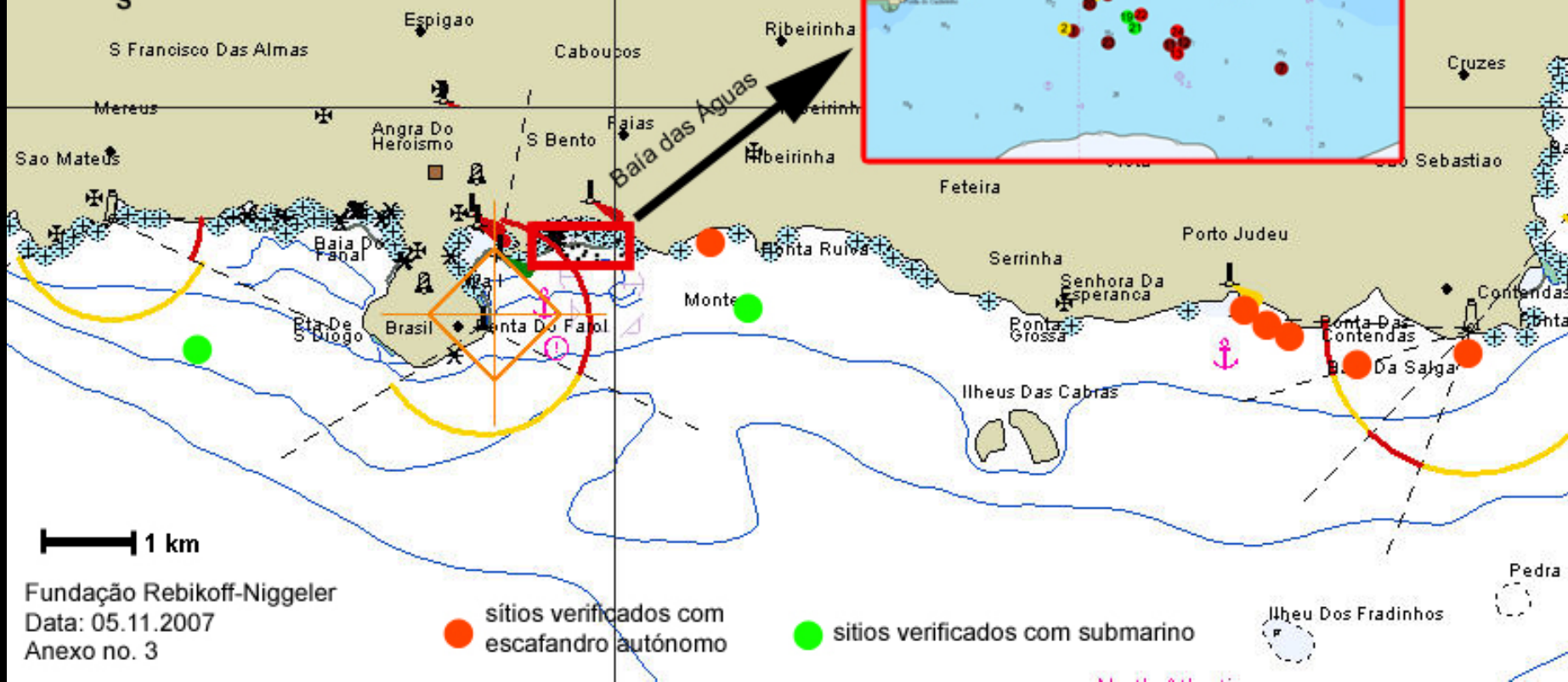
Data: 08.12.2006



Anexo no. 17-1



# Sítios com possível interesse arqueológico verificados em 2007; costa sul





**Açores Governo regional diz que está garantida a protecção do património submerso**

## Cais de cruzeiros de Angra vai ser construído em pleno Parque Arqueológico Subaquático

Petição ao Parlamento exige nulidade do processo em apreciação e defende o regresso da baía à “condição de santuário intemporal do património cultural subaquático da humanidade”

Tolentino de Nóbrega

● O Governo Regional dos Açores garante que a construção de um cais de cruzeiros em Angra do Heroísmo irá “respeitar o Parque Arqueológico Subaquático, assim como todas as medidas de protecção e salvaguarda que venham a ser determinadas pelo estudo de impacte ambiental”.

Posto em causa numa petição com cerca de 1500 subscritores, o projecto “encontra-se actualmente em fase de análise pelos diferentes departamentos governamentais envolvidos”, disse ao PÚBLICO o director regional dos Transportes Aéreos e Marítimos, Nuno Ferreira Domingues. A mesma fonte adiantou que a análise do projecto vai ser iniciada em breve com a Câmara de Angra, o Conselho de ilha e outras entidades representativas.

Contra a construção do terminal de cruzeiros, os signatários da petição exigem que o Estado respeite as normas do direito regional, nacional, comunitário e internacional que visam a protecção do património cultural, declarando a nulidade de todo o processo e fazendo regressar a baía de Angra à sua “condição de santuário intemporal do património cultural subaquático da humanidade”. O documento critica a decisão de construir um cais em pleno Parque Arqueológico Subaquático, considerando que o projecto “não salvaguardou o património cultural” e não respeitou a convenção europeia e da UNESCO subscritas por Portugal para a defesa do património subaquático.

Segundo o arqueólogo subaquático Paulo Monteiro, que apresentou uma denúncia junto da delegação portuguesa na UNESCO e do Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, os vestígios arqueológicos existentes na baía de Angra do Heroísmo, cidade da ilha Terceira classificada como património mundial, ficam em risco com a construção do cais. “Toda a baía está classificada como reserva arqueológica subaquática”, nota o arqueólogo, que receta os efeitos colaterais que serão provocados pelos motores dos navios e recorda que a baía foi um porto de escala de naus e caravelas na época dos Descobrimentos.

O executivo, por decreto legislativo regional publicado em 2005, criou o Parque Arqueológico Subaquático da Baía de Angra, abrindo a possibilidade de visitar a dois sítios (o delimitados

A baía de Angra foi palco de sete dezenas de naufrágios em quatro séculos



**Em quatro séculos houve 74 naufrágios**  
O único parque arqueológico subaquático do país

Referências históricas indicam que na baía de Angra do Heroísmo terão ocorrido, entre 1552 e 1996, um total de 74 naufrágios, estando a grande maioria dos navios afundados ainda por localizar. Numa baía que ao longo de séculos foi ponto de escala de embarcações das Índias Orientais, da costa africana, do Brasil e do Novo Mundo encontram-se já identificados 13 sítios arqueológicos, e dois deles – abertos a visitantes – têm condições para serem explorados do ponto de vista turístico. O Lidador tem a

designação de um navio a vapor ali naufragado, em 1878, quando vinha do Brasil, e o Cemitério das Âncoras corresponde à área de ancoradouro do porto de Angra. A baía foi classificada em 2005 como Parque Arqueológico Subaquático, o primeiro do país. O decreto regional que a aprovou referia que a classificação visava “a preservação, o estudo e a fruição dos testemunhos arqueológicos” e pretendia que a “promoção do turismo cultural ampliasse o conhecimento da história náutica e o turismo subaquático dos Açores”.

Lidador e Cemitério das Âncoras. Com o diploma, aprovado com vista à divulgação de uma nova vertente do turismo cultural da Região e ao conhecimento da história náutica dos Açores, pretende-se também sensibilizar as comunidades locais para a importância do património subaquático e das áreas envolventes. Este objetivo, garante o governo regional, está salvaguardado neste projecto, que procura conciliar e articular as necessidades da arqueologia e do ordenamento do território.

O projecto insere-se no Plano de Animação e de Requalificação da Baía e inclui, com início neste ano, a requalificação das vias marginais de Angra, da estrada Pêro de Barcelos e Gaspar Corte Real e a intervenção posterior de requalificação do Clube Náutico. O terminal e o plano integrado de reordenamento da baía de Angra (segunda

fase) fazem parte de um conjunto de empreitadas de reabilitação e qualificação dos portos comerciais dos Açores, cujos contratos anuais, a celebrar com as administrações dos Portos da Terceira e Graciosa e de São Miguel e Santa Maria, foram autorizados pelo governo regional no mês passado.

O empreendimento “integra a estratégia de futuro” para o transporte marítimo de passageiros e para o turismo de cruzeiros, salientou o Governo em resposta a um requerimento da oposição na Assembleia regional. O plano de 2009 inscreveu uma verba de 120 mil euros destinada a estudos e projectos. O estudo prévio inclui uma “campanha de prospecção subaquática para identificação de eventual existência, ou não, de património arqueológico no local de implantação das novas infra-estruturas portuárias ou na área envolvente”.

DANIEL RICOIA

Politicians **are not specialists** and must be confronted with situations already analyzed, handled to them with clear prognostics for each type of action chosen.



Managing archaeologists MUST BE regulators.

Politicians must be handled situations AND solutions:

“We must do this (with this cost) or else...”

Unfortunately, our solutions sometimes will collide with money, stupidity, illegal actions, stubbornness or just plain incompetence and lack of vision.



**PLAN DU PORT  
DE LISBONNE**  
*et des Côtes adjacentes*

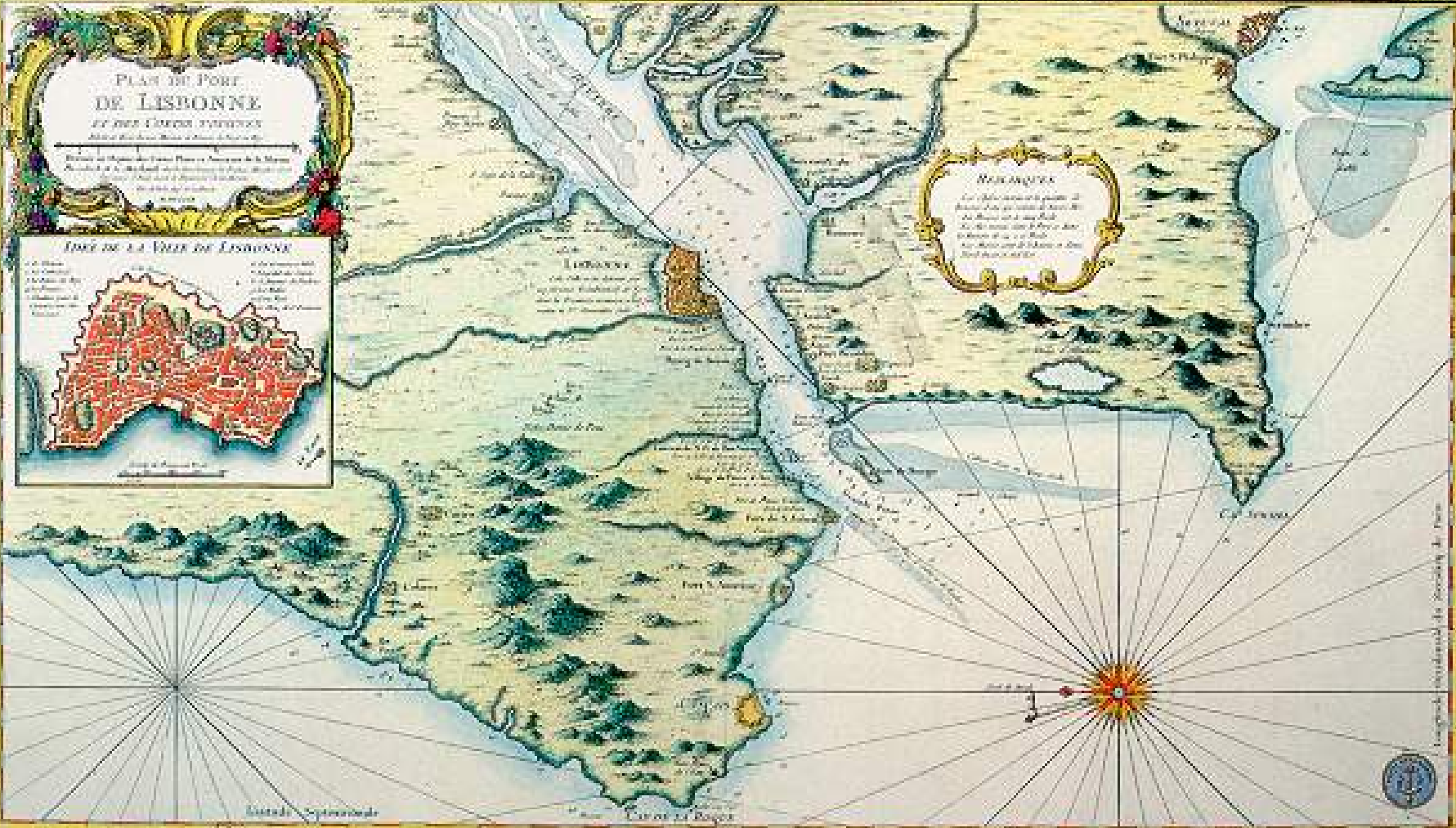
Établi sur les Plans de l'État-Major et de l'Armée de la Mer  
Relevés de 1764 jusqu'à présent par l'État-Major  
et de 1764 jusqu'à présent par l'État-Major  
et de 1764 jusqu'à présent par l'État-Major

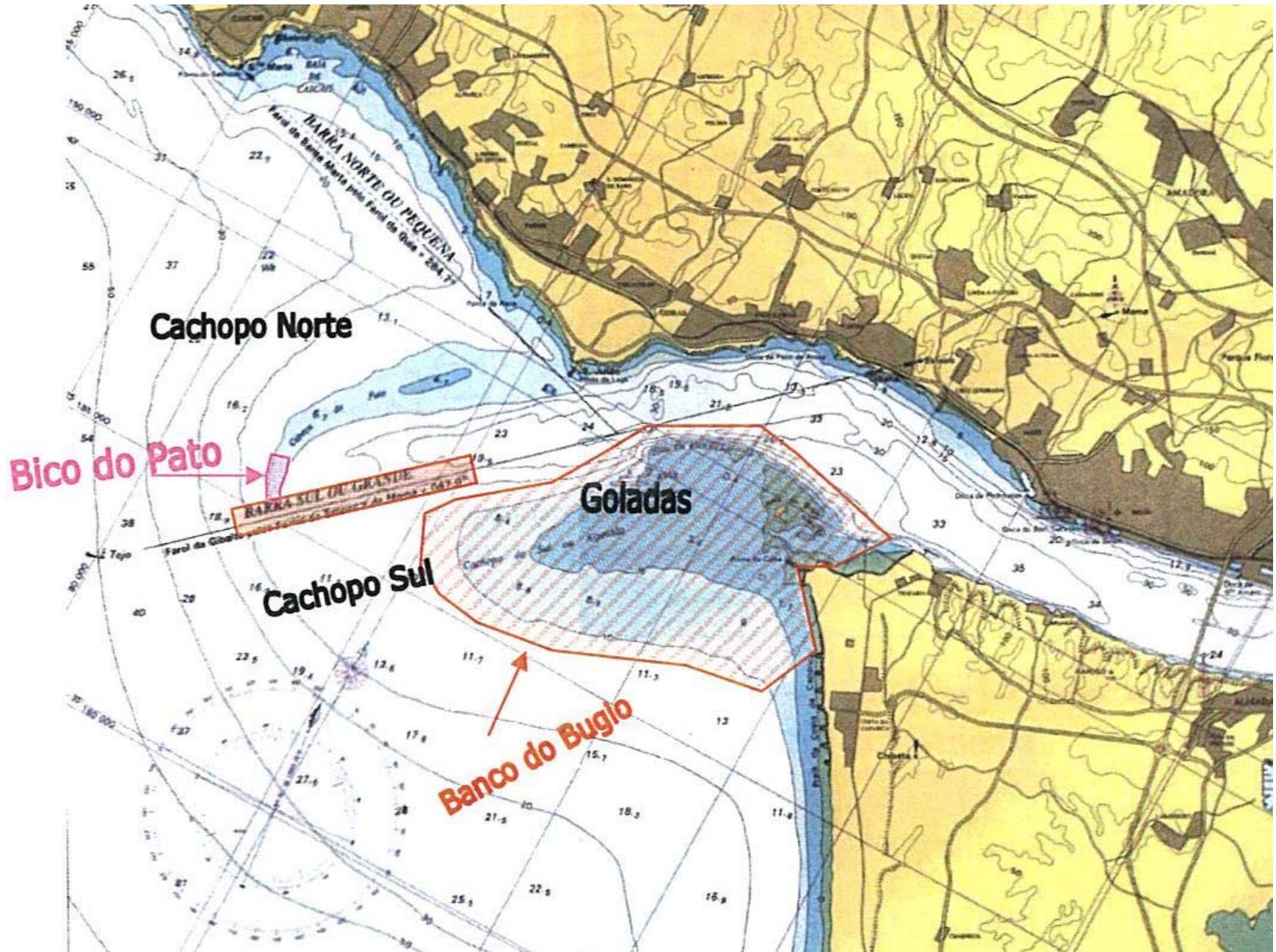
**PLAN DE LA VILLE DE LISBONNE**

1. La Ville	12. Le Palais National
2. Le Palais de l'Alfama	13. Le Palais de l'Alfama
3. Le Palais de l'Alfama	14. Le Palais de l'Alfama
4. Le Palais de l'Alfama	15. Le Palais de l'Alfama
5. Le Palais de l'Alfama	16. Le Palais de l'Alfama
6. Le Palais de l'Alfama	17. Le Palais de l'Alfama
7. Le Palais de l'Alfama	18. Le Palais de l'Alfama
8. Le Palais de l'Alfama	19. Le Palais de l'Alfama
9. Le Palais de l'Alfama	20. Le Palais de l'Alfama
10. Le Palais de l'Alfama	21. Le Palais de l'Alfama
11. Le Palais de l'Alfama	22. Le Palais de l'Alfama

**REMARQUES**

Sur les Côtes adjacentes au port de Lisbonne  
et sur les Côtes adjacentes au port de Lisbonne  
et sur les Côtes adjacentes au port de Lisbonne  
et sur les Côtes adjacentes au port de Lisbonne





You have to stand up for Heritage.

There's simply no else more qualified  
than you to do the job.