

FRANCISCO CONTENTE DOMINGUES  
SUSANA SERPA SILVA  
(Coord.)

# NAVEGAÇÃO NO ATLÂNTICO

XVIII REUNIÃO INTERNACIONAL  
DE HISTÓRIA DA NÁUTICA

---

# ATLANTIC NAVIGATION

XVIII INTERNATIONAL REUNION FOR THE  
HISTORY OF NAUTICAL SCIENCE



UNIVERSIDADE  
DOS AÇORES

2019



FRANCISCO CONTENTE DOMINGUES  
SUSANA SERPA SILVA  
(Coord.)

# NAVEGAÇÃO NO ATLÂNTICO

XVIII REUNIÃO INTERNACIONAL  
DE HISTÓRIA DA NÁUTICA

---

# ATLANTIC NAVIGATION

XVIII INTERNATIONAL REUNION FOR THE  
HISTORY OF NAUTICAL SCIENCE

## **FICHA TÉCNICA**

**Título:** NAVEGAÇÃO NO ATLÂNTICO / ATLANTIC NAVIGATION  
XVIII Reunião Internacional de História da Náutica  
XVIII International Reunion for the History of Nautical Science

**Edição:** CHAM – Centro de Humanidades (Universidade Nova de Lisboa e Universidade dos Açores)

**Coordenação:** Francisco Contente Domingues e Susana Serpa Silva

**Autores:** Vários

**Depósito Legal:** 463961/19

**ISBN:** 978-989-33-0132-6

1ª edição, novembro de 2019

**Tiragem:** 300 exemplares

**Capa:** Jaime Serra | Nova Gráfica, Lda.

**Paginação:** Emanuel Rodrigues | Nova Gráfica, Lda.

**Execução Gráfica:** Nova Gráfica, Lda.

Rua da Encarnação, 21 – Pastinhos, Fajã de Baixo  
9500-513 Ponta Delgada  
S. Miguel – Açores

Alguns autores não cumprem as determinações do novo Acordo Ortográfico.  
O conteúdo dos artigos é da inteira responsabilidade dos seus autores.

É proibida a reprodução, total ou parcial, do conteúdo sem prévia autorização dos editores.

# Portos e actividades marítimas, nos Açores, à luz da literatura de viagens (século XIX)

Susana Serpa Silva\*  
susana.pf.silva@uac.pt

## Nota introdutória

Num século em que os oceanos continuavam a ser as grandes pontes de ligação entre continentes e ilhas; num tempo em que as viagens se faziam em bergantins, brigues, chalupas, escunas, brigues-escuna, lugres, patachos e ainda em barcos a vapor, nos quais se aglomeravam mercadorias e passageiros<sup>547</sup>, inúmeros viajantes visitaram o arquipélago dos Açores que, segundo José Rodrigues Pereira, uma vez situado na região dos ventos do oeste, se havia tornado, há muito, ponto de passagem obrigatória das rotas de navegação à vela que das Américas Central e do Sul, da África e do Oriente se dirigiam para a Europa<sup>548</sup>.

Em pleno Atlântico Norte, as ilhas açorianas ofereciam abrigo, socorro, algum comércio e características geológicas, vulcânicas, hidrológicas, meteorológicas e marinhas que atraíram, ao longo de oitocentos, inúmeros viajantes estrangeiros, por entre oficiais de marinha, negociantes, militares, naturalistas, jornalistas, turistas, doentes em busca de uma cura ou familiares na demanda de algum parente que se fixara no arquipélago. Estes viajantes, preferencialmente britânicos e norte-americanos<sup>549</sup>, deixaram relevantes relatos e testemunhos, publicando em jornais, revistas ou em livro as suas anotações e impressões de viagem. Este tipo de literatura, bastante diversificada, embora enfeite de juízos de valor, de comparações anacrónicas ou de olhares preconceituosos e etnocêntricos, não deixa de constituir uma importante fonte para a História, na medida em que agrega autênticos registos de memórias, notas de minuciosas observações, de enorme abrangência temática. Algumas descrições são bastante fidedignas, até porque certas obras procuravam

---

\* CHAM - Centro de Humanidades (FCSH-Universidade NOVA de Lisboa / Universidade dos Açores). Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade dos Açores. Por opção pessoal, a autora escreve segundo as regras anteriores ao Acordo Ortográfico.

<sup>547</sup> MATOS, 1980: 458-459.

<sup>548</sup> PEREIRA, 2013:345.

<sup>549</sup> Embora existam relatos de suecos, italianos ou franceses. Cfr. LEITE, 1991; SILVA, 2015.

instruir futuros viajantes sobre um conjunto de ilhas que, para muitos, ainda permaneciam desconhecidas e, como tal, motivo de acrescida curiosidade.

Entre as inúmeras descrições e observações relatadas, com cariz informativo, de natureza científica ou pseudo-científica, deparamo-nos, por vezes, com apontamentos sobre as viagens transatlânticas, os portos e as baías açorianas, as embarcações e a navegação (sobretudo inter-ilhas), configurando uma panóplia de indicações sobre as actividades marítimas insulares ou não fosse o mar, por essência, o complemento e o prolongamento das ilhas, a seiva que alimenta a vida quotidiana e o imaginário dos seus habitantes. É, portanto, sobre estas anotações e registos, em particular, que faremos incidir a nossa análise.

### **Viagens transatlânticas rumo aos Açores**

A 16 de Novembro de 1838 partiram da ilha de Wight, numa escuna veleira de 130 toneladas, construída expressamente para o comércio da laranja, oriunda da ilha de S. Miguel, o médico Joseph Bullar e seu irmão Henry, a fim de conhecerem as ilhas de proveniência daquele citrino. Estes curiosos viajantes legaram uma das obras mais completas e conhecidas da literatura de viagens sobre os Açores, no século XIX, ainda que, amiudadas vezes, se note alguma sobrançeria relativamente aos ilhéus. Saíram do porto de origem em pleno Inverno e, por isso, vieram a assistir, impotentes, “à luta travada entre o vento e as vagas, por um lado, e a [sua] casca de noz, por outro”. A tempestade foi violenta — um temporal do Atlântico — a ponto de fazer em tiras a vela do traquete, nova e de lona resistente. O próprio capitão, de larga experiência, reconheceu que nunca viajara sob tempo tão rigoroso. A meio do trajecto, registaram os viajantes no seu diário:

“Novembro, 29 – novo furacão nos fustiga há dois dias e duas noites, sem intermitências. Em cima, todo o céu é de um azul desmaiado; em baixo, todo o oceano é de cintilante cor de cobalto. Sucedem-se as vagas com incrível rapidez. (...) A chuva abundante e o mar que rebenta sobre nós, impede-nos de passarmos muito tempo no convés. (...) Muito há que admirar no carácter dos homens do mar”<sup>550</sup>.

---

<sup>550</sup> BULLAR, 1988 (1838/39): 7-8.

O grito de “terra à vista” constituiu um grande alívio para os irmãos Bullar e os demais passageiros que desembarcaram em Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, no dia 6 de Dezembro. Na baía encontravam-se fundeados mais 3 pequenos navios ingleses que, igualmente, mostravam sinais da tormenta.

Mesmo durante as estadas nas ilhas, e em especial no rigor do Inverno, os forasteiros deparavam-se com violentas tempestades que se abatiam sobre o Atlântico. Ventos ciclónicos e vagas gigantes que fustigavam, assustadoramente, as costas e as praias, faziam adivinhar naufrágios e vítimas. O pastor protestante norte-americano Thomas Higginson (conhecido escritor, poeta e tradutor, formado pela Universidade de Harvard), durante a sua estada na ilha do Faial, por meados da centúria, presenciou um temporal de Janeiro que fez arribar ao porto da Horta muitas embarcações em perigo. É da sua autoria a seguinte descrição:

“Vindo do norte da ilha, chegou a este porto um mensageiro para informar o Sr. Dabney, o conhecido cônsul americano, de que estavam à vista duas embarcações em perigo, (...). Deu ordem imediata de partida à sua escuna ‘Hortense’, (...), mas enquanto a aparelhavam (...) começaram a avistar-se duas embarcações que se aproximavam lentamente pela passagem do norte — um brigue e um barco à vela de três mastros, este último parecendo uma escuna inicialmente devido à perda do mastro do traquete e do gurupés. Eram ambos americanos (...). E, quando o capitão do navio, Capitão Cook, veio a terra, reconheci um velho conhecido. Felicitei-o pelo êxito em escapar com apenas perda dum gurupés e a gávea do traquete e algum dano no leme. (...). A pobre embarcação de três mastros teve menos sorte (...). Era o barco Warren de Thomaston, do Capitão Condry, com um carregamento de farinha e cereais rumo a Filadélfia e, conforme nos aproximamos, parecia mais um navio-fantasma (...). Estava em posição horizontal, bastante fundo na água, as amuradas despedaçadas e partidas com apenas o mastro grande e o mastro de mezena em pé. No tombadilho de popa estavam duas mulheres e um bebé e a bandeira amarela de quarentena encontrava-se já içada”<sup>551</sup>.

---

<sup>551</sup> HIGGINSON, 2009 (1869): 64-65.

O que mais indignou Higginson foi o facto do navio ser obrigado a ficar de quarentena, sem comunicação com terra, por não trazer a carta de saúde, quando tinha acabado de atravessar uma avassaladora tempestade, perdendo vários membros da tripulação, grande parte da sua carga, que fora deitada ao mar e com uma altura de sessenta centímetros de água nos porões, sem ter qualquer bomba operacional para a expelir. Os regulamentos de quarentena afiguravam-se, pois, de uma grande injustiça em situações de calamidade como esta. Mesmo no abrigado canal entre as ilhas do Pico e do Faial, os naufrágios eram muito frequentes, vindo dar à costa numerosas embarcações.

Muito diferente foi a viagem de Elisa W. Nye, neta de Thomas Hickling, antigo cônsul americano na ilha de S. Miguel, que veio dos EUA para os Açores, a 8 de Julho de 1847, em pleno período estival e sem enfrentar qualquer sobressalto. Por isso, a sua narrativa da travessia atlântica, registada nas páginas do *Diário* que escreveu a bordo (e também durante a estada nas ilhas do Faial e de S. Miguel), é muito diferente das descrições dos Bullar ou de Higginson. Elisa largou de New Bedford no veleiro *Sylph*, com o propósito de visitar parentes e amigos residentes nestas ilhas<sup>552</sup> e foi anotando, com alguma minúcia, detalhes sobre o quotidiano das tripulações e dos passageiros, avistamentos de animais marinhos ou de embarcações e momentos de pescaria. A 25 de Julho, descreveu Elisa:

“Que belo dia luminoso! (...). Cerca das dez horas constou que estava peixe à vista. Arriaram-se três botes (...). Este [o capitão] apanhou uma grande tartaruga, que foi presa a uma vara comprida e rebocada para o navio. A seguir vimos centenas de golfinhos que saltavam com elegância por sobre a água, tão rapidamente que é quase impossível tocar-lhes. (...)”<sup>553</sup>.

Nos dias seguintes, continuou a descrever:

“Deitei-me e já me preparava para um sono quando ouvi que havia baleias à vista. Subi ao convés, verificando que tinham sido lançados à água três botes; isto deu-se às dez horas da manhã e às onze, com o

<sup>552</sup> ANGLIN, in NYE, *Insulana*: 5.

<sup>553</sup> NYE, *Insulana*: 10.

auxílio do óculo, vimos que haviam caçado uma grande baleia. (...). À uma hora estava a baleia ao lado do navio, sendo esta a primeira vez que vi um animal destes. Media cerca de 70 pés de comprimento (...)”<sup>554</sup>.

Não ocorrendo qualquer temporal assustador, a rotina dos dias em mar alto era quebrada por estas actividades ou pelo espectáculo oferecido por outros navios que navegavam a todo o pano. Apesar de, por vezes, desejarem entrar em contacto, os ventos favoráveis impediam-no de o fazer e, por isso, limitavam-se a trocar sinais. Dias houve – segundo Elisa – em que o “homem do mastro da vigia” chegou a assinalar cinco navios à vista, alguns deles britânicos, outros norte-americanos. Para quem vinha dos EUA, a chegada às ilhas, nomeadamente das Flores e do Faial, garantia um contacto directo entre os capitães e as tripulações dos navios ali fundeados. Faziam-se visitas a bordo, trocavam-se, por vezes, mantimentos ou jornais. Aliás, à medida que o século avançava, foram-se estabelecendo carreiras regulares entre os EUA e os Açores, atestando o incremento do hábito de viajar em negócios ou lazer.

Em 1882, a publicação dada ao prelo pelo norte-americano Lyman Weeks que, pouco antes visitara o arquipélago, incluía, no seu frontispício, a seguinte informação:

“Há dois navios de vela que agora fazem carreiras entre Boston e os Açores — a barca “Paladin”, de 330 toneladas, e a barca “Sarah”, de 500 toneladas. Navegam a intervalos certos, têm acomodações muito cómodas em camarotes e levam cerca de dois meses e meio na viagem redonda. Preço da passagem de excursão, 110 dollars por passageiro, incluindo beliche em 1.<sup>a</sup> classe e refeições, excepto quando o navio estiver nos portos dos Açores, caso em que os passageiros vão para terra. Os agentes destes paquetes são Messrs. C.L. Bartlett & C<sup>a</sup>, 115 State Street, Boston, em cujos escritórios se podem obter mais informes sobre datas de partida, etc”<sup>555</sup>.

Como se depreende pela leitura da citação anterior, o objetivo era o de elucidar futuros viajantes quanto a preços, embarcações e companhias que

<sup>554</sup> Idem, 12.

<sup>555</sup> ANGLIN, in WEEKS, *Insulana*: 85.

operavam nos Açores. Por vezes, as dificuldades residiam muito mais na escassez de infraestruturas portuárias insulares, do que na circulação de navios.

### **Portos e actividades marítimas no arquipélagos dos Açores**

Ainda em finais de oitocentos, nas ilhas mais pequenas e periféricas, avultava a falta de bons portos de abrigo o que agravava o seu isolamento e atemorizava os viajantes que se aventuravam a ir a terra. Alguns salientaram essas dificuldades, como os irmãos Bullar ou o norte-americano Lyman Weeks. A aproximação a terra, para o desembarque, afigurava-se uma operação quase inexecutável. Os navios eram obrigados a permanecer ao largo, a algumas milhas de distância e os barqueiros, barulhentos e rudes, nas suas rústicas barcaças, acabavam por fazer chegar os passageiros ao cais, em segurança, mas após uma temerária travessia através de canais muito estreitos e por entre enormes rochedos que ameaçavam despedaçar a embarcação<sup>556</sup>.

A experiência e perícia dos barqueiros constituíam o único meio de mitigar os obstáculos impostos pela natureza e pela geografia, dada a falta de docas ou molhes artificiais, resultante de uma flagrante ausência de investimento nas ilhas por parte da Coroa. Esta situação não passava despercebida a muitos dos viajantes que não se inibiam de criticar os portugueses pela evidente inércia em relação aos seus arquipélagos atlânticos. Logo por inícios da centúria, Jean Gustave Hebbe, oficial da marinha sueca, sublinhando a importância dos Açores para os frotas baleeiras, em especial, para a pesca do cachalote, reconhecia que, além das tempestades, um dos principais problemas residia na escassez de bons portos.

“Mais le manque d’un bon port pour les bâtiments de plus de cent tonneaux, apporte de grands obstacles aux armements des navires et au commerce de ces îles. (...) Cês ports et cês bassins seraient d’une utilité inappréciable pour les navires que sont obligés de relâcher à cês îles, soit pour se réparer, soit pour faire dês vivres. Le plus grand empêchement qui s’oppose à dês établissemens de ce genre, est la force extraordinaire dês lames que viennent frapper cês îles dans les tempêtes”<sup>557</sup>.

<sup>556</sup> WEEKS, *Insulana*: 93-95.

<sup>557</sup> HEBBE, 1802: 309-310.

Hebbe sublinhou a importância da baía da Horta, como refúgio dos grandes navios, mas lamentou a falta de condições, pois mesmo uma simples operação de carga, com tempo favorável, era sempre complicada e morosa. Um carregamento de vinho do Pico, exportado através do porto faialense, podia demorar um mês, o que lhe parecia excessivo e penalizador tanto para as populações, como para as tripulações.

De acordo com o Capitão Boid — oficial que aportou no grupo ocidental em 1831, por integrar a comitiva da futura rainha D. Maria II, em pleno período das lutas liberais portuguesas —, o melhor meio de otimizar as excelentes condições inerentes à baía da Horta, na ilha do Faial, seria a construção de um molhe que, sem necessidade de grande dispêndio, suscitaria enormes benefícios. Segundo Boid, a baía da então vila faialense, oferecia o melhor abrigo e as maiores vantagens de entre todas as ilhas. Talvez por isto, dedicou-se a descrever as suas características com grande precisão, com destaque para os ventos e as correntes marítimas:

“Tem cerca de uma milha de amplitude e é protegida em frente, a Este, pela forma gigantesca do Pico, que fica apenas a quatro milhas de distância e ao Norte pela ilha de S. Jorge, cuja posição transversal afasta eficazmente a violência do mar naquela direção. Encontra-se, todavia, exposta aos ventos que sopram de Sudeste para Sudoeste e mesmo para Sudoeste. A violência, porém, dos ventos e dos mares, vindos daqueles pontos, é grandemente neutralizada por uma corrente do Sul predominante sobre o canal, que diminui consideravelmente a tensão nos cabos dos navios, embora, ao mesmo tempo, dê origem a certa agitação do mar, como tivemos ocasião de verificar, pois que, durante o mau tempo, a nossa fragata dava tais balanços que tornaram impossível, durante muitos dias, continuar a operação de chumbar o mastro.

Mesmo se, por qualquer acidente, ou por má ancoragem, o navio se vir obrigado a levantar ferro com temporal de Sudeste, é-lhe sempre possível afastar-se para o Norte, e entrar em águas mansas, a sotavento da ilha”<sup>558</sup>.

---

<sup>558</sup> CAPITÃO BOID, 1951: 7-8.

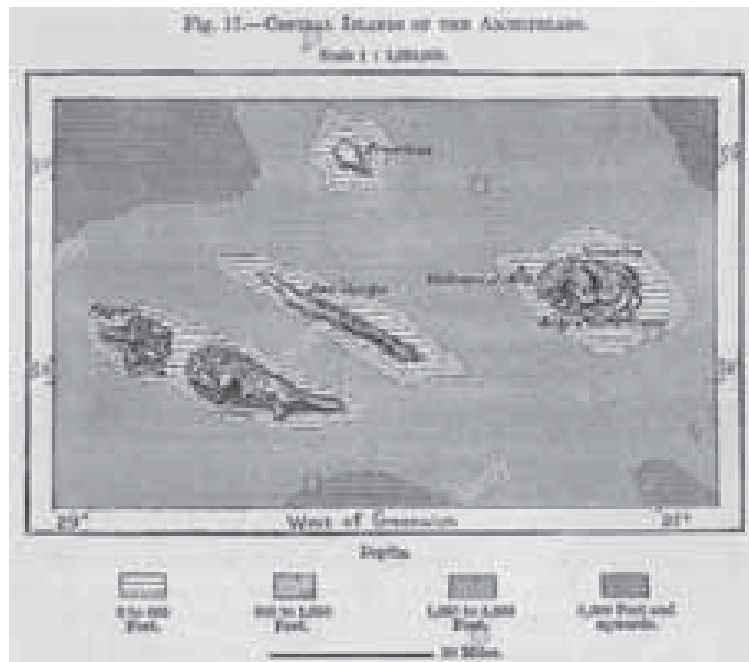


Fig. 1 – As ilhas do Grupo Central (Faial, com a baía da Horta, Pico, S. Jorge, Graciosa a Terceira). Fonte: <https://www.alamy.com/azores-central-islands-of-the-archipelago-portugal-1885-old-antique-map-image185249216.html>

Em 1888, na análise efectuada por Enrico Alberto D’Albertis — familiar do cônsul italiano, Rodrigo Alves Guerra — a ilha do Faial afigurava-se um importante entreposto comercial, graças à baía da Horta que, todavia, já tinha de concorrer contra as vantagens que apresentava o porto de Ponta Delgada, em S. Miguel. Para este viajante italiano, da mesma maneira que no tempo do domínio espanhol, Angra, na ilha Terceira, era o porto mais procurado pelas embarcações que vinham das Índias Orientais e Ocidentais, com o rolar dos séculos, a baía da Horta suplantara a de Angra, sobretudo para os navios que regressavam das Américas e do Cabo da Boa Esperança, acabando, porém, o porto de Ponta Delgada por assumir esse papel graças às comodidades da sua doca artificial<sup>559</sup>.

Antes desta construção e ainda no curso da sua longa e penosa edificação, Ponta Delgada era servida por um cais velho que rematava uma pequena baía onde, no desembarcadouro, se erguia uma escadaria de pedras escorregadias, junto à qual se colocavam os funcionários da alfândega “prontos a dar as boas vindas aos viajantes recém-chegados a S. Miguel”<sup>560</sup>.

<sup>559</sup> D’ALBERTIS, 1888: 210.

<sup>560</sup> WEEKS, *Insulana*: 251-252.



Fig. 2 – O cais antigo da cidade de Ponta Delgada, visto do mar. Fonte: Edição Postal Papelaria Travassos <https://historiaviagenselivros.com/2018/04/22/sao-miguel-7-dias-na-maior-ilha-dos-acoress/>

Em pequenos bateis, fazia-se o transporte de pessoas e bens entre as escunas ancoradas, ao largo, e a terra firme. Segundo os irmãos Bullar, que observaram as rotinas aquando da sua chegada, a indisciplina e o excessivo à-vontade dos barqueiros — que falavam, gesticulavam e gritavam, ignorando a voz do seu mestre — em nada se comparava ao rigoroso e rítmico remar dos barqueiros ingleses. Não obstante, reconheceram, de imediato, a sua habilidade e robustez, considerando-os excelentes remadores e nadadores. Bem que lhes havia dito o contra-mestre italiano da escuna que os trouxera: “se a água encher o barco, agarre-se o senhor a um português e nunca mais o largue. Assim, não morrerá afogado”<sup>561</sup>.

Ao contrário dos Bullar, Walter Frederick Walker, já se deparou com a nova doca de Ponta Delgada, obra portentosa que se arrastou por mais de uma século. No seu livro intitulado *The Azores or Western Islands*, publicado em Londres, em 1886, com o intuito de ser útil a quem desejasse visitar o arquipélago, descreve, com detalhe, o processo e as obras em curso, a que pôde assistir. Para Walker qualquer desvantagem que apresentasse o porto desta cidade seria remediada com a construção do quebra-mar, iniciada em 1862. Após longas e difíceis negociações com o governo central, arrancara o projecto de autoria de John Scott Tucker (ver

<sup>561</sup> BULLAR, 1988 (1838/39): 13.

Fig. 4), modificado por Sir John Rennie, o qual, por volta de 1886, consistia num molhe formado por blocos de basalto soltos, que ascendiam a mais de 2 milhões de toneladas e configuravam um paredão com quase 2000 pés de comprimento. Previa-se, para breve, a atracagem de navios, apoiada por pilotos experimentados. Na altura da estada de Walker e, segundo os seus registos, existia dentro do porto uma doca flutuante, bem como amplas oficinas para reparações e trabalhos de fundição, um rebocador a vapor e ainda um corpo de hábeis mergulhadores<sup>562</sup>. Assim descreve:

“ (...) abrigando já cerca de 48.000 jardas quadradas de espaço contra todos os ventos, com profundidades variadas de 6 a 30 pés, (...) presentemente se acomodam, em linhas, perto de 46 navios.

A entrada do porto faz-se por este-sudeste sendo na actualidade de 443 pés de largo, variando gradualmente de profundidade de norte para sul, de 18 a 40 pés. Quando inteiramente concluído, segundo o projecto, o paredão da doca terá a extensão de 2.800 pés e abrigará cerca de 93.000 jardas de superfície, com capacidade para acomodar 100 navios de todas as dimensões e tonelagens.

É acessível com todo o tempo, excepto com vento de sudeste, ficando na latitude de 37° 45' 10 e longitude 25° 41' 30 a oeste de Greenwich. As cargas e descargas são presentemente executadas por meio de barcaças, mas os navios poderão em breve atracar ao longo do cais. (...). Frequentam o porto anualmente 350 a 375 navios, totalizando 87.000 a 110.000 toneladas, estando estes números a aumentar à medida que as possibilidades portuárias se vão tornando conhecidas”<sup>563</sup>.

Apesar de estar muito longe da sua conclusão (atento o dispêndio e as dificuldades inerentes à natureza da edificação), para este viajante a nova doca de Ponta Delgada representava um benefício inestimável, não só para a ilha, mas também para a navegação em geral, transformando esta baía no mais seguro porto de abrigo dos Açores<sup>564</sup>. Em 1888, a obra de grande envergadura, para a época, também chamou a atenção do italiano Enrico D'Albertis que, entre várias notas, registou uma gravura (Fig. 3), na qual se pode ver a doca flutuante:

<sup>562</sup> WALKER, *Insulana*, (1886): 167 e ss.

<sup>563</sup> Idem, pp. 169-170.

<sup>564</sup> Idem, lb.

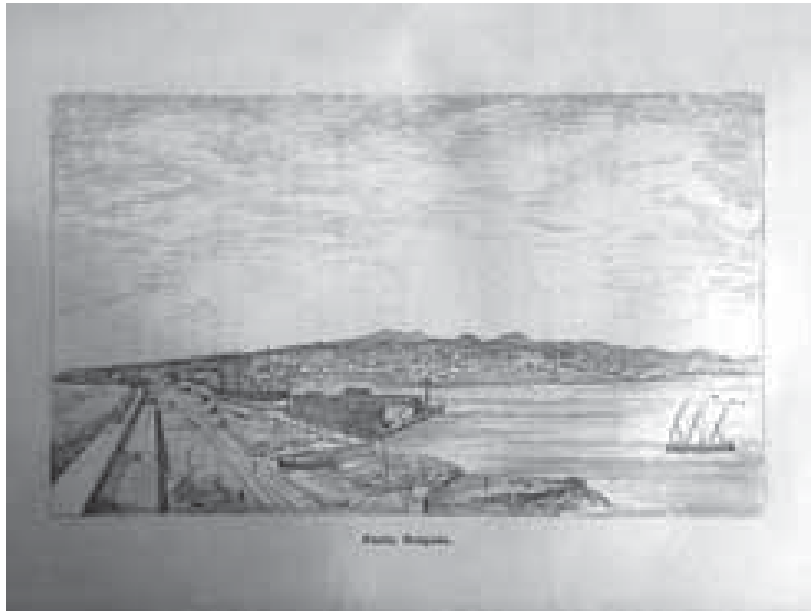


Fig. 3 – A construção da doca de Ponta Delgada. Fonte: D’Albertis, *Crociera del Corsaro alle Azzore*, Milano, Fratelli Treves, Editori. 1888.

O interesse suscitado pelo porto de Ponta Delgada, desde o início da sua construção, ficou bem patente no estudo publicado em 1863, pelo Capitão E. Morel, da marinha mercante francesa, que sugeriu o estabelecimento de relações comerciais entre a ilha de S. Miguel e a França, na medida em que a laranja micalense, exportada para a Inglaterra, também agradava ao gosto e ao paladar dos gauleses. Além disso, na óptica deste oficial, os produtos importados pela ilha podiam, e bem, vir de França e não dos “rivais” da outra margem do Canal da Mancha<sup>565</sup>. Além de publicar duas cartas do cônsul francês, dirigidas ao cônsul geral da França em Lisboa, no sentido de aprofundar as relações comerciais em torno dos citrinos de S. Miguel, quando se achavam reunidas melhores condições por via do investimento numa infraestrutura portuária, E. Morel anexou à sua obra o projecto do porto de Ponta Delgada, todavia, concebido e executado por ingleses.

Não obstante a relevância acrescida da doca da cidade micalense, o porto da Horta também seria dotado de um molhe — cuja construção começou em 1882 —, e continuava a oferecer abrigo, viveres e reparações às frotas que o demandavam, além de que a pesca da baleia persistia como uma importante indústria local, atraindo muitas baleeiras norte-

<sup>565</sup> MOREL, 1863: 22-23.



Fig. 4 – O projeto do porto artificial de Ponta Delgada. Fonte: Morel, Le Capitaine E., *Les Iles Açores au point de vue de la marine marchande*, Paris, Gustave Bossange Éditeurs, 1865.

-americanas<sup>566</sup>. Já em 1831, o Capitão Boid enfatizara a importância da indústria baleeira faialense, dizendo:

“Fiquei conhecendo todos os pormenores deste ramo da indústria (...) monopolizada pelos americanos, que nela empregam anualmente entre sessenta e oitenta navios (...), que vêm primeiramente pescar nas vizinhanças dos Açores a baleia esparmecete, (...)”. E acrescentava: “É preciso também que Portugal estimule os seus cidadãos a tirar vantagem da lucrativa pesca da baleia nos mares vizinhos destas ilhas, em vez de permitir que estrangeiros a monopolizem e lhe colham todos os valiosos proventos. Deste modo, estabelecer-se-ia excelente escola para os marinheiros portugueses e novo factor de apoio dos interesses da sua navegação”<sup>567</sup>.

Segundo Boid os ilhéus tinham grandes vantagens sobre qualquer outra nação que se dedicasse a esta actividade, dada a proximidade que

<sup>566</sup> D’ALBERTIS, 1888: 210.

<sup>567</sup> CAPITÃO BOID, 1951: 46-47.

tinham dos cetáceos e à facilidade de poderem pescar em embarcações mais pequenas, sem o investimento a que estava obrigada a indústria baleeira norte-americana<sup>568</sup>. Quase 60 anos depois, Enrico D’Albertis tece considerações semelhantes, considerando que a pesca da baleia podia ser um negócio muito lucrativo para os Açores, mas era pouco explorada pelos insulares, os quais, na sua opinião, se deixaram sempre ultrapassar por ingleses e norte-americanos<sup>569</sup>. Trata-se, sem dúvida, de uma comparação injusta se tivermos em conta a diferença do potencial entre as respectivas frotas e economias e se não esquecermos que muitos pescadores açorianos partiam a bordo das baleeiras americanas que rondavam o arquipélago “à caça” de cetáceos e de baleeiros experientes. Ainda assim, D’Albertis insiste no que se lhe afigura um declínio desta actividade na ilha do Faial. Segundo os seus registos, entre 1857 e 1870 contavam-se 5 “bastimenti balenieri” e naquela época apenas existia um, pertencente à Casa Bensaúde. As longínquas campanhas nem sempre eram frutíferas, não tanto pela escassez de cetáceos, mas pela inoperância dos instrumentos obsoletos, dos métodos já ultrapassados e dos constrangimentos causados pela falta de capital. Assim, defendia este viajante, que os velhos arpões deviam ser substituídos por espingardas mais modernas e eficazes e que as embarcações tinham de estar sempre prontas para a faina da caça aos cetáceos<sup>570</sup>. Paradoxalmente, porém, mostrava-se preocupado com a excessiva pesca da baleia-franca, temendo a sua extinção...

De um modo geral, as embarcações utilizadas na pesca e nas ligações inter-ilhas eram de fabrico açoriano. De acordo com Artur Teodoro de Matos, as ilhas dispunham de vários estaleiros, pois a falta de vias de comunicação terrestre fomentara a construção naval e o barco continuava a ser um meio de circulação interna, especialmente nas ilhas de maior comprimento<sup>571</sup> (S. Miguel, Pico e S. Jorge).

No valioso manuscrito que deixou sobre a sua estada nos Açores, entre 1812 e 1814, o britânico Briant Barrett realçou a boa construção dos barcos, chegando a desenhar os remos (Fig. 5) que observou no seu desembarque em Ponta Delgada:

---

<sup>568</sup> CAPITÃO BOID, 1951: 11.

<sup>569</sup> D’ALBERTIS, 1888: 291.

<sup>570</sup> Idem, pp. 221 e ss.

<sup>571</sup> MATOS, 1980: 462-465.

“Os seus barcos são, admiravelmente, bem construídos e aguçados, tanto na ré, como na proa; por isso, quando uma vaga os atinge, é cortada, passando pelos lados e os tripulantes, em vez de serem atirados para a frente e enrolados por ela, raramente são atingidos, a não ser por uns pequenos respingos de mar. Os remos são, simplesmente, paus compridos feitos com uma tábua estreita pregada na extremidade para formar a pá, tendo de cada lado, próximo do cabo, um orifício para encaixar no tolete, sobre o qual o remo pousa e fica preso”<sup>572</sup>.



Fig. 5 – Um remo desenhado por Briant Barrett (1812).

Fonte: BARRETT, 2017 (1812-1814): 87.

Mais de meio século depois, também Lyman Weeks apreciou e descreveu os remos dos barqueiros da ilha das Flores:

“Os remos que usam são feitos de dois paus grosseiramente desbastados, unidos com vergas e ligações de madeira, assentando num simples tolete ou espigão, fixo na amurada. Duas balas de canhão, de sete libras de peso, presas aos punhos dos enormes remos, mantêm estes em equilíbrio, sendo necessários dois homens para manejarem tais bisarmas”<sup>573</sup>.

Em contrapartida, na generalidade, os viajantes eram pouco lisonjeiros para com algumas das embarcações empregues na navegação inter-ilhas e, sobretudo, com as condições em que esta era realizada. Não obstante a proximidade entre algumas ilhas, sobretudo no grupo central, os estrangeiros defendiam que não se podia descurar que se tratava de uma navegação nas águas do oceano Atlântico. Briant Barrett é um exemplo de um forasteiro que se deslocou, entre várias ilhas, recorrendo aos transportes locais. Na descrição que fez da sua viagem, de 30 léguas, entre S. Miguel e a Terceira, fala de um bergantim português, com mastros profundamente carcomidos pelo caruncho e com velas que pareciam “trapos velhos”,

<sup>572</sup> BARRETT, 2017 (1812-14): 86.

<sup>573</sup> WEEKS, *Insulana*: 93-95.

unidos uns aos outros com cordas em mau estado. Segundo o informaram, a embarcação tinha sido construída há cerca de trinta e seis anos, com madeiras que haviam dado à costa na ilha de Santa Maria. A boa nova era que o tempo estava calmo e o mar tranquilo, pois uma das coisas que mais o impressionara era a indiferença dos marinheiros portugueses. De resto, segundo ele, as condições de higiene não eram as melhores. O cheiro era nauseabundo, numa mistura de alho com manteiga rançosa e banha, vindo dos produtos armazenados nos armários e cacifos dos camarotes. Seria fácil imaginar o que aconteceria com qualquer pessoa que passasse mal a bordo<sup>574</sup>!

Apesar destas peripécias, Barrett ainda se aventurou em viagens entre a Terceira e o Faial (com uma paragem em S. Jorge) e entre o Faial e a Graciosa. Para a primeira viagem, resolveu aproveitar a ida de um barco que viera buscar um mercador faialense que tinha de regressar à ilha. Confiante, o viajante inglês tratou de tudo e correu para o cais, narrando desta forma o cenário com que se deparou e a própria travessia:

“(…) imaginem, qual não foi a minha surpresa ao saber que ia atravessar doze léguas de mar alto, (…), num pequeno barco de boca aberta, de quatro remos, que transportaria (…) duas pipas de vinho, um carregamento de couves e bagagem, ficando por conseguinte, a menos de meio pé fora da água. (…). No entanto, aventurei-me a viajar neste barco. O nosso barqueiro, porém, pediu que se acendesse um círio, no valor de um tostão, e que o colocassem diante de um altar de Santo António, alegando que tinha sempre uma boa viagem todas as vezes que fazia isto. (…). Chegámos à baía do Topo por volta da meia-noite e meia. O nosso mestre abrigou o barco debaixo das rochas e lançou uma grande pedra atada a uma corda para servir de âncora”<sup>575</sup>.

Os passageiros dormiram, a bordo, ao relento e só no dia seguinte, à força de remos, conseguiram chegar à Calheta, onde desembarcaram. Daí, Barrett seguiu para o Faial e, depois, para a Graciosa. Desta vez, foi num bom barco, com cerca de 18 pipas, isto é, dez toneladas, que transportava cerâmica de Santa Maria e de Lisboa e uma grande quantidade

<sup>574</sup> BARRETT, 2017 (1812-14): 86.

<sup>575</sup> Idem, pp. 195-196.

de sal ensacado. Nas palavras de Barrett, “o mestre era hábil e o barco tinha três mastros e velas, sendo a do meio uma vela latina”<sup>576</sup>. Se de início a viagem ia decorrendo tranquila, logo que passaram a ponta dos Cedros, foram atingidos por uma forte rajada de vento. Apesar de alguns passageiros pedirem para voltar, o mestre recusou. O mar alteroso, com as vagas típicas do Atlântico, que geralmente não quebram, acabou por fazer o barco balançar de tal forma que entrou pela borda mais de uma pipa de água. O sal perdera o seu valor. Ainda assim, Barrett sentiu confiança, por perceber que o mestre “era o mais hábil timoneiro” que já tinha visto e prossegue, deste modo, com a sua narrativa:

“De novo o barco endireitou e, logo, arream a vela principal. Um homem retirava, constantemente, água para fora do barco (...). A agitação do Atlântico era terrível e a nossa situação não era a mais segura, num barco aberto e à distancia de nove léguas de terra. Outra enorme vaga aproximou-se de nós, parecendo uma montanha de água, o que me fez pensar que era o nosso fim. O timoneiro, atento, viu-a aproximar-se e dirigiu-lhe o barco obliquamente. Subimo-la, com a rapidez de um foguete, sem meter uma gota de água; eu consegui ver a mesma vaga, atrás de nós até cerca de duas milhas, ficando sempre acima de todas as que se seguiram. (...). Um marítimo poderá melhor calcular como se apresentava o nosso barco com aquele temporal, bem como quando souber que, com todas as velas arreadas, incluindo a vela principal, a mais de metade do tempo, conseguimos viajar num barco aberto, de uma terra para a outra em cinco horas e meia, a uma distância de dezoito léguas”<sup>577</sup>.

Tendo em conta o enorme atraso do sector industrial nestas ilhas, este viajante inglês acabaria por não esconder a sua admiração face à construção naval executada nos Açores, atenta a robustez dos barcos de boca aberta que enfrentavam o imenso oceano. Era, de facto, maioritariamente em barcos de boca aberta que se fazia a navegação de cabotagem, como a de alto mar. A Fig. 6 apresenta uma destas embarcações, com três velas triangulares (latinas), navegando junto à costa da cidade de Ponta Delgada.

<sup>576</sup> Idem, pp. 196-197.

<sup>577</sup> Idem, pp. 197-198.

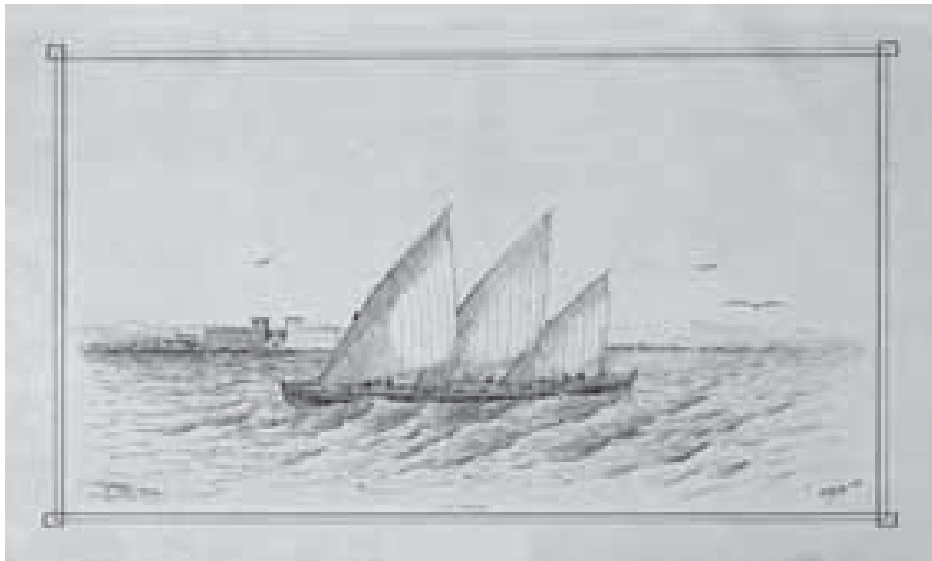


Fig. 6 – Um barco açoriano do século XIX, navegando junto à costa de Ponta Delgada.

Fonte: *Paisagens e Costumes dos Açores*, nº 3, Maio de 1884.

De acordo com Fátima Sequeira Dias a preferência, entre os açorianos, por frotas de cabotagem dever-se-ia à falta de capitais disponíveis e à fragilidade do tecido empresarial local, não obstante este tipo de comércio “proporcionar mais-valias semelhantes às do comércio internacional”, envolvendo também importantes investimentos. Acabava mesmo por existir uma articulação entre a navegação internacional e a navegação de cabotagem, o que explicava a numerosa rede de comerciantes retalhistas espalhada pelas ilhas<sup>578</sup>.

Os grandes barcos do Faial transportavam entre 25 a 40 pipas e navegavam, geralmente, com uma vela latina, invulgarmente grande, com um mastro curto que ficava junto à proa e fixo na parte central da embarcação. À proa, apresentavam uma pequena vela quadrada. A maioria tinha 6 remos de grande comprimento, quase sempre feitos de madeira de choupó. No cabo, onde os barqueiros se sentavam para remar, faziam um furo para que aquando de uma pancada, pudessem equilibrar o remo que tinha um peso considerável. Segundo Barrett os barcos do Pico tinham remos semelhantes, mas os de S. Jorge e da Graciosa é que eram construídos da melhor madeira vinda do Brasil, custando, alguns deles, mais de seis dólares. Eram barcos muito compridos e duravam muitos anos. No geral, os grandes barcos das ilhas de S. Jorge, Graciosa e Pico eram diferentes dos do

<sup>578</sup> DIAS, 1997: 274.

Faial, ou seja, eram mais achatados no fundo e de maior altura nas bordas. Alguns transportavam 40 pipas e eram do tipo lugre, feitos de madeira de choupo. Levavam, no geral, entre 14 a 20 homens, sendo um ou dois deles responsáveis por cada vela. As quilhas eram feitas de madeira do Brasil, bem como as sobrequilhas que nunca eram forradas. Por isso, quando transportavam gado colocavam tábuas soltas no fundo do barco. A proa era bem executada, apresentando-se semelhante à dos *Pilot Boots* americanos. E assim continuava o narrador, elogiando os calafates açorianos:

“Não existem construtores de barcos que sejam profissionais, sendo estes carpinteiros vulgares. Eles utilizam um molde para as madeiras e nunca estragam sequer uma tábua porque têm o máximo cuidado de lhes tirar as medidas com um compasso.

Os calafates destas ilhas distinguem-se, perfeitamente, dos carpinteiros; são muito mais lentos no seu trabalho, mas este é tão perfeito como em nenhuma outra parte do mundo, de tal modo que até mesmo os navegadores ingleses se admiram com a maneira, tão segura e habilmente executada, com que eles calafetam as fendas”<sup>579</sup>.

Anos mais tarde, também os irmãos Bullar, que viajaram inter-ilhas nos meios de transporte locais, teceram elogios aos calafates dos Açores. Apesar da rusticidade da embarcação em que partiram de S. Miguel rumo ao Faial; apesar da exiguidade, desconforto e imundice dos camarotes sobrelotados; apesar da confusão entre passageiros, bagagens e mercadorias, amontoadas no convéns e no porão — pois “era uma escuna tosca, que fazia serviço entre as ilhas, de cerca de sessenta toneladas, abarrotada de passageiros, e onde reinava confusão sem limites”<sup>580</sup> — a agitação do mar era suplantada pela destreza dos marinheiros e pela robustez do navio. Distinguiam-se os passageiros de coberta e os de camarote, ainda que estes fossem tão rústicos que nem tinham uma divisão que os separasse do porão.

### Considerações Finais

Estes eram tempos em que navegar no Atlântico e, em particular, pelos mares dos Açores — onde prevaleciam as embarcações à vela —

<sup>579</sup> Idem, p. 200.

<sup>580</sup> BULLAR, 1988 (1838/39): 165 e ss.

se afigurava um verdadeiro acto de coragem e de determinação que, para certos viajantes, se aproximava do autêntico milagre. Como constataram os irmãos Bullar, tornava-se quase inacreditável como as pequenas e frágeis chalupas inglesas, ancoradas nas baías dos Açores, aqui conseguiam chegar, depois de uma longa travessia do oceano ensombrada, por vezes, por terríveis e violentas tempestades. Se as viagens transatlânticas podiam ser penosas e assustadoras, também permitiam vivenciar experiências únicas e inesquecíveis, como de forma sublime descreveu o escritor e poeta norte-americano Thomas Higginson, quando, por meados da centúria, visitou a ilha do Faial:

“Não importa quantas descrições de viagens feitas por outros navegadores possa ter lido ou ouvido, qualquer homem se sente como um verdadeiro Colombo ao atravessar o oceano pela primeira vez. A geografia convence apenas o cérebro, não os sentidos, de que o globo é redondo e quando a experiência pessoal confirma o facto, é tão extraordinário como se nunca tivesse sido sugerido antes. Passam-se semanas numa solidão ininterrupta de céu e mar, em que nada parece sólido no universo à excepção do pouco de madeira pintada em que se flutua. Subitamente algo se ergue como uma nuvem na distância e dizem-nos que é terra. Então, tal como todos os povos ignorantes, temos a sensação de que o barco deve ser um deus para poder encontrar o caminho naquela imensidão sem rasto (...). É uma coisa espantosa descobrirmos nós mesmos que realmente existe o outro lado do oceano. E quando, como no nosso caso, acontece que o abrigo assim encontrado não é (...) parte dum grande continente, (...), mas é na realidade uma pequena ilha vulcânica, um simples ponto no meio daquelas ondas de mar bravo, uma coisa por onde se poderia ter passado durante a noite sem suspeitar (...) — realmente parece um caso de boa-sorte louca (...)”<sup>581</sup>.

### Fontes e bibliografia

BARRET, Briant (1812-1814), *Relato da Minha Viagem aos Açores – 1812-1814*, Ponta Delgada, Letras Lavadas, 2017.

---

<sup>581</sup> HIGGINSON, 2009 (1869): 25.

- BOID, Captain (1835), *O Distrito da Horta que compreende Faial, Pico, Flores e Corvo*, trad. de João Anglin, Angra do Heroísmo, Tipografia Andrade, 1951.
- BULLAR, Joseph e Henry (1838/39), *Um Inverno nos Açores e um Verão no Vale das Furnas*, Ponta Delgada, Instituto Cultral de Ponta Delgada, 1986.
- D'ALBERTIS, Enrico Alberto (1888), *Crociera del Corsaro alle Azzore*, Milano, Fratelli Treves, Editori.
- DIAS, Fátima Sequeira (1997), “A Navegação do Arquipélago dos Açores durante o século XIX: elementos de inovação face às práticas marítimas tradicionais”, in *História das Ilhas Atlânticas*, coord. De Alberto Vieira, Funchal, CEHA / SRTC, pp. 271-286.
- HEBBE, Jean-Gustave (1802), *Description des Îles Açores*, Stockholm.
- HIGGINSON, Thomas Wentworth (1855-56), *O Faial e os Portugueses*, rec., org. e int. George Monteiro, Horta, Núcleo Cultural da Horta, 2009.
- LEITE, João Emanuel Cabral (1991), *Estrangeiros nos Açores no Século XIX. Antologia*, Ponta Delgada, Signo.
- MATOS, Artur Teodoro de (1980), *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores.
- MOREL, Le Capitaine E. (1865), *Les Iles Açores au point de vue de la marine marchande*, Paris, Gustave Bossange Éditeurs.
- NYE, Elisa W. (1847), “Diário de uma Viagem da América aos Açores no Veleiro ‘Sylph’ em Julho de 1847”, in *Insulana*, ICPD, vols. XXIX e XXX, 1973-1974, pp. 5-106.
- PEREIRA, José António Rodrigues (2013), *Grandes Naufrágios Portugueses, 1194-1991*, Lisboa, A Esfera dos Livros.
- SILVA, Susana Serpa (2015), “As ilhas do Faial e do Pico vistas, no século XIX, por viajantes estrangeiros”, in *O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX. Atas do VI Colóquio*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, pp. 359-375.
- WALKER, Walter Frederick (1886), “Os Açores ou Ilhas Ocidentais”, in *Insulana*, ICPD, Vols. XXIII e XXIV, 1967-1968, 1º e 2º Sem., pp. 38-127.
- WEEKS, Lyman (1882); “Nos Açores”, in *Insulana*, ICPD, Vols. XIV (1º e 2º Sem) , pp. 82-124; 235-224



**COLABORARAM NESTE LIVRO:**

ALBERTA FRANCES HILL

ANTÓNIO COSTA CANAS

AUGUSTO SALGADO

CARLA RAHN PHILLIPS

CARLOS FRANCISCO MOURA

CARLOS MOURA MARTINS

FRANCISCO CONTENTE DOMINGUES

JOSÉ GARCÍA REDONDO

LUÍS FALCÃO DA FONSECA

MÁRIO SIMÕES FERNANDES

NICOLÁS DE HILSTER

NUNO SALDANHA

ONÉSIMO TEOTÓNIO ALMEIDA

RICARDO MADRUGA DA COSTA

RICHARD W. UNGER

STEFAN HALIKOWSKI-SMITH

SUSANA SERPA SILVA

TIAGO MACHADO DE CASTRO

VICENTE PAJUELO MORENO

WILLIAM D. PHILLIPS JR.

YOSHIHIRO YAMADA



**Governo dos Açores**