

British Consulate
 Porto 22nd February 1847

My Lord

I regret that I have
 to inform your Lordship that
 the steam packet "Tiber" was
 totally lost yesterday about
 half a league from Villa de
 Conde. She struck about 0^h 30^m
 P.M. and soon afterward
 went in pieces.

A mail from Lisbon addressed
 to me, and some of Admiral
 Parker's despatches are lost.
 The other mails are said to be saved.

One man belonging to the

light house

was saved. Palermo to G. C.

over

O Navio do Norte

TEXTO: PEDRO CALEJA

INVESTIGAÇÃO DE ARQUIVO: PATRICK LIZÉ

FOTOS: MERGULHOMANIA



O "Navio do Norte", assim designado pelos pescadores que o conhecem e que aproveitam a sua generosidade enquanto recife artificial, é um fantástico destroço de um navio a vapor conhecido pelos mergulhadores da zona do Porto desde pelo menos o início da década de 90 do século passado.

A primeira vez que soube da existência deste destroço foi através de uma declaração de achado fortuito cuja descrição, à primeira leitura, me levou a acreditar tratar-se de um vestígio datável do início da Idade Moderna. Um contacto telefónico posterior clarificou a situação e deixou-me pistas suficientes para saber o que procurar. Procurava então um naufrágio de um vapor, construído em madeira e com forro exterior em chapa de cobre nas obras vivas. Aparentemente o método de propulsão era por meio de pás afixadas ao costado do navio em rodas laterais.

Era altura de aceder à Carta Arqueológica do CNANS. Atendendo às características arquitecturais ainda visíveis do naufrágio e a sua localização em relação à costa, o nome *Tiber* sobressaiu de imediato. O passo seguinte foi procurar na *Internet*, onde consegui obter a confirmação da informação e mais alguns pormenores no site: www.clydesite.co.uk.

Satisfeita esta curiosidade arrumei a informação a um canto até que em 2004 o Luís Mota, um dos sócios do Centro de Mergulho e Escola MergulhoMania em Matosinhos entrou em contacto comigo. Afinal o sítio era já bem conhecido de alguns mergulhadores, assim como a possível identidade do navio. Os pormenores que me foram contando abriram o apetite para saber mais sobre o *Tiber*, ainda para mais porque havia mais que uma versão sobre as razões do seu afundamento.

A oportunidade surgiu em Abril deste ano quando um amigo e investigador de arquivos, o Patrick Lizé, me telefonou de Londres a perguntar se precisava de algo dos arquivos. O *Tiber* surgiu imediatamente na conversa e uma semana depois recebia em casa diversas fotocópias de manuscritos em A3.

Assim, sabemos que o *Tiber*, que esteve para se chamar *Ceylon*, foi construído nos estaleiros Caird&Co em Greenock a pedido da Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (P&O), com o objectivo de explorar as rotas comerciais da Península Ibérica, Itália e Mar Negro. A 26 de Outubro de 1846 chegou a Southampton pronto para a sua primeira viagem. O navio havia custado £28.600 e estava segurado por £20.000.

Até à data do naufrágio, o *Tiber* apenas realizou três viagens a Gibraltar. Apesar disso, era reconhecido como sendo um belo navio e notoriamente rápido (tendo em conta o método de propulsão).



O naufrágio

Às 8 da manhã de 20 de Fevereiro de 1847, o vapor *Tiber* partiu de Lisboa sob o comando do Capitão Bingham, com 12 passageiros de 1ª classe, alguns de 2ª e vários Galegos de retorno a Vigo.

Transportava nos seus porões, além de um carregamento de morteiros e de moeda em ouro, correio de Estado destinado aos cônsules de Inglaterra no Porto e em Vigo, a altos dignitários do Almirantado Inglês e à própria Rainha de Inglaterra.

No dia 21, por volta do meio-dia, enquanto navegava sob intenso nevoeiro em frente a Vila Chã, já a norte da Barra do Douro, e depois de ter lançado a sonda e medido 34 braças, o Capitão julgou-se seguro.

Momentos depois o navio embateu violentamente num escolho e começou a fundar-se. Devido à violência do choque os barcos salva-vidas a bordo deslocaram-se, impedindo o funcionamento do seu sistema de lançamento.

De terra aperceberam-se das dificuldades do *Tiber* e várias embarcações acorreram ao navio, salvando a tripulação e passageiros, com excepção de um Coronel espanhol chamado Lecarte, o cozinheiro, um passageiro originário de Southampton, uma mulher portuguesa (que outra fonte diz ser galega) e uma sua criança e quatro ou cinco galegos que foram arrastados do convés e que se afogaram.

O capitão Bingham foi o último a abandonar o navio e um inquérito posterior ilibou-o de culpas pelo sucedido.

Em menos de 20 minutos o *Tiber* havia-se partido em dois e afundado. Não foi possível salvar nenhuma da sua carga e nem mesmo as bagagens dos passageiros.

As praias da região ficaram pejudadas de destroços ao longo de três ou quatro milhas e, se bem que o capitão Bingham e o Cônsul de Inglaterra no Porto tenham pedido às entidades portuguesas a protecção dos arrojados, em pouco tempo tudo o que havia dado à costa fora pilhado e vendido.

Nos três dias seguintes foi recuperado algum do correio que estava a bordo e depois de convenientemente seco foi enviado para os seus ilustres destinatários. ■



Parte dos restos...

Parte do que sobra do *Tiber* descansa hoje a cerca de 34 metros de profundidade. O local é um ponto seguro para uma variedade de espécies (cardumes de fanecas, congros, lavagantes e polvos) e um sítio de eleição para o mergulho.

Ainda visíveis, sobressaem duma massa disforme alguns dos morteiros que vinham acondicionados no porão de carga. Aqui e ali, despontam do fundo arenoso algumas das cavilhas que seguravam as estruturas do navio, assim como chapas de cobre pertencentes ao forro exterior. Fragmentos de madeira aparecem sempre que há um leve desassoreamento do local.

No entanto, a acreditar no relato do afundamento e também observando com atenção os destroços subsistentes, facilmente se conclui que parte do *Tiber* estará afundada noutra local. Existem testemunhos de um peguilho a cerca de 200 m do destroço conhecido. Poderá ser o resto do *Tiber* e com alguma sorte terá ainda junto de si os dois motores a vapor e restos da estrutura das pás.

É sem dúvida, apesar da sua "pouca idade", um vestígio que merece mais atenção por parte dos arqueólogos e que se espera em breve, com o apoio de entidades locais e nacionais, veja reconhecida a sua importância.

P&O Line

Desde o seu estabelecimento em 1837 a Peninsular and Oriental Steam Navigation Company desempenhou um papel importante na ligação das ilhas britânicas aos restantes países da Europa.

No entanto, a génese da companhia deu-se em 1822 através da sociedade entre Brodie McGhie Wilcox e Arthur Anderson.

Durante a guerra civil portuguesa e depois durante os conflitos em Espanha, a companhia transportou armas, tropas e dinheiro para ambas as casas reais.

Em tempos de paz, as cargas incluíam de tudo, desde máquinas para cunhar moeda a girafas para o jardim zoológico de Londres.

Em 1835 juntou-se à sociedade o Capitão Richard Bourne, um rico armador de Dublin, e teve início um serviço regular entre Londres, Espanha e Portugal, sob o nome de Peninsular Steam Navigation Company.

Em 1837 a Companhia assinou o primeiro contrato comercial com o Almirantado para transporte regular de correio, através de um percurso semanal entre Falmouth, Vigo, Porto, Lisboa, Cádiz e Gibraltar.

As cores da bandeira da Companhia (ainda em uso) são as das bandeiras reais de Portugal e Espanha.

Nos seus tempos áureos, em meados dos anos 20 do século passado, a Companhia era proprietária de 500 embarcações, desde barcos de passageiros a navios de recreio a vapor que cruzavam o Rio Tamisa.

Durante a Primeira Guerra Mundial perdeu 85 dos seus navios e durante a Segunda quase o dobro.

A 19 de Novembro deste ano a P&O pôs fim à sua independência de 168 anos ao vender as suas acções à empresa DP World do Dubai.



www.timetableimages.com

Tiber

Nome do naufrágio - *Tiber*

Outros nomes - Navio do Norte

Pais de Pavilhão - Inglaterra

Tipo de navio - Vapor de pás laterais para carga e passageiros

Ano de construção - 1846

Material de construção - Madeira com forro exterior em cobre nas obras vivas

Data de naufrágio - 21 de Fevereiro de 1847

Causa de naufrágio - Afundamento devido a um rombo depois de colidir com um escolho submerso

Ano da descoberta - Década de 1970

Região - Norte

Local - Ao largo de Vila Chã

Coordenadas (WGS84) - N 41.16.526
W 08.45.969

Profundidade mínima - 31 metros

Profundidade máxima - 34 metros

Corrente - Fraca

Espécies frequentemente encontradas - Fanecas, congros, lavagantes, polvos

Recomendações de mergulho - Uso de Nitrox

Centros de Mergulho - Mergulhomania

Outros links sobre o naufrágio - www.mergulhomania.com

Características principais do navio

Propriedade/Armador - P&O Line

Comprimento total: 56,29 m

Boca máxima: 8,15 m

Pontal máximo: 5,26 m

Deslocamento: 763 tn.

Velocidade máxima: 9 nós

Potência: 2 caldeiras com 280 CV