

Recuperação do casco do USS Cairo. O entusiasmo de curiosos e amadores é um dos melhores aliados do estado, mas deve ser fiscalizado e acompanhado para evitar estes acidentes (foto: Park Services, Arquivo do Nautical Archeology Program).



Três projectos de arqueologia subaquática nos EUA Parte 1

Em Portugal quase nunca se fala do século XIX, e os navios deste século não são considerados uma parte lá muito importante do património arqueológico subaquático. Esta atitude é apenas parcialmente compreensível dada a antiguidade dos vestígios arqueológicos encontrados na nossa costa, que vão pelo menos até ao século IV antes da nossa era, mas é pena que a história náutica do século XIX não seja mais popular entre nós, dada a sua riqueza e a quantidade incrível de inovações que os navios sofreram entre 1800 e 1900.

Restos do USS Cairo depois da recuperação por uma equipe americana (foto: Park Service, Arquivo do Naval Archaeology Program)



Nos EUA, onde os vestígios mais antigos – para além de pirogas monóxilas e jangadas relativamente pouco sofisticadas – começam com a chegada dos primeiros colonos espanhóis, em meados do século XVI, o século XIX é conhecido como a idade de ouro da navegação à vela, e com muita razão! Desde os rápidos navios de guerra que lutaram na Guerra de 1812 e até aos couraçados dos finais do século a história da construção naval americana no século XIX é uma extraordinária sucessão de invenções e inovações, descobertas e viagens épicas. A diversidade e a qualidade dos navios e embarcações construídos nos EUA du-

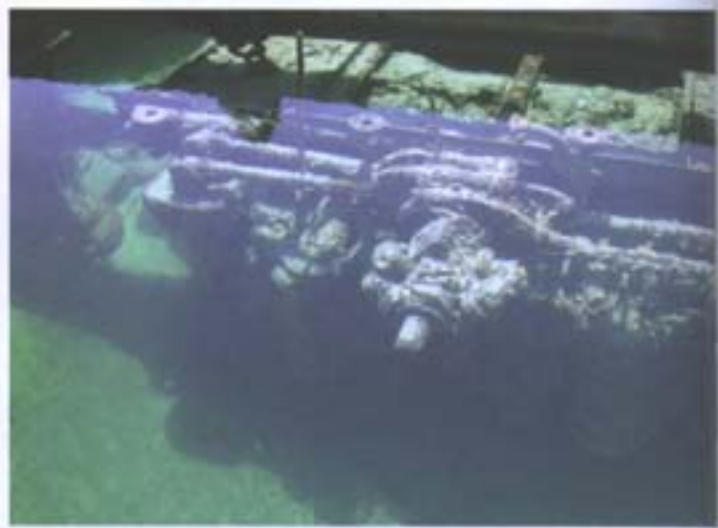
rante este período, aliadas às histórias de marinheiros, naufrágios e viagens, produzidas por eruditos e protagonistas tornam este assunto um dos meus preferidos. Durante o século XIX os navios baleeiros portugueses, descobriram cerca de 400 ilhas e deixaram-nos histórias extraordinárias como a do baleeiro Essex ou romances inesquecíveis como *Moby Dick*. As escunas de dois, três, quatro, cinco, seis e até sete masts, num caso particular, sulcaram os sete mares com tripulações de aventureiros corajosos e empreendedores, como Charles Tyng, cujas memórias, *Before the Wind: The Memoir of an American Sea Captain, 1808-1833*, são absolutamente

fantásticas. O desenho das embarcações de recreio atingiu um nível de beleza e sofisticação consagrado, por exemplo, nas linhas do Iste America. O desenvolvimento do vapor, primeiro nos rios e lagos do norte do continente, nas primeiras décadas do século, e depois estendendo à conquista dos grandes rios do sul, está imortalizado em livros como *Life on the Mississippi*, de Mark Twain. A marinha de guerra também deixou a sua quota de memórias e navios afundados. Entre os mais célebres estão as escunas *Scourge* e *Hamilton*, afundadas no lago Ontário em 1813 e perfeitamente preservadas nas águas fundas, frias e escuras, ou na memória de Ned Meyers, o 1-

ARQUEOLOGIA



Hélice do USS Monitor no museu de Newport News (foto: Filipe Castro).



Parte do motor do USS Monitor em tratamento no museu de Newport News (foto: Filipe Castro).

► marinheiro de James Fenimore Cooper em *A Life Before the Mast*. Ou as aventuras do heróico tenente James Macdonough no Lago Champlain, contadas por Kevin Crisman no livro empolgante *The Eagle*. Mas duas guerras têm um lugar particular no coração dos americanos do sul dos EUA: a Guerra Civil (1861-1865) e a Segunda Guerra Mundial (para os americanos 1941-1945). Nem a Guerra da Independência (1775-1783) nem a Guerra de 1812 (1812-1814) são tão importantes, pelo menos nos estados do sul. Os americanos têm em geral uma admiração deferente pelos ingleses e não gostam de ser lembrados nem da arrogância nem da mesquinhez da monarquia britânica, que levaram os colonos ao desespero e à rebelião, nem do papel determinante da França no resultado da guerra com a Inglaterra.

Quanto à Guerra Civil, quase um século e meio depois, as chagas ainda estão abertas nos estados da Confederação, e a história das vitórias e derrotas, e do suposto cavalheirismo do general Lee, ou da suposta brutalidade dos generais nortistas Grant e Sherman continuam a emocionar as gera-

ções mais jovens, como emocionaram as mais velhas. No verão passado fui visitar três ícones da história náutica da guerra civil americana: o couraçado USS *Cairo*, afundado em 1862 no Rio Yazoo, perto de Vicksburg, no estado do Mississippi, o couraçado USS *Monitor*, afundado no mesmo ano na Carolina do Norte, e o submarino *H.L. Hunley*, perdido em 1964 em Charleston, que foi o primeiro submarino a atacar com sucesso um navio inimigo. Estes três projectos são exemplos excelentes do papel interventor do estado na defesa do património náutico e como tal merecem ser abordados aqui, mesmo que sucintamente. Paradoxalmente, numa América que se orgulha do seu espírito de iniciativa privada e que acredita que tudo o que é privado é bom, e tudo o que é público é mau, os melhores projectos de arqueologia subaquática foram quase todos patrocinados pelo estado – a nível estadual ou federal – e os projectos privados mais conhecidos, o *Atocha* e o *Central America*, não podem ser sequer considerados para a história da arqueologia subaquática.

Isto não quer dizer que tudo o que é privado nos EUA é mau, ou que tudo o que é público é bom. Instituições totalmente privadas como o Institute of Nautical Archaeology continuam a promover projectos de arqueologia subaquática de grande qualidade, embora na maior parte das vezes parcialmente financiados pelo estado, através de bolsas por vezes avultadas, e estados como a Virginia têm descurado consis-

temente o seu património náutico e subaquático, por vezes de forma escandalosa. Mas de uma forma geral, ao contrário do que se possa pensar, o estado americano é extremamente conservador na defesa do seu património e do seu ambiente e, apesar dos desvarios do actual presidente, o estado federal continua a investir milhões de dólares em projectos de defesa, estudo e promoção do património arqueológico subaquático americano. Também ao contrário do que pensa, a caça aos tesouros é ilegal em águas territoriais dos EUA, e a Marinha americana tem desenvolvido uma política muito agressiva de defesa dos seus navios afundados contra a actividade predatória de caçadores de tesouros, quer em águas internacionais, quer em águas de países onde a caça ao tesouro é ainda infelizmente legal.

Projectos como o *Cairo*, *Monitor*, ou *Hunley*, não são assim histórias isoladas da política americana do património náutico e subaquático. Fazem parte de uma longa lista de navios escavados, estudados, conservados e expostos em museus vivos, onde as pessoas podem tocar na vida dos seus passageiros e tripulações, mas também na dos homens que os desenharam e construíram, dos políticos e generais que os usaram na guerra, ou dos comerciantes que os pensaram, encomendaram e utilizaram na paz.

A barca francesa *Belle*, da qual já falei nestas páginas, perdida pelo cavaleiro de La Salle em 1684 na costa do Texas, é um

Três ícones da história náutica da guerra civil americana: o couraçado USS *Cairo*, afundado em 1862 no Rio Yazoo, no Mississippi, o couraçado USS *Monitor*, afundado no mesmo ano na Carolina do Norte, e o submarino *H.L. Hunley*

outro exemplo de um projecto de mais de sete milhões de dólares patrocinado pelo estado, que se vem juntar a outros projectos envolvendo somas muito menores, como a curiosa embarcação de transporte conhecida como Brown's Ferry, construída no século XVIII segundo um complicado esquema de desenho cujas origens remontam à Itália do Renascimento, ou a embarcação *Philadelphia*, perdida numa batalha naval em Outubro 1776 nas águas geladas do Lago Champlain, durante a Guerra da Independência. Mas os navios da Guerra Civil Americana têm um interesse especial no coração dos sulistas. A guerra civil colocou quase três milhões de homens em armas, envolveu os então 33 estados da América numa guerra sangrenta que durou cinco anos e custou cinco milhões de dólares e cerca de 600.000 vidas, 360.000 no Norte e mais de 250.000 no Sul. A conquista do sul foi violentíssima e envolveu uma acção do general Sherman, que com sessenta mil veteranos rasgou uma faixa de destruição e luto com oitenta quilómetros de largura ao longo do estado da Georgia, queimando casas e colheitas, matando gado, partindo a coluna vertebral da Confederação, que abdicou pouco depois. Estes três navios são recordações desta guerra fratricida, ocorrida há

apenas cinco ou seis gerações, e cujos veteranos ainda se juntavam no aniversário do armistício durante os anos vinte e trinta do século XX.

O COURAÇADO USS CAIRO

O projecto do couraçado *USS Cairo* é talvez o menos feliz, já que começou por uma ideia de um grupo de amadores que decidiram recuperá-lo inteiro do fundo do rio onde jazia, afundado em Dezembro de 1862 com a infeliz honra de ter sido o primeiro a navio a ser afundado por uma mina electricamente detonada. Em 1862 esta mina não era um mecanismo exageradamente sofisticado, consistindo num barril com explosivos atado a uma bôia ancorada no fundo do rio, no trajecto dos navios da União, e um soldado sulista escondido na margem, com um detonador na mão. O couraçado *Cairo* tinha sido desenhado por um engenheiro chamado Samuel Pook, e consistia basicamente numa plataforma com canhões, um motor a vapor, e uma cobertura de chapa de ferro com 10 cm de espessura. Construído quase um ano antes, tinha sido incorporado nas forças que, sob o comando do general Sherman, pretendiam capturar Vicksburg.

Em 1960 um grupo de curiosos e amadores resolveu recuperar este casco com todo o

recheio no âmbito das comemorações do centenário da Guerra Civil. Parece que não foi difícil angariar os fundos necessários. Já não foi tão fácil encontrar uma empresa competente para levar a cabo esta importante tarefa, e o resultado foi trágico. Os mergulhadores passaram uma série de cabos sob o casco, e puxaram-nos com uma grua flutuante. O resultado não foi famoso: primeiro os cabos cortaram o casco, cheio de sedimentos, em fatias, e depois enrolaram-nas como mortalhas de cigarros, espremendo o recheio para dentro do rio. Os restos do navio, isto é, as diversas fatias mais ou menos desenroladas, foram dispostas mais ou menos na sequência em que compunham o navio meses antes absolutamente intacto no fundo do rio Yazoo, e os promotores do projecto coçaram a cabeça em face dos problemas que não tinham antecipado: quanto custava conservar, reconstruir e expor o *Cairo*? E o que é que se fazia dos artefactos? As botas, os botões das fardas, os objectos pessoais dos tripulantes, o armamento, a palamenta, os viveres e o equipamento acessório deste navio?

O estado do Mississippi entrou em acabo finalmente em 1977, e investiu quase cinco milhões de dólares neste projecto. O navio foi reconstruído, tudo o que



O *USS Cairo* depois dos trabalhos de conservação e restauro (foto: Filipe Castro).

O museu do USS Cairo em Vicksburg, Mississippi (foto: Filipe Castro).



podia ser salvo foi recuperado e conservado, e eventualmente exposto num sítio magnífico e comovente, numa encosta virada a poente nos arredores de Vicksburg, próximo do cemitério onde foram enterrados os soldados que perderam a vida na conquista daquela cidade.

Os projectos do *USS Monitor* e do *Hunley* foram patrocinados pelo estado desde o princípio, e não sofreram portanto as vicissitudes do projecto do *USS Cairo*.

O COURAÇADO USS MONITOR

Tal como o *Cairo*, o *Monitor* também era um couraçado, mas adaptado a guerra no

mar. Uma ideia recente, utilizada primeiro pela marinha francesa na guerra da Crimeia (1854-56), estes couraçados foram uma novidade na guerra civil americana e a batalha entre os couraçados *USS Monitor* e *CSS Virginia*, embora não tenha tido vencedor nem vencido, ficou na história naval dos EUA com uma aura excitante e misteriosa.

Uma das estratégias da União durante a guerra foi o isolamento do sul — um bloqueio completo — do sul. Uma tarefa difícil considerando a extensão e a natureza da costa confederada, mas que acabou por ser eficaz. Em 1862 cerca de 250 navios à vela

navios confederados romperam o bloqueio da União, em 1863 apenas 145 navios conseguiram esta proeza, em 1864 este número reduziu-se para 55 e em 1865 para 14.

A confederação utilizou todos os estratagemas que pode para romper o bloqueio. Navios rápidos a vapor, couraçados e submarinos foram as três soluções mais eficazes. Um dos couraçados, o *CSS Virginia*, foi construído a partir do casco do navio nortista *Merrimac*, abandonado durante a sua construção no começo da guerra.

Em 8 de Março de 1862, o couraçado *CSS Virginia* destruiu em poucas horas os navios *Cumberland* e *Congress*, que bloqueavam a entrada do Rio James, em Hampton Roads, incapazes de furar os 10 cm de ferro que protegiam o convés do navio confederado, que "parecia o telhado de um celeiro flutuante" como disse uma testemunha mais tarde.

No dia seguinte entrou no teatro das operações o couraçado nortista *Monitor*, virando o resultado dos acontecimentos e evitando um contratempo que poderia ter estendido a duração da guerra por mais alguns meses. Mas isso é uma história para o mês que vem. ■

Modelo da batalha entre os couraçados *USS Monitor* e o *CSS Virginia* (Vicksburg Battlefield Museum).



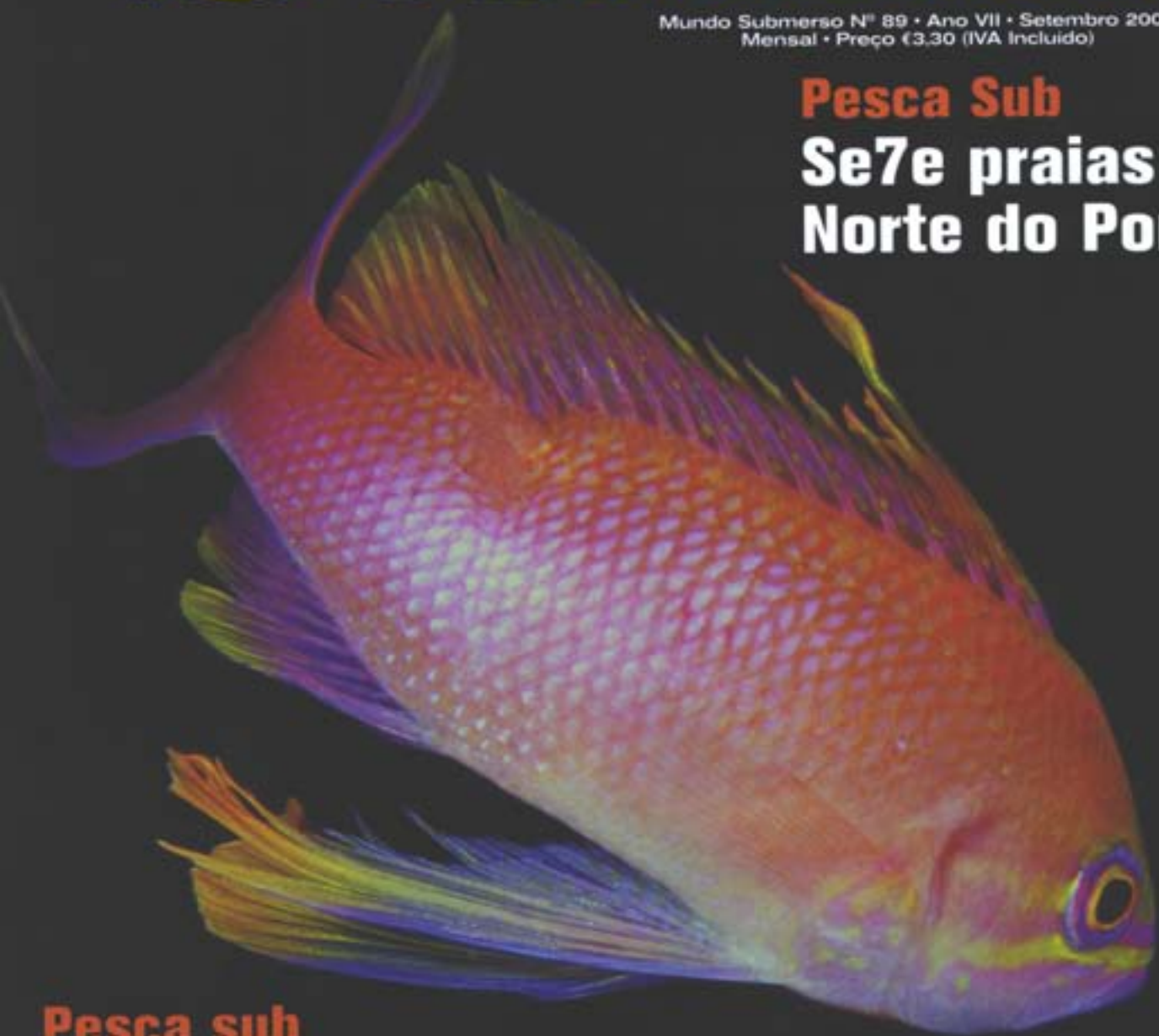


S MUNDO SUBMERSO

12

Mundo Submerso Nº 89 • Ano VII • Setembro 2004
Mensal • Preço €3.30 (IVA Incluído)

Pesca Sub
Se7e praias a
Norte do Porto



Pesca sub
Atum Gigante

Apneia
Recorde 100 m

Biologia
Reportagem Subaquática

Viagem
Calabardina