

## O naufrágio da barca *Caroline* (Ilha do Pico, Açores, 1901)

Pelas 23 horas do dia 3 de Setembro de 1901, em plena cerração, a barca francesa de 4 mastros *Caroline* encalhava "inopinadamente numas pedras, rombando e ficando com a borda quasi na superfície do mar".

Numa porção de mar que o Capitão Louvet viria a saber, mais tarde, ter o nome de Mar da Meia Broa, uma estreita língua de mar entre a costa e as águas pouco profundas junto aos ilhéus do Canal, algures entre a Areia Larga e a Madalena do Pico, perdiam-se assim milhares de toneladas do precioso salitre que tanto era necessário na adubação das terras da Europa do novo século.



*O mar da Meia Broa, o local do naufrágio da barca Caroline em 1901*

Firmemente encalhada, a barca ficara à mercê do mar dos Açores. Rapidamente, os 36 homens da tripulação abandonaram o navio, ajudados pelas primeiras embarcações que os socorreram, as duas lanchas dos *Chatinhas*, que a bordo levavam Christovam de Serra e José Pires Terra, dois elementos locais que prontamente indicaram aos náufragos o lugar em que deviam desembarcar.

Logo na manhã do dia 4, as autoridades locais e o capitão da barca verificaram que a *Caroline* estava completamente perdida, embora se conservasse "impávido, apenas com a ré abatida. Assim sendo, foram dadas ordens para que no posto fiscal da Areia Larga fossem armazenadas as "bagagens magníficas, viradouros, cabame, etc., pertencentes ao Carolina".

Com efeito, o navio tinha todos os "aprestos em excellent estado e o seu interior n' um grande luxo. Participando activamente do processo de salvação, os srs. Vice-consul francez, tenente Martins e empregado aduaneiro Adriano Ramos faziam na fronteira um optimo serviço na remoção dos pertences do navio - no entanto, apesar de toda a fiscalização, acabaram por ser roubados de bordo do Carolina varios cabos, etc, o que levou a que, na villa da Magdalena houvessem algumas prisões pelo motivo de roubos, ainda que insignificantes, praticados a bordo".



*Uma barca de quatro mastros, semelhante à Caroline*

De acordo com o comandante da barca, a causa do naufrágio foi "o este ter julgado-se entre as Flores e Fayal conforme o indicara o chronometro de bordo, que depois se achou irregular. O vigia não pudera também prever terra proxima, em vista do vento não deixar ouvir-se o sussurro do mar na costa, e tambem pela cerração que se manifestava em terra".

Alguns opositores do regime então em vigor acharam que houvera desleixo na instalação do tão prometido farol dos Capelinhos e concluíram mesmo que aquela desastre marítimo se tinha devido "ao desleixo do governo em não ter, no seu tempo, mandado pôr nos Capellinhos a respectiva lanterna, que iluminava a gente do mar nas suas rotas por noites de cerração".

Na sua maioria bretões, "naturaes de S. Malot, Lorient, etc., a tripulação do Caroline embarcou no dia 6 de Setembro para a ilha do Faial, não sem que antes, ainda no Pico, dois marinheiros embriagados se tenham esmurrado valentemente, puchando um d' uma faca". Na manhã do dia 7 de Setembro o rebocador portuguez Condor, procedente de Ponta Delgada, entrou no porto da Horta, "depois de estar algum tempo ao pé do Carolina, na costa do Pico, nada tendo tentado em vista de tornar-se impossivel safar aquelle navio". Quatro dias depois, a 10 de Setembro, um temporal que se abateu sobre o Pico quebrou a barca ao meio, abatendo todos os aparelhos.

O mau estado do mar ocasionou o desaparecimento por completo da barca, submergida para sempre na profundidade dos mares. A arrematação dos seus restos realizou-se na vila da Madalena no dia 16 de Setembro de 1901, ficando com o que estava submergido uma sociedade sob a direcção do Sr. Manoel Rodrigues Ferreira, pela importância de 315\$000.

(Curiosamente, um dos marinheiros sobreviventes, de apelido Pedron, viria a sofrer um novo naufrágio nos Açores, quatorze anos mais tarde. Com efeito, o então imediato Pedron naufragou com a barca *Bidart* - construída em 1901, pelos estaleiros navais Chantier Nantais de Construction Maritime, de Nantes - às 4.30 da madrugada do dia 25 de Maio de 1915 junto aos rochedos do Lugar da Cachoeira, na freguesia da Fajã Grande, Flores, a cerca de 50 metros de terra. Pedron, que iria brevemente casar e assumir o comando da *Bidart*, sobreviveu ao seu primeiro naufrágio nos Açores mas não sobreviveu ao segundo)

### A Rota do Salitre

A *Caroline* era uma barca com o casco em ferro, de quatro mastros, armando pano em clipper. Construída em 1896 nos estaleiros navais Ateliers et Chantiers de la Loire, de Nantes, a *Caroline* tinha 97,86 metros de comprimento, uma boca de 13,71 metros e um calado de 7,74 metros, com uma tonelagem bruta de 3011 e líquida de 2376 toneladas.



*Parte do naufrágio submerso. Fotografia de Luís Quinta.*

Lançada à água em Maio de 1896, a barca entrou ao serviço da companhia Ant. Dom. Bordes et Fils, sob o comando do capitão C. le Bras, fazendo a Carreira do Salitre, entre o Chile e a França, através do Cabo Horn. Em 1900, o capitão Louvet assumiu o comando da *Caroline*, tendo feito com ela duas viagens a Iquique. No ano de 1900, a *Caroline* foi extremamente regular no seu percurso, tendo levado tanto à ida como à volta 74 dias de viagem.

A Ant. Dom. Bordes et Fils era, à época, uma das maiores empresas de importação de nitrato de sódio do Chile. Juntamente com o alemão Ferdinand Carl Laeiz, Antonin Dominique Bordes controlava o mercado europeu de adubos, graças a uma frota 68 navios, adquiridos entre 1877 e 1814. Criada em 1877, a empresa Ant. Dom. Bordes atravessou a Primeira Guerra Mundial incólume, cessando apenas a sua actividade em 1926. *Caroline* deveria ser um nome significativo para a empresa já que, apesar de o nome não ter trazido boa sorte à barca do Capitão Louvet, em 1906 a companhia comprou a barca *Muskoka* - também de 4 mastros, construída em 1891 - tendo-a rebaptizado de *Caroline*.

Situados entre os -10 e os -8 metros de profundidade, exactamente em frente da Fábrica de Conservas da Madalena, a meia distância entre a linha de costa e o ilhéu baixo da Madalena, os destroços da *Caroline* apresentam ainda uma estrutura coerente. O seu lado de estibordo apresenta-se como o mais bem conservado, mostrando uma secção central com cerca de 55 balizas contíguas, unidas ainda à quilha e a parte da sobrequilha.



*Um prato recuperado do naufrágio, com o logótipo da ADB*

Curiosamente, a disposição original dos mastros da barca, submersos após a tempestade que a desarvorou sete dias após o encalhe, é ainda visível. Com efeito, apesar da madeira que os compunha ter há muito desaparecido, ficaram ainda, alinhadas, as braçadeiras de ferro que uniam os mastros aos mastaréus.

**Bibliografia:*****O Telegrapho***

- 04 de Setembro de 1901, nº 2335, Horta
- 05 de Setembro de 1901, nº 2336, Horta
- 11 de Setembro de 1901, nº 2341, Horta
- 12 de Setembro de 1901, nº 2342, Horta
- 16 de Setembro de 1901, nº 2345, Horta
- 17 de Setembro de 1901, nº 2346, Horta

***A União***

- 17 de Junho de 1915, Angra do Heroísmo "Naufrágio nas Flores",