

EXPOSIÇÃO TEMPORÁRIA

26 MAR. 09 JUN. 2010

MUSEU DE ANGRA DO HEROÍSMO sala de oportunidades



BARCOS COM HISTÓRIAS



“Os que avançam de frente para o mar
E nele enterram como uma aguda faca
A proa negra dos seus barcos
Vivem de pouco pão e de luar.”

Sophia de Mello Breyner, Mar Novo

BARCOS COM HISTORIAS

BOATS WITH STORIES



26 MAR. 09 JUN. 2010

MUSEU DE AVIÇÃO DO HERÓISMO sala de oportunidades



BUENA VISTA
1890
EXHIBIT

20 MAR
1910

EXHIBIT

A missão do Museu de Angra do Heroísmo – envolver o público na exploração da Natureza e da Cultura, através dos artefactos e numa perspectiva açoriana e atlântica – cumpre-se a cada ano que passa, sobretudo, com a realização de exposições temporárias como esta em que cada objecto tem uma história para contar.

Na verdade, os modelos e miniaturas de embarcações, que agora se mostram, pertencem a uma colecção que tem a sua própria história. A “navegação”, tal como era designada a colecção que integravam, à data da fundação do museu, em 1949, surge com 3 exemplares logo no primeiro relatório desse ano e cresce lentamente ao longo dos trinta anos seguintes, até aumentar significativamente em 1979, com a compra de “102 modelos de barcos em miniatura, trabalho variado e de diversas nacionalidades, nomeadamente barcos de guerra, de transporte, de recreio, de instrução, de pesca, de remos, lates, veleiros, de cabotagem, um ex-voto, outros mais pequenos idealizados e montados dentro de garrafa de vidro e, ainda, outros montados dentro de vitrines” (Relatório de Actividades de 1979). Com esta aquisição, Manuel Coelho Baptista de Lima - director deste Museu desde a sua fundação, em 1949 e até 1984 – persegue a sua incansável luta pelo enriquecimento do acervo.

Hoje, trata-se de dar a ver e de reinterpretar toda a riqueza e diversidade patrimonial que se conseguiu reunir no acervo deste Museu, durante as suas seis décadas de existência. Pode parecer pouco tempo, mas neste período, a instituição cresceu muito, vindo do andar nobre do Palácio Bettencourt para o Convento de S. Francisco, anexando edifícios como a antiga Fábrica de Tabaco Âncora e o velho Hospital Militar da Boa Nova, aumentando as suas primeiras colecções e formando outras.

O Museu de Angra do Heroísmo é, por tudo isso, um conjunto notável de edifícios, um conjunto surpreendente de objectos, resta-nos saber contar e criar as suas histórias.

The mission of the Angra do Heroísmo Museum – to involve the public in the exploration of Nature and Culture, through the artifacts and under an Azorean and Atlantic view – fulfils each passing year, above all with the happening of temporary exhibitions like this one, where each object has a story to tell.

In fact, the boat miniatures and models now shown, are part of a collection with its own story. The “Navigation”, as was the name of this collection by the time of the museum foundation, in 1949, opens with 3 pieces as early as in that year first report and grows slowly over the following 30 years, until its significantly enlarged in 1979, with the acquisition of “102 miniaturized boat models, a work with variety, concerning different nationalities, namely war ships, freighters, pleasure boats, ships for instruction, fishing, rowing, yachts, sailing craft, coastal cargo ships, an ex-voto and some even smaller, conceived and mounted inside glass bottles and, finally, some others mounted inside vitrines” (1979 Activities Report). With this acquisition, Manuel Coelho Baptista de Lima – first director of this Museum since its foundation in 1949, and until 1984 – continues his relentless struggle for the enrichment of the assets.

Nowadays, it's mainly about showing and reinterpreting all the richness and the patrimonial diversity which has been gathered in the Museum assets, during its six decades of existence. It may look a short time but, in this period, the institution has grown a lot, moving from the Bettencourt Palace noble stage to the S. Francisco Convent, including buildings like the old Âncora Tobacco Factory and the old Boa Nova Military Hospital, therefore enlarging its collections and forming new others.

For all that, The Angra do Heroísmo Museum is a remarkable set of buildings and more than that, a surprising set of objects, its left for us to learn, create and tell their stories.

Helena Ormonde
Directora do Museu de Angra do Heroísmo
Director of the Angra do Heroísmo Museum



26 MAR.
09 JUN.

Quando se proporciona uma ocasião para exposição na colecção de Náutica, o museu costuma seleccionar alguns dos modelos de maior qualidade, o que já aconteceu por várias vezes, desde o longínquo tempo em que vários modelos estavam permanentemente expostos na antiga "Sala de Navegação".

A ideia para a presente exposição teve origem no facto de, durante o ano de 2009, duas estagiárias espanholas do programa Eurodissea, Noelia Garcíolo de Haro e Montserrat Alari Torelló, terem desenvolvido um trabalho de manutenção e restauro com os modelos da colecção náutica. Ao longo deste projecto, foram intervenccionados treze modelos. Este trabalho tem continuidade, durante o presente ano, com a vinda de uma nova estagiária, no âmbito do mesmo programa.

Durante a concepção da presente exposição, surgiu a ideia de incluir outros modelos e de o fazer sob uma perspectiva diferente e menos tradicional. Assim, são exibidos alguns dos nossos melhores modelos mas foram incluídos também modelos que raramente alguém vê, permanentemente guardados na sua reserva. São modelos ou miniaturas de pequena dimensão e de materiais menos nobres, como os sintéticos.

Neste caso, ao contrário do que é habitual, a ênfase foi totalmente deslocada para o valor intrínseco do modelo, para a história que nos pode contar, directamente relacionada com o verdadeiro navio que representa, quantas vezes já desaparecido dos mares, ou para uma qualquer evocação de história marítima. Não será essa, porventura, o poder maior de um modelo de navio?

É assim que, na presente exposição, sem surpresa e, segundo desejamos, sem desagrado, podemos encontrar, ao lado do majestoso modelo da Nau "Príncipe Real", embarcação verdadeiramente real, uma humilde miniatura de plástico do bergantim "Black Falcon" que, no entanto, tem o poder de nos remeter para o extravagante mundo dos piratas das Caraíbas.

When it comes an opportunity for an exhibition within the Nautical collection, the museum usually selects some top quality models, what has already happened several times, since the past days, when some models were permanently exhibited in the old "Navigation Room".

The idea for the present exhibition came up based on the fact that, during 2009, two Spanish trainees, from the Eurodissea program, Noelia Garcíolo de Haro and Montserrat Alari Torelló, developed a project for restoration and maintenance on the nautical collection models. During this project, 13 models have been restored. This work goes on, in the present year, with the arrival of a new trainee within the same program.

When conceiving this exhibition, we thought about including some other models, under a different and less traditional view. Therefore, we show some of our best models but we included also some scarcely seen models, which are kept all the time in the reserves. These are small models or miniatures, made of less noble materials, like the synthetic ones.

In this case, in an unusual manner, the focus has been totally moved to the model intrinsic value, to the story it might tell us, directed connected with the real boat, so many times already vanished from the seas, or to the episode of the sea history it may recall. That would not be perhaps the greatest power of a model boat?

Thus, without surprise and, as we hope, without displeasure, in the present exhibition, we can find side by side, the majestic model of the "Nau Príncipe Real", a true royal ship and the humble plastic miniature of the bergantine "Black Falcon" which, however, has the power to take our minds away to the exquisite world of the Caribbean Pirates.

Heliodoro Silva
Técnico superior do Museu de Angra do Heroísmo
Senior officer from Angra do Heroísmo Museum staff



01.

MUSEU DE HISTÓRIA DO BRASIL
PALAÇA DO BRASÃO

BARCOS
COM HISTÓRIAS
BOATS WITH STORIES

26 MAR.
09 JUN.

NAVIO ANTÓNIO CARLOS

Alguns navios têm uma história humilde e nada os distingue de tantos outros. Mas, como alguém se lembrou de construir o seu modelo, nesse caso, poderá ser interessante lembrar quem o mandou construir e quem foram os seus armadores.

O "António Carlos" era um navio de carga, construído em Lisboa, em 1948, pela Companhia União Fabril. Tinha como medidas de registo, 93,32 metros de comprimento, 12,84 de boca, 5,64 de calado, 1.814,35 toneladas de arqueação bruta, 5,381 metros cúbicos de capacidade e 2.974 toneladas de porte bruto.

O seu aparelho propulsor era um motor diesel de 7 cilindros fabricado em 1944 na Dinamarca, com uma potência de 2.500 cavalos. A velocidade máxima era de 13,0 nós, sendo 12,0 nós a de cruzeiro. A tripulação era de 22 membros. Foi desmantelado para sucata em 1981. Era gémeo do cargueiro "Conceição Maria".

O seu armador foi a Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, de Lisboa. Era uma empresa criada por Alfredo da Silva, importante industrial português, com capitais próprios e da Companhia União Fabril (CUF) e outros, em 1919. A sociedade fundada com um capital inicial de 2 mil contos ouro, a 15 de Julho de 1919, tinha como missão alargar as participações de Alfredo da Silva e da CUF em outras empresas e negócios.

Devido ao facto de Alfredo da Silva ter sócios alemães, foi alvo de várias obstruções aos seus negócios por parte da Inglaterra nos anos da Primeira Guerra Mundial e seguintes, nomeadamente ao nível do transporte marítimo. Após algumas tentativas para comprar uma companhia de navegação, a Sociedade Geral avançou para a constituição da sua própria companhia de navegação, que se iria distinguir pelas letras SG pintadas nas chaminés dos navios. Durante os seus 53 anos de vida, possuiria 57 navios, não contando com os seus rebocadores de alto-mar, que lhe deram muito prestígio. Em 1972 foi fundida com a Companhia Nacional de Navegação (CNN) e passou a usar as suas cores.

NAVIO ANTÓNIO CARLOS
 MAH R. 1993.821



THE "ANTÓNIO CARLOS"

Some ships have a humble story and nothing distinguishes them from so many others. But, as somebody decided to built its model, in that case, could be interesting to remember those who had their construction ordered and those who owned them.

The António Carlos was a cargo ship, built in Lisbon in 1948, by the Companhia União Fabril. The ship registration listed a 93,32 meters overall length, 12,84 width, 5,64 draught , 1.814,35 gross tonnage, 5,381 cubic meters of capacity and 2.974 tons of deadweight.

The propulsion was assured by a 7-cylinder, 2.500 horse power engine, made in 1944 in Denmark. Maximum speed was 13 knots and cruising speed 12 knots. Her standard crew was 22 sailors. She had a twin sister, the cargo ship Conceição Maria. She has been decommissioned and scrapped in 1981.

Her owner was the Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, from Lisbon. It was a company founded by Alfredo da Silva, a remarkable portuguese entrepreneur, with funds from his own pocket and from Companhia União Fabril (CUF), in 1919. The company, founded with an initial capital of 2 million escudos in gold, had as primer mission to extend the participation of Alfredo da Silva and CUF to other business areas.

Because Alfredo da Silva had German partners, he was the target of several obstruções to his businesses by England in the World War I and following years, especially in terms of shipping.

After a few attempts to buy a shipping company, the Sociedade Geral established its own company, known by the capitals SG painted in the ships chimneys. During its 53 years of life, the company would own 57 ships, not accounting the high seas tugs that brought much prestige. In 1972, it merged with Companhia Nacional de Navegação and started using its colours.

01. BARCOS E HISTÓRIAS

NAVIO HOSPITAL HAVEN
MAH R.1993.813



NAVIO HOSPITAL HAVEN

O "USS Haven", um navio-hospital de 11.141 toneladas, foi construído em 1944 na Pensilvânia, EUA, e adquirido pela US Navy. Participou na II Guerra Mundial, com destaque para a sua estadia em Nagasaki, Japão, onde recebeu um grupo de ex-prisioneiros de guerra, alguns dos quais sofriam dos efeitos da explosão atômica ali verificada. Durante algum tempo, o "Haven" levou a cabo missões de rotina mas foi imobilizado em 1947 em S. Diego. Em Setembro de 1950, após a colisão e afundamento do seu navio irmão, o "USS Benevolence", o "Haven" voltou ao serviço para responder à grande necessidade de navios-hospital durante a Guerra da Coreia. Depois de apoiar a frota do Pacífico, com base na Califórnia, o "Haven" foi desmobilizado em 1957. Permaneceu em Long Beach, funcionando como hospital flutuante até ser excluído da lista da US Navy em 1967. Finalmente, o "Haven" foi vendido pela Administração Marítima em 1968, aumentado em 145 pés de comprimento e convertido no transporte químico "Clendenin". Rebaptizado "Alaskan" após nova reconversão, serviu na empresa Union Carbide Corporation, até ser desmantelado em 1987.

HOSPITAL SHIP "HAVEN"

The USS Haven, a 11,141-ton hospital ship, was built in 1944 at Chester, Pennsylvania and acquired by the US Navy. She then sailed to Nagasaki, Japan, where in September she received on board a group of Allied prisoners of war, some of whom were suffering from the effects of the atomic blast there. For some time Haven resumed duties as a regular hospital ship, but was decommissioned at San Diego in 1947. In September 1950, following the sinking in a collision of her sister, USS Benevolence, Haven recommissioned to help respond to the great need for hospital ships during the Korean War. After supporting the Pacific Fleet in California during 1955 and 1956, Haven decommissioned at Long Beach in June 1957. She remained there as a stationary floating hospital until stricken from the Navy List in March 1967. Haven was sold by the Maritime Administration in 1968, lengthened by 145 ft. and converted into the chemical carrier Clendenin. Renamed Alaskan upon completion of conversion, she served the Union Carbide Corporation until scrapped in 1987.

26 MAR.
09 JUN.

QUEEN MARY

O "RMS Queen Mary" era um transatlântico de bandeira britânica, da Cunard Line, que navegou pelo Norte do Oceano Atlântico de 1936 a 1967. Em conjunto com o seu navio irmão, o ligeiramente maior e mais jovem "RMS Queen Elisabeth", foi projectado para servir na linha Southampton / New York. Serviu ainda como transporte de tropas durante a II Guerra Mundial. Foi retirado da circulação em 1967, encontrando-se desde então em Long Beach, na Califórnia, onde serve como museu e hotel.

Histórias de Fantasmas

Como grande navio de passageiros, de utilização intensiva, o "Queen Mary" tem um registo de acidentes, doenças e mortes a bordo. Além disso, durante a guerra, ficou conhecido como "O Fantasma Cinzento", devido à cor com que navegava na altura. Conta-se que acontecem muitas coisas estranhas a bordo, ao ponto de algumas zonas do navio estarem vedadas ao público e haver visitas guiadas a zonas suspeitas, para os amantes do paranormal. Há duas aparições que têm sido abundantemente referidas: a de uma menina que partiu o pescoço na piscina e é vista nessa área, procurando a mãe e uma boneca; a do jovem tripulante John Henry, esmagado numa das salas de máquinas, quando procurava fugir a um incêndio.

"QUEEN MARY"

The "RMS Queen Mary" was a British flag liner, from Cunard Line, that has sailed across the North Atlantic Ocean from 1936 to 1967. With her sister, the lightly bigger and younger "RMS Queen Elisabeth", they were projected to serve on the Southampton / New York line. She has served also a troop carrier during World War II. She has been retired from service in 1967 and stationed since then at Long Beach, California, where stands as museum and hotel.

Ghost Stories

As a big passenger liner, widely used, the "Queen Mary" has her own record of onboard accidents, diseases and fatalities. Besides, during the war, she was known as the "Grey Ghost", due the colour she was painted at the time. People say that weird things happen onboard to the point that certain areas of the ship are now closed to public and guided visits are conducted for paranormal lovers. There are two ghosts who are constantly referred: a little girl who broke her neck in the swimming pool and is seen in that area looking for her mummy or her doll; and John Henry, a young crew member, who was smashed in one the engine rooms while trying to flee a fire.

QUEEN MARY
MAH R.1993.835



01. BARCOS E HISTÓRIAS

ESPADARTE
CANOA BALEEIRA AÇORIANA
MAH R.2008.585



ESPADARTE Canoa Baleeira Açoriana

O "Espadarte" é um dos muitos botes baleeiros construídos nos Açores. Bote baleeiro é um tipo de pequena embarcação, com propulsão mista, a remo e à vela, muito rápida, ligeira e manobrável, que foi utilizada na caça à baleia a partir de navios-mãe (como os baleeiros da Nova Inglaterra) ou a partir de estações costeiras (como foi comum nos Açores até 1986).

Concebido e criado a partir do modelo norte-americano, o bote baleeiro açoriano é hoje considerado uma das embarcações mais emblemáticas do mundo. Resultado da capacidade criativa e do gênio inventivo dos primeiros grandes construtores navais da ilha do Pico, no entender de muitos especialistas "a mais perfeita embarcação que alguma vez sulcou os mares", o bote baleeiro açoriano é um misto de elegância, robustez, eficácia e singularidade. O primeiro bote baleeiro açoriano foi construído nas Lajes do Pico pelo Mestre Francisco José Machado, o "Experiente", nos finais do séc. XIX. Como embarcações velozes e manobráveis, os botes baleeiros eram construídos com madeiras leves e tinham um perfil afilado, por forma a obter um bom desempenho hidrodinâmico. Em geral sentavam de 6 a 8 remadores e eram governados fazendo uso de uma esparrela, controlada pelo mestre à popa. O trançado ou arpoador ia à proa, de onde arremessava um longo arpão em ferro, com barbilha, encavado num cabo feito numa madeira pesada.

Nos últimos anos, nos Açores, muitos botes baleeiros foram restaurados e outros novos foram construídos. São agora usados em actividades desportivas e de lazer, em passeios e competições à vela e a remos.

"ESPADARTE" Azorean Whaling Boat

The "Espadarte" was one of the many whaling boats built in the Azores. The "whaling boat" is a type of small craft, rowed or sailed, very fast, light and maneuverable, which have been used in the whale hunting, from mother-ships (like the New England whaling) or from shore stations (like in the Azores until 1986).

Inspired in the north-american model, the Azorean whaling boat is now listed worldwide as one of the most representative seacraft. Born as a result of the creative and inventive genius of the first major shipbuilders in Pico Island, the Azorean whaling boat is a mix of elegance, robustness, efficacy and singularity and, according to many experts, "the most perfect seacraft to have ever sailed the oceans". The first Azorean whaling boat was built at Lajes do Pico, by Master Francisco José Machado "The Experient", by the end of 19th century.

As fast and maneuverable craft, the whaling boats were built in light woods, with a tapered profile, allowing a good hydrodynamic performance. They would accommodate 6 to 8 rowers and were piloted by a "master" controlling a "esparrela" helm. The "trançado" or arpoador, was at the bow, from where he would throw a long iron harpoon, with a barb, fixed in a heavy wood handle.

In the last few years, many old whaling boats have been fully restored and some new ones have been built. They are now used in sporting and leisure activities, in Summer sailing and rowing competitions.

26 MAR.
09 JUN.
Atribuição de Património Cultural

BARCO DO PICO-FAIAL

O isolamento das ilhas dos Açores deve ter levado os primeiros povoadores a procurar estabelecer relações com os habitantes das ilhas mais próximas e, mais tarde, com as restantes ilhas. Por isso, o serviço de cabotagem no arquipélago deve remontar quase ao início do seu povoamento.

Sabe-se que, no século XVII, já havia um intenso tráfego entre as ilhas de S. Miguel, Santa Maria, Terceira e Faial, principalmente nos meses de Verão. Nos séculos XIX e XX, os lates do Pico dominavam a cabotagem açoriana. Entre o Pico e o Faial, os chamados "Barcos e Lanchas do Pico" ligavam diariamente estas duas ilhas, desde que as condições do mar o permitissem.

Este tráfego era fundamental para a frágil economia açoriana, apesar dos impostos que eram cobrados às mercadorias que circulavam entre as próprias ilhas do Arquipélago, até à alteração legislativa de 1970. Para se fazer uma ideia do valor das taxas que as pessoas eram obrigadas a pagar, eis dois episódios contados pelo Sr. Fernando Silveira Soares, tripulante do iate "Andorinha":

1. "Um homem de S. Jorge foi à Graciosa comprar um burro. Este custou-lhe 250\$00 mas para poder embarcá-lo teve de pagar de impressos e taxas alfandegárias a importância de 300\$00. E mais não pagou porque o mestre com pena dele, não lhe cobrou o transporte no barco para a ilha de S. Jorge."
2. "Uma senhora de Vila Franca do Campo [ilha de S. Miguel] mandou, nos barcos dos "Parece", um pão de milho para a filha que estava em Santa Maria. Impressos e taxas alfandegárias cifraram-se em 42\$00. Nessa altura um pão de milho, em Santa Maria, custava 1\$50. Esse impresso da alfândega esteve exposto, durante anos, num café, em Vila do Porto, para mostrar a todos a maneira como éramos explorados."

Adaptado de texto de Manuel Vieira Gaspar, citado em <http://cm-saoroquedopico.azoresdigital.pt>



THE "PICO-FAIAL BOAT"

Most probably, the isolation of the Azores Islands, pushed the first settlers to the establishment of commercial relations with the inhabitants of the closer islands first and later with the others. For that reason, the cabotage service in the archipelago must go back almost until the beginning of the settlement. It's a known fact that, in the 17th century, there was already an intensive traffic among the islands of Santa Maria, S. Miguel, Terceira and Faial, specially in Summer months. In the 18 and 19th centuries, the so named "Pico boats" use to connect directly these two islands, if the weather conditions allowed it. This traffic was essential to the fragile Azorean economy, although the taxes charged on the goods circulating among the islands, until the 1970 legislative amendment. To get an idea about the taxes values that people were forced to pay, here it is two episodes, told by Mr. Fernando Silveira Soares, crew member of the sailing yacht "Andorinha".

1. "A man from S. Jorge Island went to Graciosa Island to buy a donkey. It costed him 250\$00 but, in order to be able to ship it, he had to pay forms and custom taxes, amounting to the importance of 300\$00. And he didn't pay more because the boat captain, having mercy on him, didn't charge the shipping to S. Jorge".
2. "A lady from Vila Franca do Campo [S.Miguel Island] sent a corn bread to her daughter in Santa Maria Island, in the «Parece» boats. Forms and taxes amounted 42\$00. At the time, a corn bread in Santa Maria would cost 1\$50. This customs form has been exhibited in a coffee shop at Vila do Porto for years, just to show everybody how much we were exploited".

Adapted from the text of Manuel Vieira Gaspar, quoted at <http://cm-saoroquedopico.azoresdigital.pt>

BARCO DO PICO-FAIAL
 MAH R.1993.984

01. BARCOS E HISTÓRIAS

JAN 2014 | P. 25-34
MAH R.1993.814



JANGADA KON-TIKI

"Kon-Tiki" foi o nome da embarcação utilizada pelo explorador norueguês Thor Heyerdahl (1914-2002), na sua viagem pelo Oceano Pacífico, da América do Sul para a Polinésia, em 1947. O nome do barco era uma homenagem ao deus do sol Inca, Vitacocha, o qual era também chamado de "Kon-Tiki". Este é também o título do livro que Heyerdahl escreveu sobre a sua expedição.

Heyerdahl alegava que os povos da América do Sul poderiam ter alcançado a Polinésia em tempos pré-colombianos. O seu objetivo foi demonstrar a possibilidade da colonização da Polinésia ter sido realizada por via marítima, a partir da América do Sul, em jangadas idênticas à utilizada durante a expedição, e conduzidas apenas pelas marés, correntes e força do vento, que é quase constante, na direção leste-oeste ao longo do Equador. No entanto, a expedição dispunha de equipamentos náuticos, relógios, mapas, sextantes e facas, ainda que os mesmos não tivessem sido pertinentes na tentativa de provar que uma jangada poderia fazer tal travessia.

A expedição Kon-Tiki foi financiada através de empréstimos e contou com doações de militares do exército dos Estados Unidos. Heyerdahl viajou para o Peru com um pequeno grupo de pessoas e dedicou-se à construção da jangada. Para isso, utilizou madeira de balsa e outros materiais nativos e manteve o estilo de construção indígena, conforme era possível ver nas imagens deixadas pelos conquistadores espanhóis.

A viagem iniciou-se em 28 de Abril de 1947. Thor e cinco companheiros navegaram na jangada por 101 dias, tendo feito mais de 4.300 milhas náuticas pelo Pacífico até encalhar num recife, nas ilhas Tuamotu. A tripulação conseguiu chegar bem a terra e todos voltaram para casa. O livro de Thor sobre esta experiência tornou-se um best-seller. Um documentário cinematográfico foi também produzido e ganhou um prémio em 1951.

A jangada original está presentemente em exposição no Museu Kon-Tiki em Oslo, Noruega.

THE "KON-TIKI"

Kon-Tiki is the raft used by Norwegian explorer and writer Thor Heyerdahl in his 1947 expedition across the Pacific Ocean from South America to the Polynesian islands. It was named after the Inca sun god, Vitacocha, for whom "Kon-Tiki" was said to be an old name. Kon-Tiki is also the name of the popular book that Heyerdahl wrote about his adventures.

Heyerdahl would test the practical possibility that people from South America could have settled Polynesia in pre-Columbian times. His aim in mounting the Kon-Tiki expedition was to show, by using only the materials and technologies available at those times, that there were no technical reasons to prevent them from having done so. (Although the expedition carried some modern equipment, such as a radio, watches, charts, sextant, and metal spines, these were argued to be incidental to the purpose of proving that the raft itself could make the journey.) The Kon-Tiki expedition was funded by private loans, along with donations of equipment from the United States Army. Heyerdahl and a small team went to Peru, where, with the help of dockyard facilities provided by the Peruvian authorities, they constructed the raft out of balsa logs and other native materials in an indigenous style as recorded in illustrations by Spanish conquerors. The trip began on April 28, 1947. Heyerdahl and five companions sailed the raft for 101 days over 4,300 miles across the Pacific Ocean before smashing into a reef at Ploaia in the Tuamotu Islands on August 7, 1947. The crew made a successful landing and all returned safely.

Thor Heyerdahl's book about his experience became a best-seller. A documentary motion picture about the expedition was also made and won an Academy Award in 1951.

The original Kon-Tiki boat is now on display in the Kon-Tiki Museum in Oslo.

26 MAR.
09 JUN.

CLIPPER FLYING CLOUD

O "Flying Cloud", de 1851, foi o mais famoso dos clippers "radicais" construídos por Donald McKay em Boston, encomendado por Enoch Train, que pagou US\$ 500.000 pela sua construção.

Seis semanas depois de lançado à água, o navio velejou de Nova Iorque a S. Francisco via Cabo Horn em 89 dias e 21 horas, sob o comando do Cap. Josiah Perkins Cressy. A 31 de Julho, durante a viagem, o navio fez 374 milhas náuticas em 3 dias. Em 1843, bateu o seu próprio record por 13 horas, uma marca que permaneceu imbatível até 1989, quando um veleiro construído com essa finalidade, "Thursday Child", completou a passagem em 80 dias e 20 horas. O record foi batido de novo em 2008, pelo iate francês de regata "Gitana 13", com um tempo de 43 dias e 38 minutos.

Nos primeiros tempos da Corrida ao Ouro da Califórnia, era preciso, em média, mais de 200 dias para um navio viajar de Nova Iorque a S. Francisco, uma passagem de mais de 16.000 milhas. O "Flying Cloud", mais do que cortar o tempo a meio (apenas 89 dias), estabeleceu um record de referência mundial que o próprio navio haveria de bater 3 anos depois, criando um novo record que perdurou por 136 anos.

O feito do "Flying Cloud" foi memorável sob qualquer prisma. Mas foi ainda mais invulgar pelo facto do seu navegador ser uma mulher, Eleanor Cressy, esposa do capitão do navio, que estudava as correntes oceânicas, fenómenos meteorológicos e astronomia desde a infância. Com o marido, ela acumulou milhares de milhas nos oceanos, navegando à volta do mundo, transportando passageiros e bens. Na esteira do estabelecimento do seu record de Nova Iorque à Califórnia, Eleanor e Josiah tornaram-se instantaneamente em celebridades. Mas a sua fama foi curta e a sua história rapidamente esquecida. Josiah faleceu em 1871 e Eleanor viveu longe do mar até à sua morte em 1900. Em 1862, o "Flying Cloud" foi vendido para navegar sob bandeira inglesa, sem mudança de nome e em pouco tempo navegava entre o Reino Unido e a Austrália e Nova Zelândia. Os seus últimos tempos foram passados no transporte de madeiras entre a Crã-Bretanha e St. John, no Canadá. No dia 19 de Junho de 1874, o "Flying Cloud" encalhou na barra de Beacon Island, na Terra Nova, ficou irrecuperável e foi vendido. Um ano mais tarde foi queimado para se aproveitar a sucata de metal e o poleame de cobre.



CLIPPER "FLYING CLOUD"

The Flying Cloud, of 1851, was the most famous of the extreme clippers built by Donald McKay in East Boston, Massachusetts, intended for Enoch Train of Boston, who paid \$50,000 for her construction.

Within six weeks after launched, she sailed from New York and made San Francisco round Cape Horn in 89 days, 21 hours under the command of Captain Josiah Perkins Cressy. On July 31, during the trip, she made 374 miles in 3 days. In 1853 she beat her own record by 13 hours, a record that stood until 1989 when the breakthrough-designed sailboat Thursday's Child completed the passage in 80 days, 20 hours. The record was once again broken in 2008 by the French racing yacht Gitana 13 with a time of 43 days and 38 minutes.

In the early days of the California Gold Rush, it took more than 200 days for a ship to travel from New York to San Francisco, a voyage of more than 16,000 miles. The Flying Cloud's better-than-halving that time (only 89 days) was a headline-grabbing world record that the ship itself beat three years later, setting a record that lasted for 136 years.

The Flying Cloud's achievement was remarkable under any terms. But, it was all the more unusual because its navigator was a woman, Eleanor Cressy, married to the ship captain Josiah Perkins Cressy, who had been studying oceanic currents, weather phenomena, and astronomy since her girlhood. With her husband, she logged many thousands of miles in the ocean, traveling around the world carrying passengers and goods. In the wake of their record-setting transit from New York to California, Eleanor and Josiah became instant celebrities. But their fame was short-lived and their story quickly forgotten. Josiah died in 1871 and Eleanor lived far from the sea until her death in 1900.

In 1862, Flying Cloud was sold to go under British colors without change of name, and was soon traveling between the mother country and Australia and New Zealand. Her latter years were spent in the timber trade between Britain and St. John's, Canada. On June 19, 1874 the Flying Cloud went ashore on the Beacon Island bar, St. John's, Newfoundland, and was condemned and sold. The following June she was burned for the scrap metal value of her copper and metal fastenings.

CLIPPER FLYING CLOUD
 MAH R.1993.787

IATE SADA

Embora não se tenham encontrado registos do iate "Sada", terá sido, muito provavelmente, uma embarcação de recreio, lazer e eventualmente competição, na zona de Lisboa, pelos anos 30, 40 do séc. XX. Em Portugal, o iatismo é impulsionado pelos estrangeiros residentes no nosso país, que acompanham esta nova moda europeia. O iatismo nasce de facto em 1850 com a primeira notícia de uma regata em Portugal. Ao longo dos anos, foi-se adquirindo no estrangeiro ou construindo em Portugal, embarcações de recreio que animaram o Tejo em passeios ou regatas, para além das tradicionais que sulcavam o rio no transporte de pessoas e de carga. No que se refere ao iatismo em Portugal, é justo referir a ilha de S. Miguel, nos Açores. A alta burguesia de Ponta Delgada dedicou-se igualmente à vela de recreio. Jacinto Gago da Câmara (barão da Fonte Bella), rico proprietário e homem de negócios micaelense, mandou construir o maior iate português da época, o *Aquila*. Neste iate navegou milhares de milhas, aportando a diferentes portos europeus.

Em 1890 estavam registados cerca de 40 iates de recreio, enquanto que em 1902 ultrapassavam a centena, maioritariamente de Lisboa. Com o regicídio e a seguir com a implantação da República, houve um grande decréscimo da vela. Após a I Grande Guerra acentuou-se ainda mais o declínio do iatismo, fenómeno ao qual não foi alheio o descalabro financeiro do país. É com o aparecimento da vela ligeira que se irão formar os novos velejadores e campeões olímpicos. Os anos da década de 40 e de 50 foram os grandes anos da vela ligeira portuguesa. A partir da década de sessenta dá-se um novo decréscimo. Após a revolução de Abril, a vela teve outro desenvolvimento, até à actualidade, em que o iatismo de competição e de cruzeiro é uma realidade, com muitas embarcações e novas marinas.

THE YACHT "SADA"

Although we have not been able to find any records of the yacht "Sada", she has been, most probably, a boat for pleasure and, eventually, some competition, in Lisbon waters, around the 30s or 40s of 20th century.

In Portugal, the sport sailing is pushed by foreigners living in the country, who are fond of this new fashion. Effectively, the sport sailing is born in 1850, with the first notice of a sailing race in Portugal.

Over the years, sport crafts have been acquired outside or built in Portugal and brought animation to Tagus river with races and sailing sides, beyond the traditional craft which sailed the river carrying people and goods.

In what concerns the sport sailing in Portugal, it is fair to refer S. Miguel Island, in the Azores. The local jet-set dedicated to pleasure sailing too. Jacinto Gago da Câmara (baron of Fonte Bella) a rich landowner and business man from S. Miguel, ordered the construction of "Aquila", the largest pleasure yacht of his time. In this boat, he sailed thousands of miles, sailing at different harbours in Europe.

In 1890, about 40 yachts were registered, while in 1902 they were more than one hundred, most of them from Lisbon.

After King D. Carlos I murder, followed by the advent of the Republic, in 1910, the sport sailing has known a big decrease. With World War I, this phenomenon reached its peak and this situation has been increased by the country financial bankrupt.

Things started to change with the emergence of dinghy sailing, that will teach a whole generation of new sailors and Olympic champions. In the 20th century, the 40s and 50s have been the golden years of the portuguese dinghy sailing.

After the 60s there is a new decrease. But, after the 1974 April Revolution, the sport sailing met a new development, until our days, in wich the cruising and racing sailing became a reality, counting with many boats and new marinas.



INTE SÁDIA
MAH R.1993.824

01. BARCOS
E HISTORIAS

19330965
MAH FL.1993.864



26 MAR.
09 JUN.

JUNCO CHINÊS

O aparelho de junco, também conhecido como aparelho chinês ou Sampan, é um tipo de aparelho velico em que uma vela única, de forma trapezoidal, é içada no mastro e mantida aberta na sua largura máxima por réguas rígidas.

A origem da expressão "aparelho de junco" não é conhecida mas crê-se que possa provir do aparelho tradicional dos juncos chineses, que era usado quando os primeiros navegadores europeus chegaram à China.

Embora seja relativamente incomum entre os modernos veleiros, as potenciais vantagens deste tipo de aparelho no que respecta à facilidade de utilização e aos custos mais reduzidos, têm sido exploradas por alguns velejadores oceânicos.

O aparelho de junco partilha muitas das virtudes dos aparelhos com velas quadrangulares com retranca e carangueija (gaff rig). É fácil de operar, de rizar e de montar, não inclui peças complexas, não precisa de molinetes, é de fácil manutenção, não força muito o massame fixo e proporciona um centro de esforço mais baixo, requerendo por isso menos boca, menor calado e tendo, além do mais, uma ótima aparência.

"Lorcha" é um veleiro que pertenceu originariamente a Paul Howard e Fiona MacCall, que nele navegaram à volta do mundo com as suas duas crianças. O casal comprou um casco em aço e construiu o resto do barco no quintal da sua casa durante o ano de 1980. O lançamento à água ocorreu um ano mais tarde. Trata-se de um barco equipado com aparelho de junco, o que significa que o seu velame e massame se baseia em desenhos chineses. O nome é uma palavra de origem portuguesa, designando um tipo de embarcação, a lorcha, que combina um aparelho chinês com um casco europeu. Após o barco ser lançado à água, em 1981, a família navegou pelas águas do lago Ontário até 1 de Julho de 1983, quando partiram de Toronto, com as crianças, Penny de 6 anos e Peter de 4, para o que acabou por ser um viagem de circumnavegação de 5 anos, com regresso a Toronto a 28 de Agosto de 1988. No seu admirável percurso, cobriram mais de 40.000 milhas náuticas (70.000 km), atravessando o Equador quatro vezes. Atravessaram o Atlântico três vezes, uma vez o Pacífico, uma vez o Índico, concluindo uma circumnavegação completa do globo.

O "Lorcha" está actualmente nas mãos do Capitão Stevens, também de Toronto, mas navega agora pelas águas mais quentes da Florida e Bahamas.

THE CHINESE JUNK RIG

The Junk rig, also known as the Chinese lugsail and Sampan rig, is a type of sail rig in which rigid members, called battens, span the full width of the sail and extend the sail forward of the mast.

An origin of the name junk rig is not directly recorded, however it is popularly attributed to the name from the traditional junk ship in China, where the rig was in use when discovered by Europeans.

While relatively uncommon in use among modern production sailboats, the rig's potential advantages of easier use and lower cost for blue water cruisers have been explored by some cruising and racing sailors.

The junk rig shares many of the virtues of the gaff rig. The junk rig or "Chinese lug rig" is easy to handle, very easy to reef, easy and inexpensive to build, easy to rig, has no complex hardware, requires no winches, is easy to maintain, involves very low rigging stresses, provides a low center of effort so requires less beam or depth of keel and, besides, has a great look. Lorcha is a boat that was originally owned by Canadian citizen Paul Howard and British citizen Fiona MacCall, who sailed around the world on the boat with their young children.

The ship was built in Howard and MacCall's backyard in 1980 and was launched a year later. It is a Junk rig ship, which means its sail and running lines are based on Chinese ship designs. The boat's name is a Portuguese word reflecting the design of the lorcha: a Chinese-rigged boat with a European hull.

After the Howard-MacCall family launched the boat in 1981, they sailed in their home waters on Lake Ontario until July 1, 1983 when they set off from Toronto with their two children, Penny, 6, and Peter, 4, in what turned into a 5 year circumnavigation of the world, sailing back into Toronto Harbour August 28, 1988. In their meandering sailing track they covered more than 40,000 nautical miles (70,000 km), crossing the Equator four times. They crossed the Atlantic Ocean three times, the Pacific Ocean once, the Indian Ocean once and completed a full circumnavigation of the globe.

Lorcha is currently being sailed by Captain Steven also from Toronto but she is now in the warmer waters of Florida and the Bahamas.

BRIGUE ARAMIS

Um brigue é um tipo comum de navio à vela, geralmente com dois mastros, armando pano redondo, latinos quadrangulares entre mastros e latinos triangulares à vante. De pequena a média dimensão, foram bastante usados no passado, sobretudo na navegação comercial.

Do brigue "Aramis" nada resta a História. Terá sido apenas mais um brigue sem nada de relevante. Talvez tenha sido um dos muitos brigues ingleses que escalavam regularmente os portos dos Açores no séc. XVIII, na época do florescente comércio da laranja.

No entanto, por ser um tipo de navio comum, há muitos brigues conhecidos e muitas histórias de que foram protagonistas.

A tragédia do brigue "Palhaço", também referida como massacre do brigue "Palhaço", foi um episódio da História do Pará, ocorrido na cidade de Belém, em 1823, no contexto da Guerra da Independência do Brasil (1822-1825).

Na noite do dia 16 de Outubro de 1823, um grupo de soldados do 2º Regimento de Artilharia de Belém e de desordeiros embriagados, voltou a efetuar ataques a estabelecimentos comerciais portugueses da cidade, iniciados na noite anterior. As patrulhas, compostas por praças de segunda linha, sem conseguir travar as desordens, informaram a força naval imperial, sob o comando de John Pascoe Grenfell. Este determinou, já alta noite, o desembarque de tropas, reforçadas por elementos dos navios mercantes startos no porto, que detiveram e recolheram à cadeia, indistintamente, todas as pessoas encontradas pelas ruas e casas suspeitas denunciadas.

No dia 17 foram sumariamente fuzilados cinco indivíduos. Os soldados e os cidadãos detidos na noite anterior, em número de duzentos e cinquenta e seis, foram recolhidos a cadeia pública até ao dia 20, quando foram transferidos para bordo de um brigue no porto, denominado "São José Diligente", depois "Palhaço", sob o comando do 1º Tenente Joaquim Lúcio de Araújo.

Confinados no porão da embarcação, um espaço restrito estimado em trinta palmos de comprimento, vinte de largura e doze de altura, tendo sido fechadas as escotilhas e mantendo-se aberta apenas uma pequena fresta para a entrada de ar, devido à superlotação e ao calor a bordo, os prisioneiros começaram a gritar reclamando por água e mais ar, alguns chegando mesmo a ameaçar a guarnição, no seu desespero.

Da narrativa dos sobreviventes, depreende-se que, tendo sido lançada água do rio aos prisioneiros para uma tina existente no porão, agravou-se o tumulto pela sua disputa, renovando-se os protestos.

A guarnição decidida a acalmar os ânimos, disparou alguns tiros de fuzil para o interior do porão, em cujo interior, ato contínuo, espargiu uma certa quantidade de cal viva, cerrando depois a abertura do porão.

No dia seguinte, às sete horas da manhã do dia 22, aberto o porão do navio na presença de seu comandante, contaram-se duzentos e cinquenta e dois corpos (com sinais de longa e penosa agonia) e quatro sobreviventes, dos quais, no dia seguinte, apenas um resistiu, de nome João Tapuia. No total pereceram 255 homens, sufocados e asfixiados. Grenfell nunca assumiu a culpa pelo incidente, argumentando que o ataque não fora executado sob suas ordens.

BRIG "ARAMIS"

A brig is a common type of sailing vessel, usually two masted, setting square and latin rig. Small to medium sized, they have been widely used in the past, specially in commercial shipping.

History is silent about the brig "Aramis". Probably, she has been just just another brig, without anything relevant. Maybe she was one among the many british brigs calling at Azorean ports in the 18th century, by the time of the flourishing orange trade with England.

However, given its commonness, there are a lot of well known brigs which may have stories to tell.

The tragedy of the brig "Palhaço", also known as massacre, was an episode of the Pará State History, which took place at Belém in 1823, in the context of Brazil Independence War (1822-25).

In the evening of 16 October 1823, a group of soldiers from the 2nd Artillery Regiment of Belém and other drunk ruffians, perpetrated attacks to portuguese shops in the town, initiated in the previous night. The ordinary patrols, composed by second line soldiers were not able to sustain the disorders and reported to the imperial navy force, under the command of John Pascoe Grenell. Late that night, this officer ordered his troops to land, mixed with sailors from merchant ships in the harbour, who arrested and took to jail, without distinction, all those found wandering the streets and in the houses under suspicion.

On the 17, five men were summarily executed. The others, soldiers and citizens, arrested the night before, numbering 256 persons, were kept in jail until the 20, when they were transferred to a brig in the harbour, first named "São José Diligente", later "Palhaço", under the command of 1st lieutenant Joaquim Lúcio de Araújo.

Confined in the hold of the vessel, a roomless space, estimated to be 30 feet long, 20 feet wide and 12 feet high, with closed hatches, keeping opened just a small window for air supply submitted to the overcrowding and the heat, the prisoners soon started crying for fresh air and water and, in despair, threatened the crew.

It seems that some river water was released to a tank in the ship basement, however, was not enough and originated more fights.

Then, the vessel crew, willing to shut down the protests, made some shots to the inside, applied some portions of lime and closed the main hatch. Next morning, on the 22, at seven in the morning, the hatch was opened in the presence of the vessel captain. Most of the men (252), were dead, showing signs of terrible agony and there were 4 survivors, from who, just one, João Tapuia, resisted to see another day. In total, 255 men perished, suffocated and asphyxiated.

Grenell never assumed his share of guilt in the incident, pretending that the actions taken onboard the brig "Palhaço" were not his responsibility.

26 MAR.
09 JUN.

1823



FRIGATE AGAMEM
MAH R.1993.816

01. BARCOS
E HISTORIAS

EMERSON (2001) (3 W 8000390)
MAH FL1993.876



26 MAR.
09 JUN.

BALEIRO CHARLES W. MORGAN

O "Charles W. Morgan" foi um navio baleeiro americano dos séculos XIX e XX. Barcos deste tipo normalmente recolhiam a gordura de baleias para produzir óleo, que era vulgarmente usado na iluminação naquela época. Actualmente, o navio está em exibição permanente no museu Mystic Seaport, no Connecticut.

O nome do navio vem do seu primeiro proprietário, um Quaker que era comerciante de produtos da baleação e que encomendou a sua construção a um estaleiro de Boston. A viagem inaugural foi a 6 de Setembro de 1841, com destino ao Oceano Pacífico e passagem pelo Cabo Horn. Essa viagem inicial durou 3 anos e 4 meses, após o que o navio regressou a casa com 1.600 barris de óleo de cachalote, 800 barris de óleo de baleia e 10.000 libras de osso de baleia, tudo no valor de USD\$56.000.

Nos seus 80 anos de serviço, o navio fez 37 viagens, cuja duração variou de 9 meses a 5 anos. O "Charles W. Morgan", no total, trouxe para casa 54.483 barris de óleo de baleia e 152.934 libras de osso. Navegou no Índico e no Atlântico Sul, sobrevivendo a tempestades com neve e gelo e a um ataque de canibais no Pacífico Sul. Entre 1888 e 1904 esteve baseado em S. Francisco.

O navio teve mais de mil tripulantes de todas as raças e nacionalidades. As suas tripulações incluíam, não apenas americanos mas também marinheiros de Cabo Verde, Açores, Nova Zelândia, Seychelles, Guadalupe e Ilha de Norfolk. Em média, a tripulação era de 33 homens em cada viagem.

Durante os seus dias de serviço o "Charles W. Morgan" foi usado em diversos filmes, incluindo Miss Petticoats (1916), Java Head (1921) e "Down to the Sea in Ships (1922)". Na noite de 30 de Junho de 1924, o navio incendiou-se em New Bedford, ao sofrer a colisão do vapor "Sankaty" que estava à deriva, em chamas. Muito maltratado, escapou da destruição por pouco.

Com o início da era do petróleo refinado, acabaram-se os dias da baleação. O navio ficou ao cuidado de uma empresa baleeira até 1941, em que foi transferido para Mystic Seaport, onde permanece até hoje como navio-museu. O "Charles W. Morgan" é o único sobrevivente de toda a frota baleeira americana oitocentista, em madeira.

THE "CHARLES W. MORGAN"

Charles W. Morgan was a U.S. whaleship during the 19th and early 20th centuries. Ships of this type usually harvested the blubber of whales for whale oil, which was commonly used in lamps during this time period. The ship is currently in exhibition at the Mystic Seaport museum in Mystic, Connecticut.

The ship is named for its original owner, a Quaker whaling merchant who ordered its construction from the shipbuilders Jethro and Zachariah Hillman of New Bedford, Massachusetts. The ship's maiden voyage began on September 6, 1841, with a journey around Cape Horn and cruised across the Pacific Ocean. Following the Morgan's initial three year and four month voyage, she came home with 1,600 barrels of sperm oil, 800 barrels of whale oil and 10,000 lbs of whalebone, known as baleen, which was worth around USD\$56,000.

In her 80 years of service, she made 37 voyages ranging in length from nine months to five years. Charles W. Morgan, in total, brought home 54,483 barrels of sperm whale oil and 152,934 pounds of whalebone. She sailed in the Indian and South Atlantic Oceans, surviving ice and snow storms. Her crew survived a cannibal attack in the South Pacific. Between 1888 and 1904 she was based in San Francisco.

Morgan had more than 1,000 whalers of all races and nationalities in her lifetime. Her crew included not only Americans, but sailors from Cape Verde, Azores, New Zealand, the Seychelles, Guadeloupe, and Norfolk Island. The ship's crew averaged around 33 men per voyage.

During its years of service, Charles W. Morgan was used in several movies, including Miss Petticoats (1916), Java Head (1921) and Down to the Sea in Ships (1922).

On the night of June 30, 1924, the Charles W. Morgan caught fire when the flaming wreck of the steamer Sankaty, which had drifted across the Acushnet River from New Bedford harbor in flames, collided with her. Badly charred, Morgan narrowly escaped destruction.

The whaling days came to an end with the perfection of refining petroleum. Morgan was under the care of Whaling Enshrined, Inc. until 1941, when she was transferred to Mystic Seaport, where she still stands to this day. The ship is the only surviving wooden whaleship from the 1800s American fleet.

BARCA SMS SEEDLER

O "SMS Seedler" (águia do mar em alemão) era uma barca de 3 masts. Foi um dos últimos navios mistos a ser usados na guerra, onde serviu como navio mercante e de combate, ao serviço da Alemanha Imperial.

Originalmente chamada "Pass of Balmaha", foi construída na Escócia em 1878. Era então um casco em aço de 1.571 toneladas e 245 pés de comprimento, encomendado por uma empresa de Boston.

Foi capturada por um submarino alemão, o U-36, no Mar do Norte, em circunstâncias perigosas. Forçada a entrar no porto alemão de Cuxhaven, aos seus tripulantes americanos foi dado livre-trânsito para um porto neutro, graças à sua colaboração mas o navio tomou-se propriedade da marinha alemã.

Em 1916, os navios de guerra alemães estavam bloqueados pelos Aliados no Mar do Norte e os poucos que conseguiam passar, não conseguiam reabastecer-se de carvão. Isto fez nascer a ideia de usar um veleiro, que não necessitaria de carvão. O rebaptizado "Seedler" foi então equipado com um motor auxiliar, compartimentos escondidos, acomodações para tripulantes adicionais e prisioneiros, 2 canhões ocultos de 105 mm, duas metralhadoras pesadas, também ocultas e armas ligeiras para as abordagens.

No dia 21 de Dezembro de 1916, o navio zarpou sob o comando do Capitão Felix von Luckner. Estava disfarçado como madeiroeiro norueguês e conseguiu enganar o bloqueio inglês, apesar de ter sido abordado para inspeção. Para isso deve ter contribuído o facto de terem sido seleccionados marinheiros que falavam norueguês. Durante 225 dias, o navio perseguiu e capturou 15 navios inimigos no Atlântico e Pacífico, sem quase nunca ter usado as suas armas, provocando uma única vítima mortal e levando os navios ingleses e americanos a uma alegre perseguição.

A sua viagem terminou com o encalhe num recife numa ilha da Polinésia Francesa. Luckner e alguns tripulantes conseguiram navegar até às ilhas Fiji, onde foram aprisionados. A restante tripulação conseguiu capturar uma escuna francesa, a "Lutece", de 126 toneladas, a 5 de Setembro de 1917. Rebaptizaram-na de "Fortuna" e navegaram até à Ilha da Páscoa, onde chegaram a 4 de Outubro. Ai acabaram por encalhar e foram internados pelas autoridades chilenas.

THE "SMS SEEDLER"

The SMS Seedler (German for sea eagle) was a three-masted windjammer (1916 to 1917). She was the one of the last fighting steamship ships to be used in war when she served as a merchant raider with Imperial Germany. Originally named Pass of Balmaha, she was built by Robert Duncan Company, Glasgow, Scotland, in 1878. She was a 1,571-ton steel-hulled sailing vessel 245 feet in length owned by the Harris City Cotton Company, Boston. She was captured by a German submarine, the U-36, in the North Sea en route to Fikowid. The circumstances of her capture are somewhat peculiar. Forced to call at the harbour of Cuxhaven, the American crew members were allowed free passage to a neutral country, for their cooperation, but the Pass became property of the German Navy.

As of 1916 German warships were blockaded by the Allies in the North Sea, and any commerce raiders that succeeded in breaking out lacked foreign or colonial bases for re-supply of coal. This gave rise to the idea of equipping a sailing ship instead, since it would not require coaling.

The Seedler was equipped with an auxiliary engine, hidden lounges, accommodation for additional crew and prisoner sailors, two hidden 105 mm cannons that could emerge from the deck "Jules Verne" style, two hidden heavy machine guns, and rifles for boarding parties. These weapons were rarely fired, and many of the 15 ships encountered by The Seedler were sunk with only one single accidental casualty on either side during the entire journey. On 21 December 1916, she sailed under the command of Kapitänleutnant Felix von Luckner. The ship was disguised as a Norwegian wood carrier and succeeded in crossing the British blockading line despite being boarded for an inspection. The crew had been hand-picked partly for their ability to speak Norwegian. During the next 225 days she captured 15 ships in the Atlantic and Pacific and led the British and US Navies on a merry chase.

Her journey ended wrecked on a reef at the island of Mopelia 450 km from Tahiti in the Society Islands, part of French Polynesia. Luckner and some crew sailed for Fiji where they were captured and imprisoned. A French schooner, the Lutece, of 126 tons was captured by the remaining crew on 5 September 1917. They sailed to Easter Island as Fortuna, arriving on 4 October and running aground there, after which they were interned by the Chilean authorities.

26 MAR.
09 JUN.

1916-1917



BRICA: U.S.M.S. SEADLER
MAH R.1993.820

01. BARCOS
E HISTORIAS

1811-1812
MAH R.1993.877



26 MAR.
09 JUN.

NAU PRÍNCIPE REAL

A "Príncipe Real" foi uma nau de linha, ao serviço da Marinha Portuguesa, entre 1771 e 1822. Foi a mais poderosa nau de guerra portuguesa de sempre.

A nau foi construída em 1771, no Arsenal Real da Marinha, em Lisboa, sob a direção de Manuel Vicente Nunes, sendo baptizada como "Nossa Senhora da Conceição".

Oficialmente estava classificada como "nau de 80 peças", no entanto podia montar até 110 canhões

Durante a sua carreira inicial, a "Nossa Senhora da Conceição" serviu como nau capitânia da Esquadra do Estreito, sob o comando do tenente-general José Sanches de Brito, assegurando a segurança da navegação no estreito de Gibraltar.

Em 1794 a nau foi reformada e rebatizada "Príncipe Real". O nome surgiu na sequência da nova política da Marinha Portuguesa de baptizar os seus navios com nomes de personalidades históricas, mitológicas ou reais, ao invés de nomes de santos como era usual, até então.

A "Príncipe Real" integrou a esquadra portuguesa, enviada para o Mediterrâneo em 1788 para auxiliar as forças navais britânicas do almirante Nelson. Até 1800 manteve-se no Mediterrâneo como nau capitânia do almirante, marquês de Nisa.

Em 1807 a "Príncipe Real" partiu para o Brasil, como nau capitânia da esquadra que transportava a Corte Portuguesa. Sob o comando do capitão de mar e guerra Francisco José de Canto e Castro Mascarenhas, seguiam a bordo o comandante-chefe da esquadra, chefe de esquadra Manuel da Cunha Sotto-Maior e o próprio Príncipe Regente D. João. Por altura da independência do Brasil, em 1822, a Príncipe Real encontrava-se fundeada no porto do Rio de Janeiro. Foi, nessa altura, integrada na nova Marinha do Brasil, constituindo parte do seu núcleo inicial de navios. No entanto, como já não estava em condições de navegar, foi transformada em navio depósito.

THE "PRÍNCIPE REAL"

The Príncipe Real was a warship, serving in the Portuguese Navy between 1771 and 1822. She has been the most powerful portuguese warship of ever. The ship was built in 1771, at Arsenal Real da Marinha, in Lisbon, under the direction of Manuel Vicente Nunes and was baptized Nossa Senhora da Conceição. Officially she was classed as a "80 pieces battleship", however, she could take up to 110 guns.

In the earlier stage of her career, the Nossa Senhora da Conceição served as the Strait Squadron flagship, keeping safe the navigation in Gibraltar Strait.

In 1794, the ship was relubished and rebaptized as Príncipe Real. The name came in the sequence of the Portuguese Navy new policy of rebaptizing his ships with names of historic, mytologic or royal personalities, instead of names of holy persons like before.

The Príncipe Real integrated then the portuguese squadron sent to the Medterean in 1788 to help the british naval forces of the Admiral Nelson. Until 1800 the ships was stationed in the Medterean as flagship for the Admiral, Marquês de Nisa.

In 1807, the Príncipe Real left to Brazil as the flagship of the squadron which carried the Portuguese Court, running before the French invasion.

Under the command of Cap. Francisco José de Canto e Castro Mascarenhas, transported Squadron commanding officer Manuel de Cunha Sotto-Maior and D. João, the Prince Regent himself.

By occasion of Brazil independence, in 1822, the Príncipe Real was anchored in Rio de Janeiro. At the time she was integrated in the new Brazil Navy and became part of its initial fleet. However, she was not able to sail anymore and was transformed in deposit ship.

01. BARCOS E HISTÓRIAS

ESKZ0101193A 21170701
MAH R.1993.825



BERGANTIM BLACK FALCON

O "Black Falcon" era um bergantim de dois mastros, do século XVIII. Originalmente, o bergantim era um pequeno navio movido tanto à vela como a remos. Era um dos favoritos dos piratas mediterrânicos e o seu nome deriva da palavra italiana "bergantino". Na actualidade, entende-se por bergantim, um veleiro de dois mastros armado pano redondo apenas no mastro da vante, por oposição ao brigue, que o apresenta nos dois mastros.

O "Black Falcon" era comandado pelo famoso pirata, Capitão William Kidd. Um dos mais notórios piratas de sempre, o Capitão Kidd actuava originariamente como corsário, contratado para lutar os mares de piratas. Em Janeiro de 1698, Kidd e a sua tripulação obtiveram o seu melhor prémio com a captura do navio "Quedah Merchant", de 400 toneladas, que carregava um tesouro. Kidd levou o tesouro roubado e enterrou-o em Gardiners Island, em New York, ao largo da parte leste de Long Island. Kidd foi traído por um dos seus tripulantes, que havia sido capturado pelos Ingleses. A 23 de Maio de 1701, o Capitão Kidd foi sentenciado à forca em Inglaterra, terminando assim a vida de um dos mais famosos piratas que navegaram pelos oceanos.

No entanto, a lenda do Capitão Kidd foi perpetuada em livros e filmes, tendo inspirado a conhecida história da "Ilha do Tesouro".

THE "BLACK FALCON"

The Black Falcon was a two masted 18th century brigantine. Originally the brigantine was a small ship carrying both, oars and sails. It was a favorite of Mediterranean pirates and its name comes from the Italian word "bergantino". In modern parlance, a brigantine is a sailing ship with a principally fore and aft rig with a square rigged foremast, as opposed to a brig which is square rigged on both masts.

The Black Falcon was commanded by the famous pirate Captain William Kidd. One of the most well-known pirates of all times, Captain Kidd, had originally been employed to rid the seas of pirates as a commissioned privateer. In January of 1698 Kidd and his crew were able to claim their biggest prize with the capture of the 400 ton treasure ship Quedah Merchant. Kidd took the stolen treasure and buried it on Gardiners Island, New York off the east end of Long Island. Kidd was turned in to the British by one of his crew who had been captured by them. On May 23, 1701 Captain William Kidd was sentenced to be hung in England ending the life of one of the most notorious Pirates ever to sail the high seas. However, the legend of Captain Kidd lives on in books and movies, including the well known "Treasure Island".

26 MAR.
09 JUN.

Atividade de 1º ano do 1º ciclo



02

MUSEU DE ARTE DO HERÓICO
dos Açores

RESTAURO

EM 2009

2009 RESTORATION



26 MAR.
09 JUN.



RESTAURO NA COLEÇÃO NÁUTICA DO MUSEU DE ANGRA DO HEROÍSMO

Durante um período de seis meses, em 2009, duas estagiárias espanholas, do programa Eurodisseia, trabalharam na manutenção e restauro dos modelos de coleção náutica.

Noelia Garcíolo de Haro e Montserrat Alari Torelló restauraram 13 modelos, alguns dos quais, como os modelos do "Queen Mary", do iate "Sada" e do navio "António Carlos", figuram no bloco principal da presente exposição. Outros ainda, são mostrados na secção dedicada a esta acção de restauro.

RESTORATION IN THE MUSEM NAUTICAL COLLECTION

For a period of six months, in 2009, two spanish trainees of the Eurodisseia program, worked on the maintenance and restoration of the nautical collection.

Noelia Garcíolo de Haro and Montserrat Alari Torelló restored 13 models, some of which, like the "Queen Mary", "Sada" and "António Carlos" models, are included in the main block of the exhibition. Some others are shown in the section dedicated to this restoration project.

O2 RESTAURO
EM 2009

FRAGATA DO TEJO

MAH R.1993.829



BOTE DE ESPICHA

MAH R.1993.818



26 MAR.
09 JUN.

BOTE À VELA

MAH R.1993.846



**EMBARCAÇÃO COM VELA
BASTARDA E BOTE**

MAH R.1993.835



02. RESTAURO
EM 2009

TRINEIRA DE PESCA

MAH R.1993.836



LAGOSTEIRO DE CASCAIS

MAH R.1993.831



26 MAR.
09 JUN.

MEIA LUA DA CAPARICA

MAH R.1993.848



BARCO DE PESCA COSTEIRA

MAH R.1994.844



VELEIRO DE TRÊS MASTROS

MAH R.1993.827





BARCOS COM HISTÓRIAS

BOATS WITH STORIES

¹⁰ Os textos, fotografias e outros elementos contidos nesta publicação estão protegidos pela lei, ao abrigo do Código dos Direitos de Autor e direitos conexos. É interdita a cópia, reprodução, difusão e utilização comercial dos mesmos sem autorização expressa dos proprietários, com excepção do direito de citações definido na lei.

26 MAR.
09 JUN.
2014

ficha técnica EXPOSIÇÃO

produção	Museu de Angra do Heroísmo / 2010
coordenação	Helena Ormonde
realização	Heliodoro Silva
acções de educação	Ana Lúcia Almeida
apresentação e temporidade peças	Denatilde Silva e José Gabriel Romeiro
mensagem	Norberto Bettencourt, Eleutério Pimentel e Denatilde Silva
agente	Augusto Vilaça, Iria Lima, Lurdes Sousa, Maria José Costa e Susana Oliveira
colaboração patrocinadora	XXXXXXXXXXXXXXXX



ficha técnica CATALOGO

patrono	Presidência do Governo Regional dos Açores/ Direcção Regional da Cultura/Museu de Angra do Heroísmo / 2010
tema	Barcos com Histórias
coordenação	Helena Ormonde
realização	Heliodoro Silva
edição	Paulo Lobão
acção de educação	Ana Lúcia Almeida e Paulo Lobão
colaboração patrocinadora	XXXXXXXXXXXXXXXX
design editorial gráfico	Bizex projectos
ISBN	978-972-647-237-7
edição título	XXXXXX/10
edição	1000 ex.??



BARCOS COM HISTÓRIAS

26 MAR. 09 JUN. 2010

MUSEU DE ANGRA DO HEROÍSMO sala de oportunidades



Governo dos Açores

PRESIDÊNCIA DO GOVERNO
Direção Regional de Cultura

Museu de Angra do Heroísmo

MAH



9 789726 472377