



MANUAL DE BOAS-PRÁTICAS DO PATRIMÓNIO CULTURAL ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO DOS AÇORES

Manual de Buenas
Prácticas del Patrimonio
Cultural Arqueológico
Subacuático
de las Azores

Best Practices Manual
for Azorean Underwater
Cultural and Archaeological
Heritage

Manuel des Bonnes
Pratiques du Patrimoine
Culturel Archéologique
Subaquatique des Açores

MANUAL DE BOAS-PRÁTICAS DO PATRIMÓNIO CULTURAL ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO DOS AÇORES

Manual de Buenas
Prácticas del Patrimonio
Cultural Arqueológico
Subacuático
de las Azores

Best Practices Manual
for Azorean Underwater
Cultural and Archaeological
Heritage

Manuel des Bonnes
Pratiques du Patrimoine
Culturel Archéologique
Subaquatique des Açores



edição/ edición/ published by/ édition

**Direção Regional da Cultura/ Secretaria Regional da Educação e Cultura/
Governo Regional dos Açores**

autoria/ autoría/ authors/ auteurs

José Luís Neto e Pedro Parreira

textos/ textos/ texts/ textes

**Susana Goulart Costa, José Filipe Moraes Cabral, Alexandre Jacinto,
Sebastião Medeiros, Paulo Alexandre Rafael da Silva e Rita Marrero**

ilustrações/ ilustraciones/ illustrations/ illustrations

Maïthé Coelho

ilustração de capa/ ilustración de cubierta/

cover illustration/ illustration de la couverture

Tiago Galo

traduções/ traducciones/ translations/ traductions

ES/ Noelia Garciolo de Haro, FR/ Diogo Silva, EN/ Cecília Pinheiro

revisão/ corrección de textos/ proofreading/ correction d'épreuves

PT e EN/ Cecília Pinheiro, ES/ Anahí Meyer Riera, FR/ Valdeci Purim

design e impressão/ diseño e impresión

design and printing/ conception et impression/

Bizex Projetos

ISBN/ **978-972-647-365-7**

depósito legal/ depósito legal/ legal deposit/ dépôt légal/ **450493/18**

Edição/

Edición/

Published by/

Édition/

No âmbito do projeto/

En el marco del proyecto/

Within the project/

Dans le cadre du projet/

Cofinanciamento/

Cofinanciación/

Co-financing/

Cofinancement/



ÍNDICE/ índice/ index/ table de matières/



CONTEXTO HISTÓRICO

Contexto histórico
Historical context
Contexte historique

ENQUADRAMENTO LEGAL

Marco legal
Legal framework
Cadre juridique

PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO

Património Cultural Subacuático
Underwater Cultural Heritage
Patrimoine culturel subaquatique

01.

PT 38 ES 40 EN 41 FR 43

02.

PT 46 ES 46 EN 47 FR 47

03.

PT 50 ES 51 EN 52 FR 54

BOAS-PRÁTICAS PARA EXPLORAÇÃO SUSTENTÁVEL

Buenas prácticas para la exploración sostenible
Best practices for sustainable exploration
Bonnes pratiques pour une exploitation durable

07.

PT 96 ES 96 EN 97 FR 97

O CÓDIGO DE ÉTICA DO MERGULHADOR NO PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO DA UNESCO. EU PROTEJO, EU PRESERVO

El código de ética del buceador en el patrimonio cultural subacuático de la UNESCO. Yo protejo, yo preservo
UNESCO code of ethics for diving on submerged archaeological sites. I protect, I preserve

Le code de déontologie du plongeur dans le patrimoine culturel subaquatique de l'UNESCO Je protège, je préserve

08.

PT 102 ES 102 EN 102 FR 102

ROTEIRO DO PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO DOS AÇORES

Ruta del patrimonio cultural
subacuático de las Azores

The underwater cultural heritage
guide of the Azores

Feuille de route du patrimoine
culturel subaquatique
des Açores

04.

[PT](#) [ES](#) 58 [EN](#) [FR](#) 59

REGRAS DA CONVENÇÃO DA UNESCO

Reglas de la Convención de la UNESCO
UNESCO Convention Rules

Règles de la Convention de l'UNESCO

05.

[PT](#) 82 [ES](#) 83 [EN](#) 84 [FR](#) 85

REGRAS ADICIONAIS DA REGIÃO

Reglas adicionales de la Región
Additional Regional rules

Règles supplémentaires de la Région

06.

[PT](#) 88 [ES](#) 89 [EN](#) 91 [FR](#) 92

PATRIMÓNIO SUBAQUÁTICO EM REDE

Patrimonio subacuático en red

Underwater Heritage network

Patrimoine subaquatique
dans le réseau informatique

09.

[PT](#) [ES](#) [EN](#) [FR](#) 120

CONTACTOS ÚTEIS

Contactos útiles

Useful contacts

Contacts utiles

10.

[PT](#) [ES](#) [EN](#) [FR](#) 130

OUTROS MUNDOS

Otros mundos

Other Worlds

Autres Mondes

11.

[PT](#) 134 [ES](#) 136 [EN](#) 139 [FR](#) 141



PT

É com muito orgulho, mas também consciente dos desafios, que a Direção Regional da Cultura dos Açores divulga este *Manual de Boas-Práticas do Património Cultural Arqueológico Subaquático*.

O orgulho enraíza-se no desenvolvimento que, nos últimos anos, a Arqueologia Subaquática tem registado no arquipélago. O projeto tem merecido particular atenção por parte do Governo Regional dos Açores, que muito tem investido em recursos materiais e humanos para que a Arqueologia Subaquática ganhe ferramentas fundamentais para a consolidação desta área. Os resultados encontram-se registados, sem dúvida, na edição desta obra e o mapeamento e estudo de 30 sítios arqueológicos que perpassam os fundos marítimos junto às ilhas de Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Faial, Pico, S. Jorge, Graciosa, Flores e Corvo são a face mais visível deste investimento.

Com este *Manual*, conhecemos as potencialidades da Arqueologia Subaquática nos mares insulares, mas, precisamente por este motivo, estamos simultaneamente conscientes dos inúmeros desafios que esta enfrenta. Em primeiro lugar, porque temos de continuar a promover o desenvolvimento desta área, consolidando-a com estudos científicos e com a identificação de novos acervos submarinos. Em segundo lugar, porque temos de continuar a defender uma gestão cautelosa dos sítios arqueológicos, a qual compete à Direção Regional da Cultura. Mas, terceiro desafio, sabemos que esta gestão só será plenamente eficiente e produtiva se articulada com os agentes e operadores marítimos. Assim, temos consciência de que o repto às parcerias, reforçando as já existentes e promovendo outras, é linha estruturante para continuar a consolidar o sucesso da Arqueologia Subaquática nas ilhas açorianas.

Para lá de constituir um registo do Património Subaquático dos Açores, integrando-o nos sistemas legais regionais, nacionais e internacionais em vigor, esta obra assume uma componente pedagógica. Publicada em quatro línguas e tendo como fio sustentador o *Código de Ética do Mergulhador* da UNESCO, deseja-se que todos os visitantes do submundo marítimo, profissionais ou não, conheçam e pratiquem as orientações do *Código de Ética* de forma a salvaguardar o passado subaquático para o futuro. É, assim, verdadeiramente, um Manual de Boas-Práticas. Pratiquemos, pois!

Es con mucho orgullo, pero también consciente de los desafíos, que la Dirección Regional de Cultura de las Azores divulga este *Manual de Buenas Prácticas del Patrimonio Cultural Arqueológico Subacuático*.

El orgullo se enraiza en el desarrollo que, en los últimos años, la Arqueología subacuática ha registrado en el archipiélago. El proyecto ha merecido particular atención por parte del Gobierno Regional de las Azores, que mucho ha invertido en recursos materiales y humanos para que la Arqueología Subacuática gane herramientas fundamentales para la consolidación de esta área. Los resultados se encuentran registrados, sin duda, en la edición de esta obra y el mapeo y estudio de 30 sitios arqueológicos que atraviesan los fondos marítimos junto a las islas de Santa María, San Miguel, Terceira, Faial, Pico, San Jorge, Graciosa, Flores y Corvo son la cara más visible de esta inversión.

Con este *Manual*, conocemos las potencialidades de la Arqueología Subacuática en los mares insulares, pero, precisamente por este motivo, estamos al mismo tiempo conscientes de los numerosos desafíos que enfrenta. En primer lugar, porque tenemos que seguir promoviendo el desarrollo de esta área, consolidándola con estudios científicos y con la identificación de nuevos acervos submarinos. En segundo lugar, porque tenemos que seguir defendiendo una gestión cautelosa de los sitios arqueológicos, la cual compete a la Dirección Regional de Cultura. Pero, como tercer desafío, sabemos que esta gestión sólo será plenamente eficiente y productiva si se articula con los agentes y los operadores marítimos. Así, tenemos conciencia de que el reto a las alianzas, reforzando las ya existentes y promoviendo otras, es una línea estructurante para continuar consolidando el éxito de la Arqueología Subacuática en las islas azorianas.

Además de constituir un registro del Patrimonio Subacuático de las Azores, integrándolo en los sistemas legales regionales, nacionales e internacionales en vigor, esta obra asume un componente pedagógico. Publicada en cuatro idiomas y teniendo como hilo sostenedor el *Código de Ética del Buceador* de la UNESCO, se desea que todos los visitantes del submundo marítimo, profesionales o no, conozcan y practiquen las orientaciones del *Código de Ética* para salvaguardar el pasado subacuático para el futuro. Es verdaderamente un Manual de Buenas Prácticas. ¡Practiquemos, pues!

It is with a great sense of pride, but also aware of the challenges ahead, that the Regional Directorate for Culture publishes the following *Best Practices Manual for Azorean Underwater Cultural and Archaeological Heritage*.

This sense of pride relies on the development that, over the last years, Underwater Archaeology has reached in the archipelago. The project has earned considerable attention from the Azorean Regional Government, which has invested substantially in material and human resources, in order to provide Underwater Archaeology with fundamental tools to strengthen this field. The results are undoubtedly reported with the publishing of this work, and the mapping and study of 30 archaeological sites, spread across the ocean floor, near the islands of Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Faial, Pico, S. Jorge, Graciosa, Flores and Corvo are the most visible aspects of this investment.

With the following *Manual*, we are able to know the potential of Underwater Archaeology lying on the islands' sea, but, precisely for this reason, we are simultaneously aware of the many challenges it faces. Firstly, because we must continue promoting the development of this field, strengthening it with scientific studies and the identification of further underwater sites. Secondly, because we must continue defending a cautious management of archaeological sites, a responsibility of the Regional Directorate for Culture. But, thirdly, this management won't be fully efficient and productive unless done jointly with maritime agents and operators. Thus, we are aware that the call for partnerships, both enhancing those already existing and promoting others, is the structuring line to continue strengthening the success of Underwater Archaeology in Azorean islands.

Besides being a record of Azorean Underwater Heritage, integrating it into current regional, national and international legal systems, this work also presents a pedagogical component. Published in four languages, and relying on the UNESCO *Code of Ethics for Diving* as its driving force, may it spread the *Code of Ethics* among all visitors of the sea underworld, whether professionals or not, so that they know and practice its guidelines, in order to safeguard the underwater past for the future. That's how a Best Practices Manual works. Let us practice, then!

C'est avec une grande fierté, mais aussi avec la conscience des défis, que la Direction régionale de la culture des Açores publie ce *Manuel de Bonnes Pratiques sur le Patrimoine Culturel Archéologique Subaquatique*.

La fierté est enracinée dans le développement que l'archéologie subaquatique a connu ces dernières années dans l'archipel. Le projet a reçu une attention particulière du gouvernement régional des Açores, qui a beaucoup investi dans les ressources matérielles et humaines afin que l'archéologie subaquatique obtienne des outils fondamentaux pour la consolidation de cette région. Les résultats sont sans aucun doute consignés dans l'édition de ce travail et la cartographie et l'étude de 30 sites archéologiques qui traversent le fond marin près des îles de Santa Maria, São Miguel, Terceira, Faial, Pico, São Jorge, Graciosa, Flores et Corvo sont la face la plus visible de cet investissement.

Avec ce *Manuel*, nous sommes conscients du potentiel de l'archéologie subaquatique dans les mers insulaires, mais c'est précisément pour cette raison que nous sommes simultanément conscients des nombreux défis auxquels elle est confrontée. Premièrement, parce que nous devons continuer à promouvoir le développement de cette zone, en le consolidant par des études scientifiques et en identifiant de nouvelles collections sous-marines. Deuxièmement, parce que nous devons continuer à préconiser une gestion prudente des sites archéologiques, qui relèvent de la Direction régionale de la culture. Mais troisième défi, nous savons que cette gestion ne sera pleinement efficace et productive que si elle est articulée avec des agents et des opérateurs maritimes. Nous sommes donc conscients que le défi des partenariats, renforçant ceux qui existent déjà et promouvant d'autres, est une ligne structurante pour continuer à consolider le succès de l'archéologie subaquatique dans les îles des Açores.

En plus d'être un registre du patrimoine subaquatique des Açores, en l'intégrant dans les systèmes juridiques régionaux, nationaux et internationaux actuels, ce travail comporte un volet pédagogique. Publié en quatre langues et appuyé par le *Code de Déontologie du Plongeur* de l'UNESCO, il est à espérer que tous les visiteurs du monde souterrain, qu'ils soient professionnels ou non, connaissent et appliquent les principes du *Code de Déontologie* afin de préserver le passé sous-marin le futur. Il s'agit donc véritablement d'un manuel de bonnes pratiques. Pratiquons-nous alors!

PT

Felicitos calorosamente a Direcção Regional da Cultura da Região Autónoma dos Açores pela elaboração e publicação deste *Manual* que muito contribuirá para uma protecção cada vez mais eficaz do Património Cultural Subaquático.

Ao mesmo título que o Património Construído ou o Património Imaterial, o Património Subaquático faz parte de uma mesma herança histórica e cultural que é propriedade comum de toda a Humanidade. Como tal, deverá ser identificado, protegido e preservado pela Comunidade internacional que, para o efeito, deverá dotar-se dos meios e mecanismos necessários.

Foi este o objectivo da *Convenção* da UNESCO de 2001, o primeiro instrumento jurídico internacional exclusivamente dedicado a este património, aquele que engloba todos os vestígios de uma presença humana de natureza cultural, histórica ou arqueológica e que se encontrem total ou parcialmente submersos desde há, pelo menos, uma centena de anos. Esta *Convenção*, adoptando os princípios e objectivos já definidos pela Carta Internacional sobre a protecção e gestão do património cultural subaquático, elaborada pelo ICOMOS em 1996, visa estender ao património subaquático uma protecção idêntica àquela de que já beneficiava o património terrestre, através de um conjunto de princípios e orientações, bem como promover e reforçar a cooperação internacional neste importante domínio.

Para um país com as características geográficas e históricas de Portugal – uma muito longa costa oceânica, a inclusão no seu território de dois arquipélagos com 11 ilhas habitadas, uma plataforma continental extensíssima, a sua localização na confluência das importantíssimas rotas marítimas que, ao longo da História, ligaram e continuam a ligar a Europa a África, às Américas e ao Oriente, o papel central de Portugal no comércio internacional nos finais do século XV e durante o século XVI – a investigação e a preservação do património cultural subaquático assumem uma especial importância, tão rica é a sua presença ao largo das costas portuguesas.

Somos parte activamente interessada na gestão eficaz desta importantíssima riqueza cultural, na sua protecção e adequada conservação. E é por isso que a publicação deste *Manual* se reveste de uma especial importância enquanto instrumento muito útil na prossecução de tais objectivos.

Felicito calurosamente a la Dirección Regional de Cultura de la Región Autónoma de las Azores por la elaboración y publicación de este *Manual* que contribuirá para una protección cada vez más eficaz del Patrimonio Cultural Subacuático

Al igual grado que el Patrimonio Construido o el Patrimonio Inmaterial, el Patrimonio Subacuático forma parte de una misma herencia histórica y cultural que es propiedad común de toda la Humanidad. Como tal, deberá ser identificado, protegido y preservado por la Comunidad Internacional que, para tal fin, deberá dotarse de los medios y mecanismos necesarios.

Fue este el objetivo de la *Convención* de la UNESCO del 2001, el primer instrumento jurídico internacional exclusivamente dedicado a este patrimonio, el que engloba todos los vestigios de una presencia humana de naturaleza cultural, histórica o arqueológica y que se encuentren total o parcialmente sumergidos desde hace, por lo menos, un centenar de años. Esta *Convención*, adoptando los principios y objetivos ya definidos por la Carta Internacional sobre la protección y gestión del patrimonio cultural subacuático, elaborada por el ICOMOS en 1996, tiene por objeto extender al patrimonio subacuático una protección idéntica a la que ya beneficiaba el patrimonio terrestre, a través de un conjunto de principios y directrices, así como promover y reforzar la cooperación internacional en este importante ámbito.

Para un país con las características geográficas e históricas de Portugal - una muy larga costa oceánica, incluyendo en su territorio dos archipiélagos con 11 islas habitadas, una extensísima plataforma continental, su ubicación en la confluencia de las importantísimas rutas marítimas, a lo largo de la Historia, ligaron y continúan a ligar la Europa a África, a las Américas y al Oriente, el papel central de Portugal en el comercio internacional a finales del siglo XV y durante el siglo XVI - la investigación y conservación del patrimonio cultural subacuático son de particular importancia, por ser tan rica su presencia a lo largo de la costa portuguesa.

Somos parte activamente interesada en la gestión eficaz de esta importantísima riqueza cultural, en su protección y adecuada conservación. Y es por eso que la publicación de este *Manual* reviste una especial importancia como instrumento muy útil en la consecución de tales objetivos.

I raptly congratulate the Regional Directorate for Culture for developing and publishing this *Manual*, which will strongly contribute to an increasingly effective protection of Underwater Cultural Heritage.

Similarly to Built Heritage or to Immaterial Heritage, Underwater Heritage is part of the same historical and cultural legacy, commonly owned by the whole Humanity. As such, it must be identified, protected and preserved by the international Community, which must be provided with the necessary means and mechanisms for this purpose.

Such an endowment was the goal of the UNESCO *Convention* of 2001, the first international legal instrument exclusively devoted to this heritage, which encompasses any remains of a human presence, of cultural, historical or archaeological nature, that have been totally or partially submerged for, at least, one hundred years. This *Convention* adopts the principles and the goals already established by the International Charter regarding the protection and management of underwater cultural heritage, created by ICOMOS in 1996. It aims at extending to underwater heritage a similar protection to the one already benefiting terrestrial heritage, through a body of principles and guidelines, as well as to foster and reinforce international cooperation in this relevant domain.

For a country with the geographic and historical characteristics of Portugal – a very long coastal line, the inclusion of two archipelagos with 11 inhabited islands in its territory, a really extensive continental platform, its location on the junction of the greatly important maritime routes that, throughout history, have connected and still connect Europe to Africa, the Americas and the East, as well as the central role of Portugal in international trade in the late 15th and 16th centuries – the research and safeguarding of underwater cultural heritage are particularly relevant, so rich is its presence off the Portuguese coasts.

We hold an active interest in the effective management of this truly important cultural wealth, its protection and adequate preservation. That's why the release of this *Manual* is of key importance as a very useful tool in the pursuit of such goals.

Je félicite chaleureusement la Direction régional de la culture de la région autonome des Açores pour la préparation et la publication de ce *Manuel* qui contribuera grandement à une protection toujours plus efficace du patrimoine culturel subaquatique.

Sous le même titre que patrimoine bâti ou patrimoine immatériel, le patrimoine sous-marin fait partie du même patrimoine historique et culturel qui est la propriété commune de toute l'humanité. En tant que tel, il devrait être identifié, protégé et préservé par la communauté internationale qui, à cette fin, doit se doter des moyens et des mécanismes nécessaires.

Tel était l'objectif de la *Convention* de l'UNESCO de 2001, premier instrument juridique international exclusivement consacré à ce patrimoine, qui englobe tous les vestiges d'une présence humaine à caractère culturel, historique ou archéologique et qui ont été totalement ou partiellement submergés depuis, au moins cent ans. La *Convention*, adoptant les principes et objectifs déjà définis par la Charte internationale sur la protection et la gestion du patrimoine culturel subaquatique, élaborée par l'ICOMOS en 1996, vise à étendre la protection du patrimoine subaquatique identique à celle bénéficiant déjà au patrimoine terrestre principes et directives, ainsi que de promouvoir et de renforcer la coopération internationale dans cet important domaine.

Pour un pays ayant les caractéristiques géographiques et historiques du Portugal - une très longue côte océanique, l'inclusion sur son territoire de deux archipels avec 11 îles habitées, un très vaste plateau continental, son emplacement au confluent des plus importantes routes maritimes qui l'histoire, liée et continuant de relier l'Europe à l'Afrique, aux Amériques et à l'Est, rôle central du Portugal dans les échanges internationaux à la fin du XVe siècle et au XVIe siècle - la recherche et la préservation du patrimoine culturel subaquatique revêtent une importance particulière, si riche est sa présence au large des côtes portugaises.

Nous participons activement à la gestion efficace de cette richesse culturelle très importante, à sa protection et à sa conservation appropriée. C'est pourquoi la publication de ce *Manuel* revêt une importance particulière en tant qu'instrument très utile dans la poursuite de ces objectifs.

PT

O património subaquático existente em todas as ilhas do arquipélago dos Açores é um marco da nossa identidade e, sem dúvida, uma mais-valia para quem nos visita e pretende mergulhar na história destas ilhas de bruma. Mergulhando nos vários locais visitáveis, entre os destroços existentes, poderá ver e sentir de perto um pouco do nosso passado.

Os mergulhadores que nos visitam poderão contar com uma variedade de locais de mergulho arqueológico, podendo explorar desde locais onde apenas existem pequenos destroços até outros com navios razoavelmente bem preservados. Estes locais, para além do seu valor histórico, possuem interesse acrescido para mergulho recreativo, pois aqui a vida marinha é mais abundante. Ao longo dos anos, estes recifes artificiais tornaram-se a “casa” de muitas espécies marinhas, o que lhes acrescentou assim ainda mais valor. O simples facto de não ser permitido pescar e/ou praticar caça submarina nestes locais é, sem dúvida, um fator determinante para esta riqueza.

A proteção e manutenção destes locais é, claramente, algo que nos preocupa e, por isso, foi criada uma regulamentação própria dos vários parques arqueológicos, de forma a podermos garantir a integridade dos mesmos, bem como a sua preservação ao longo dos anos.

El patrimonio subacuático existente en todas las islas del archipiélago de los Azores, es una de nuestras identidades, y sin duda una plusvalía para quien nos visita y pretende sumergirse en la historia de estas islas de bruma. Buceando en los diversos lugares visitables, entre los restos existentes, podrá ver y sentir de cerca un poco de nuestro pasado.

Los buceadores que nos visitan, podrán contar con una variedad de lugares de buceo "arqueológico", pudiendo explorar lugares que llegan desde donde sólo hay pequeños restos de antiguos navíos, hasta un destacable número de navíos que se encuentran en un estado razonablemente bueno de conservación. Estos lugares además de su valor histórico, son lugares de interés más para el buceo recreativo, ya que son lugares donde la vida marina es más abundante. A lo largo de los años, estos arrecifes artificiales se han convertido en la "casa" de muchas especies marinas, añadiendo así aún más valor a estos lugares de buceo. El simple hecho de no poder pescar y / o practicar caza submarina en estos lugares, es sin duda un factor preponderante.

La protección y mantenimiento de estos lugares es sin duda algo que nos preocupa, y por eso se ha creado una reglamentación propia de los diversos parques arqueológicos, de forma que podamos garantizar la integridad de los mismos, así como su preservación a lo largo de los años.

The underwater heritage existing in all the islands of the Azorean archipelago is a cornerstone of our identity and, without a doubt, a cultural asset to those who visit us and want to dive in the history of these misty islands. Having the possibility of diving into several sites, among the existing wrecks, the visitor will closely see and feel some of our past.

Visiting divers will find a vast array of different archaeological diving spots, where they can explore sites offering from small wrecks to reasonably well-preserved ships. These sites, apart from their historical value, hold added interest for recreational diving, for here sea life is more abundant. Over the years, these artificial reefs have become the “home” of many marine species, adding an even greater value to them. The fact that it is forbidden to practice fishing and/or spearfishing here is, undoubtedly, a key factor in maintaining such richness.

Because protecting and maintaining these sites is, clearly, a concern for us, a proper body of legislation was created to regulate the several underwater parks, thus ensuring their integrity and their preservation throughout the years.

Le patrimoine sous-marin de toutes les îles des Açores est l'une de nos identités et constitue sans aucun doute un atout pour ceux qui nous visitent et souhaitent se plonger dans l'histoire de ces îles de la brume. En plongeant dans les différents endroits visitables, parmi les épaves existantes, vous pouvez voir et sentir un peu de notre passé.

Les plongeurs qui nous visitent peuvent compter sur une variété de sites de plongée archéologiques, où ils peuvent explorer des endroits où il n'y a que de petites épaves de vieux navires, jusqu'à un maximum de navires raisonnablement bien conservés. Ces sites, au-delà de leur valeur historique, sont des lieux d'intérêt croissant pour la plongée de loisir car ce sont des lieux où la vie marine est plus abondante. Au fil des ans, ces récifs artificiels sont devenus le "foyer" de nombreuses espèces marines, ajoutant ainsi encore plus de valeur à ces sites de plongée. Le simple fait qu'il soit interdit de pêcher et / ou de pratiquer la chasse sous-marine dans ces lieux est sans aucun doute un facteur majeur.

La protection et l'entretien de ces sites nous intéressent sans aucun doute. C'est pour cette raison qu'une réglementation appropriée des différents parcs archéologiques a été créée pour assurer leur intégrité et leur préservation au fil des ans.

PT

A Turismo dos Açores/ATA tem vindo a trabalhar na promoção do arquipélago, enquanto destino de qualidade para a prática de atividades na natureza, aliando as vertentes de turismo ativo, aventura e cultura. Isso só é possível porque os Açores possuem um conjunto de produtos turísticos já consolidados, que têm permitido garantir a excelência do destino.

Dos vários produtos turísticos existentes na região, um dos que mais facilmente tem evoluído, afirmando-se pelas suas características naturais, é, sem dúvida, o mergulho. A prova de que a aposta tem sido correta está presente no retorno que se tem vindo a verificar através do aumento do número de praticantes, bem como de visitantes de mergulho na região. Desta aposta surgiu também o reconhecimento. No ano de 2017 a Região foi considerada o terceiro melhor destino de mergulho do mundo, no *Dive Travel Awards*.

A aposta neste produto turístico tem sido realizada através de diversas vertentes, na qualificação, estruturação da oferta e promoção da mesma. Exemplos disso são a realização de eventos dedicados à temática, produção de guias turísticos ou outros materiais promocionais. No âmbito da promoção tem sido constante a presença em feiras do setor, em mercados estruturantes, ou a realização de viagens de familiarização do destino, por parte de operadores turísticos, e diversos artigos em órgãos de comunicação social.

Para conseguirmos atingir estes patamares, foi fundamental a aposta na promoção do património cultural subaquático dos Açores, fator predominante no motivo de viagem de grande parte dos mergulhadores que nos visitam, por estar presente em grande parte dos *spots* de mergulho existentes nas nove ilhas. Esta aposta está patente nos diversos meios de promoção, já apresentados, destacando-se a produção do *Roteiro do Património Cultural Subaquático dos Açores*, em 2017.

A riqueza do destino demonstra-se também pela diversidade de tipos de mergulho que é possível realizar, quer apreciando as nossas formações rochosas de origem vulcânica junto à costa, a riqueza da fauna e flora, os bancos submarinos repletos de vida, quer destacando aqui os sítios arqueológicos, resultantes de embarcações que foram naufragando desde que o Homem aqui chegou no século XV, sendo esta herança patrimonial também fulcral para a promoção do destino.

De modo a que possamos dar seguimento a este trabalho de promoção, enquanto destino de excelência, é fulcral adaptarmos e seguirmos normas de valorização dos nossos principais recursos turísticos. Neste caso, na defesa e salvaguarda do meio marinho, e de todo o seu património cultural subaquático, que serão sempre uma base para podermos dar seguimento ao trabalho realizado até à data. É assim com enorme prazer que nos associamos a este *Manual de Boas-Práticas do Património Cultural Arqueológico Subaquático dos Açores*, realçando a sua importância para a promoção do arquipélago como destino de mergulho.

La Asociación de Turismo de la Azores / ATA ha trabajado en la promoción del archipiélago, como destino de calidad para la práctica de actividades en la naturaleza, aliando las vertientes de turismo activo, aventura y cultura. Esto sólo es posible porque las Azores poseen un conjunto de productos turísticos ya consolidados, que han permitido garantizar la excelencia del destino.

De los diversos productos turísticos existentes en la región, uno de los que más fácilmente ha evolucionado y afirmado por sus características naturales, es sin duda el buceo. La prueba de que la apuesta ha sido correcta está presente en el retorno que se viene verificando a través del aumento del número de practicantes, así como de visitantes de buceo en la región. De esta apuesta surgió también el reconocimiento. En el año 2017 la Región fue considerada el tercer mejor destino de buceo del mundo, en los *Dive Travel Awards*.

La apuesta en este producto turístico ha sido realizada a través de diversas vertientes, en la cualificación, estructuración de la oferta y promoción de la misma. Ejemplos de ello son la realización de eventos dedicados a la temática, producción de guías turísticas u otros materiales promocionales. En el ámbito de la promoción ha sido constante la presencia en ferias del sector, en mercados estructurantes, o la realización de viajes de familiarización del destino, por parte de operadores turísticos, y diversos artículos en los medios de comunicación.

Para conseguir alcanzar estos niveles, fue fundamental la apuesta en la promoción del patrimonio cultural subacuático de las Azores, factor predominante en el motivo de viaje de gran parte de los buceadores que nos visitan, por estar presente en gran parte de los spots de buceo existentes en las nueve islas. Esta apuesta está patente en los diversos medios de promoción, ya presentados, destacándose la producción de la *Ruta del Patrimonio Cultural Subacuático de las Azores*, en 2017.

La riqueza del destino se demuestra también en la diversidad de tipos de buceo posibles de realizar, bien por la apreciación de nuestras formaciones rocosas de origen volcánico junto a la costa, por la riqueza de la fauna y flora, por los bancos submarinos repletos de vida, como también y de forma notoria sitios arqueológicos, resultantes de embarcaciones que fueron naufragando desde que el hombre aquí llegó en el siglo XV, siendo esta herencia patrimonial también núcleo para la promoción del destino.

De modo que podamos dar seguimiento a este trabajo de promoción, como destino de excelencia, es fundamental adaptar y seguir normas de valorización de nuestros principales recursos turísticos. En este caso, en la defensa y salvaguardia del medio marino, y todo su patrimonio cultural subacuático que será siempre una base para poder dar seguimiento al trabajo realizado hasta la fecha. Es así con gran placer que nos asociamos a este *Manual de Buenas Prácticas del Patrimonio Cultural Arqueológico Subacuático de las Azores*, subrayando su importancia para la promoción de lo archipiélago como destino de buceo.

Tourism in the Azores/ATA has been working on promoting the archipelago as a quality destination to engage in nature activities, combining the aspects of active tourism, adventure and culture. That is only possible because the Azores already hold several well-established tourist offers, which ensure the destination's excellence.

Among the several tourist products existing in the archipelago, one of those more easily evolving, strengthened by its natural characteristics, is, without a doubt, diving. The evidence that this is a strong bet lies in the growing number of diving visitors, both experienced and first-timers. It also lies in recognition. In 2017, the *Dive Travel Awards* considered the Azores the third best diving destination in the world.

The investment in this tourist product has been accomplished through the three actions of qualifying, structuring and promoting the offer. As examples, we have devoted events to this theme, and produced tourist guides, as well as other promotional materials. Moreover, we have attended tourism trade fairs, in structuring markets, and promoted the acquaintance of travel agencies with the destination, as well as the release of several articles in the media.

To reach these goals, pushing forward with the promotion of underwater cultural heritage of the Azores was crucial, as it is a key factor for most divers that visit us and also spreads across the different diving spots of the nine islands. Among the promotion means and besides the above mentioned, highlight goes to the release of *The Underwater Cultural Heritage Guide of the Azores* in 2017.

The richness of the destination is also evidenced in the variety of diving activities available, since the visitor can choose to appreciate our rock outcroppings of volcanic origin along the coast, as well as the abundance of fauna and flora, and the reefs teeming with life, as much as enjoy archaeological sites, resulting from shipwrecks that date back from the human arrival in the islands in the 15th century. This heritage legacy is also crucial to the promotion of the destination.

In order to pursue this promotion work of the Azores as a destination of excellence, we must adapt and follow valuation guidelines for our main tourist resources, such as the case of the defense and safeguard of the sea world and of all its submerged cultural heritage, which will always be the basis to expand the work already done. It is thus with great pleasure that we endorse the publishing of this *Best Practices Manual for Azorean Underwater Cultural and Archaeological Heritage*, highlighting its importance to the promotion of the archipelago as a diving destination.

Tourisme des Açores / ATA s'efforce de promouvoir l'archipel en tant que destination de qualité pour la pratique d'activités dans la nature, alliant les aspects de tourisme actif, d'aventure et de culture. Cela n'est possible que parce que les Açores disposent d'un ensemble de produits touristiques déjà consolidés, qui ont assuré l'excellence de la destination.

Parmi les différents produits touristiques de la région, l'un des plus facilement évolutif et confirmé par ses caractéristiques naturelles est sans aucun doute la plongée. La preuve que le pari est correct est présente dans le retour qui a été vérifié par l'augmentation du nombre de praticiens, ainsi que de visiteurs de plongée dans la région. De ce pari est également venu la reconnaissance. En 2017, la région était considérée comme la troisième meilleure destination de plongée au monde aux *Dive Travel Awards*.

Le pari sur ce produit touristique a été réalisé à travers plusieurs aspects, dans la qualification, la structuration de l'offre et la promotion de celle-ci. Des exemples sont la tenue d'événements dédiés au thème, la production de guides touristiques ou d'autres supports promotionnels. Dans le cadre de la promotion, la présence dans les salons du secteur, dans la structuration des marchés, a été constante, ou la réalisation de voyages de familiarisation du destin, par des voyagistes et plusieurs articles dans les médias.

Afin d'atteindre ces niveaux, il était fondamental de mettre l'accent sur la promotion du patrimoine culturel subaquatique des Açores, facteur prédominant dans le motif de déplacement de la plupart des plongeurs qui nous visitent, présents dans la plupart des sites de plongée des neuf îles. Ce pari est évident dans les différents moyens de promotion, déjà présentés, mettant en avant la production de la *Feuille de Route du Patrimoine Culturel Subaquatique des Açores*, en 2017.

La richesse du destin est également évidente dans la diversité des types de plongée possibles, que ce soit en raison de l'appréciation de nos formations rocheuses d'origine volcanique le long de la côte, de la richesse de la faune et de la flore, des berges sous-marines pleines de vie. Les sites archéologiques, issus de navires naufragés depuis l'arrivée de l'Homme ici au 15^{ème} siècle, ce héritage patrimonial est également au centre de la promotion du destin.

Afin de suivre ce travail de promotion, en tant que destination d'excellence, il est essentiel de s'adapter et de suivre les normes de valorisation de nos principales ressources touristiques. Dans ce cas, il s'agit de la défense et de la sauvegarde de l'environnement marin et de tout son patrimoine culturel subaquatique, qui constituera toujours une base pour le suivi des travaux réalisés à ce jour. C'est avec grand plaisir que nous nous associons à ce manuel de bonnes pratiques sur le patrimoine culturel archéologique des Açores, soulignant son importance pour la promotion de la région des Açores en tant que destination de plongée.

PT

A edição de um *Manual de Boas-Práticas* deve ser sempre encarada como sendo um contributo para que a atividade visada decorra com civilidade, em respeito pelos sujeitos que a praticam e em conformidade, não apenas com os dispositivos legais existentes, mas sobretudo com o mais elementar bom senso.

Considero que este *Manual de Boas-Práticas* para a realização de mergulho em sítios com interesse patrimonial é disponibilizado numa altura crucial, tanto mais pela crescente pressão exercida sobre os mais variados sítios de interesse turístico, catalisada por uma procura, também crescente, de atividades ligadas ao mar dos Açores.

Tem-se constatado um elevado grau de desconhecimento por parte de quem, além de mergulhar, percorre a orla costeira açoriana, e vai repetindo comportamentos incorretos que, no limite, colocam em perigo uma herança cultural e histórica, muitas vezes na ilusão duma recompensa material.

Exemplo típico do que acima se escreveu é o caso do mergulhador recreativo que, por mero acaso, encontra no fundo marinho os restos duma quilha ou até do cavename de um antigo navio e “recupera”, trazendo à superfície, os objetos metálicos que ali encontra, desde pregos a cavilhas, passando por pequenas âncoras. Ato seguinte, reporta às autoridades o seu achado... O mergulhador está convencido de que, não só cumpriu com o seu dever de informação sobre o achado fortuito, como também está a prestar um serviço relevante, ao recuperar peças de património histórico, antevendo ainda a possibilidade vir a ser recompensado em função do valor material daquilo que encontrou.

Com este comportamento, aparentemente benévolo, o mergulhador impediu que outros mergulhadores usufruíssem do avistamento destes vestígios submersos e pode ter comprometido a integridade física das próprias peças e assim levar à perda de fragmentos históricos... Ainda assim, cumpriu-se o requisito de notificar o achado fortuito. Mas estas situações, com o mesmo protagonista, por vezes não terminam neste ponto! O mergulhador regressa ao local do achado e (pasmemo-nos) procede à retirada de outros elementos que lá encontra e volta a reportá-los como achado fortuito, sempre na expectativa de poder vir a receber algum tipo de recompensa... Desta feita, não só conseguiu repetir os erros que já cometera como, além disso, o achado não pode de forma alguma ser considerado fortuito, visto existir um conhecimento prévio da localização dos objetos.

Podemos dizer que algo semelhante acontece quando se recorre a instrumentos de pesquisa, como, por exemplo, um detetor de metais, que, de resto, tem regulamentação própria... Como se poderá classificar como fortuito o achado que é feito com recurso a este tipo de aparelhos?... O achado não é, de modo algum, obra do acaso, pois resulta duma ação consciente e volitiva de procurar!

Este *Manual* compila as disposições legais existentes no ordenamento jurídico internacional, nacional e regional, bem como um *Código de Ética* para o mergulho recreativo em locais de valor patrimonial e histórico, além de outras matérias de interesse para a prática daquela atividade.

Longe de ser enfadonho, este códex reúne regras simples, dir-se-ia de senso comum, que permitem o usufruto e a partilha em segurança de um tesouro que não pode ser quantificado.

ES

La edición de un *Manual de Buenas Prácticas* siempre debe considerarse como una contribución para que la actividad vista transcurra con civilidad, respeto a los sujetos que la practican y en consecuencia, no sólo con los dispositivos legales existentes, sino sobre todo con el más elemental y buen raciocinio. Considero que este *Manual de Buenas Prácticas* para la realización de buceo en sitios con interés patrimonial está disponible en una altura crucial, tanto por la creciente presión ejercida sobre los más variados sitios de interés turístico, catalizada por una demanda, también creciente, de actividades ligadas al mar de las Azores.

Se ha constatado un alto grado de desconocimiento por quien, además de bucear, recorre la orla costera de las Azores, y que va repitiendo comportamientos incorrectos que, en el límite, ponen en peligro una herencia cultural e histórica, muchas veces en la ilusión de una recompensa material.

Lo ejemplo típico de lo que anteriormente se escribió es lo caso del buceador recreativo que, por mero acaso, encuentra en el fondo marino los restos de una quilla o hasta el esqueleto de un antiguo barco y "recupera", trayendo a la superficie, los objetos metálicos que allí encuentra desde clavos a pernos, pasando por pequeñas anclas. Acto siguiente reporta a las autoridades su hallazgo ... El buceador no sólo está convencido que ha cumplido con su deber de información sobre el hallazgo fortuito, sino que está prestando un servicio relevante al recuperar piezas de patrimonio histórico, anticipando la posibilidad de venir ser recompensado en función del valor material de lo que encontró.

Con este comportamiento, aparentemente benévolo, el buceador impidió que otros buceadores usufructuaran del avistamiento de estos vestigios sumergidos y pudo haber comprometido la integridad física de las propias piezas, pudiendo llegar de tal modo a la pérdida de fragmentos históricos ... Aun así, se cumplió el requisito de notificar el hallazgo fortuito. Pero estas situaciones, con el mismo protagonista, a veces no terminan en este punto. El buceador regresa al lugar del hallazgo y (dejándonos

pasmados) procede a la retirada de otros elementos que allí encuentra y vuelve a reportarlos como hallazgo fortuito, siempre en la expectativa de poder venir a recibir algún tipo de recompensa ... De esta vez no sólo logró repetir los errores que ya cometió como, además, el hallazgo no puede de ninguna manera ser considerado fortuito, ya que existe un conocimiento previo de la localización de los objetos.

Podemos decir que algo similar sucede cuando se recurre a instrumentos de investigación, como por ejemplo un detector de metales, que por lo demás tienen regulación propia ... ¿Cómo se podrá clasificar como fortuito el hallazgo que se hace con este tipo de aparatos? El hallazgo no es, en modo alguno, obra del azar, pues resulta de una acción consciente y volitiva de... ¡buscar!

Este *Manual* compila las disposiciones legales existentes en el ordenamiento jurídico internacional, nacional y regional, así como un *Código de Ética* para la práctica de buceo recreativo en lugares de interés patrimonial e histórico, además de otras materias de interés para la práctica de aquella actividad.

Lejos de ser aburrido, este códex reúne reglas simples, se diría de sentido común, que permiten el usufructo y el reparto en seguridad de un tesoro que no puede ser cuantificado.

EN

The publishing of a *Best Practices Manual* should always be understood as contribution for the activity at stake, so that it takes place with civility, with respect for those who practice it, and in accordance, not only with current legal instruments, but mainly with the most basic common sense.

I believe that this *Best Practices Manual* for diving in underwater heritage sites is released at a crucial time, so much so considering the growing pressure placed upon the several sites of tourist interest, catalyzed by an also growing demand of activities associated with the Azorean sea.

Worth mentioning is the serious lack of knowledge of those who, beyond diving, range the Azorean coastal line repeating incorrect behaviours that ultimately endanger a cultural and historical legacy, often with the illusion of a material reward.

A common example of this is the case of the recreational diver who, by mere chance, locates upon the seabed the remains of a keel, or even the hull, of an ancient ship and “recovers” them, bringing to the

surface the metallic objects thus found, from nails to pins to even small anchors. Next step, the diver reports his finding to the authorities... The diver is confident to have complied with his duty, not only informing about the fortuitous finding, but also rendering an important service, by recovering pieces of historical heritage and anticipating a reward, in accordance with the material value of what was found.

With such a behaviour, apparently benevolent, this diver has prevented other divers from enjoying the sighting of these submerged remains and might have undermined the physical integrity of the pieces themselves, thus leading to the loss of historical fragments... Yet, the need to notify the authorities about the fortuitous finding was met. However, not all situations like this end here! Sometimes the diver returns to the site and (believe it or not) removes other elements he finds there and reports them again as fortuitous findings, always hoping to receive some kind of reward... Thus, the diver not only repeats past mistakes, but the finding cannot, by any means, be considered fortuitous, since there is previous knowledge of where the objects are located.

One can say that something similar happens when the diver resorts to search instruments, such as, a metal detector, which, moreover, has its own separate regulation... How can one classify as fortuitous the finding discovered resorting to such devices? The finding did not, in any way, happen by chance, since it is the result of a conscious and deliberate act of search.

This *Manual* compiles the legal provisions existing in the international, national and regional framework, as well as a *Code of Ethics* for recreational diving in sites of heritage and historical value, in addition to other issues of interest to the practice of that activity.

Far from boring, this book gathers simple rules, of common sense, one might say, that allow the safe enjoyment and sharing of a treasure that is not quantifiable.

L'édition d'un *Manuel de Bonnes Pratiques* doit toujours être considérée comme une contribution à l'activité menée avec civilité, dans le respect des sujets qui la pratiquent et dans le respect non seulement des dispositions légales en vigueur, mais surtout des plus bon sens élémentaire.

Je considère que ce *Manuel de Bonnes Pratiques* pour la plongée dans les sites du patrimoine est disponible à un moment crucial, à la fois en raison de la pression croissante exercée sur les sites touristiques les plus variés, catalysée par une demande croissante d'activités liées à la mer des Açores.

Ceux qui, en plus de la plongée sous-marine, voyagent le long du littoral açorien et ignorent les comportements incorrects qui mettent en péril un patrimoine culturel et historique de connaissances qui ne génère peut-être pas souvent dans l'illusion d'une récompense matérielle.

Des exemples typiques de ce qui a été écrit ci-dessus sont les cas du plongeur de loisir qui, par hasard, trouve sur le fond marin les restes d'une quille ou même le nom d'utilisateur d'un vieux bateau et "récupère" en ramenant à la surface les objets métalliques trouvés sur place, des clous aux chevilles, en passant par de petites ancrs. L'acte ci-après indique aux autorités ce qu'il a constaté... Le plongeur est non seulement convaincu qu'il a rempli son devoir d'information sur l'accident, mais aussi qu'il fournit un service utile pour la récupération de pièces du patrimoine historique, prévoyant également la possibilité être récompensé pour la valeur matérielle de ce qu'il a trouvé.

Avec ce comportement apparemment bienveillant, le plongeur a empêché d'autres plongeurs de profiter de l'observation de ces traces submergées et aurait pu compromettre l'intégrité physique des pièces elles-mêmes et entraîner ainsi la perte de fragments historiques ... Néanmoins, l'obligation de notifier la découverte fortuite a été faite/respectée. Mais ces situations, avec le même protagoniste, ne se terminent parfois pas à ce stade! Le plongeur retourne au lieu de découverte et (étonné) il supprime d'autres éléments qu'il y trouve et revient pour les signaler comme un événement fortuit, toujours dans l'espoir de pouvoir recevoir une sorte de récompense ... Cette fois, il a non seulement réussi en répétant les erreurs qu'il avait déjà commises et, en outre, la conclusion ne peut en aucune manière être considérée comme fortuite, car il existe une connaissance préalable de l'emplacement des objets.

Nous pouvons dire que quelque chose de similaire se produit lors de l'utilisation d'instruments de recherche, tels qu'un détecteur de métal, qui ont leur propre réglementation ... Comment qualifier une découverte fortuite faite à l'aide de ce type d'appareil? ... La découverte n'est en aucun cas le fruit du hasard, car elle résulte d'une action de recherche consciente et volontaire!

Ce *Manuel* rassemble les dispositions légales existantes dans l'ordre juridique international, national et régional, ainsi qu'un *Code de Déontologie* pour la pratique de la plongée de loisir dans les lieux d'intérêt historique et patrimonial, ainsi que d'autres questions présentant un intérêt pour la pratique de cette activité.

Loin d'être ennuyeux, ce codex combine des règles simples, du bon sens, qui permettent l'usufruit et le partage en toute sécurité d'un trésor qui ne peut être quantifié.

PT

No âmbito do Programa de Cooperação, INTERREG, MAC 2014-2020, o *Cabildo de Lanzarote* promoveu uma candidatura, conjuntamente com parceiros na Macaronésia e no Senegal, para o projeto designado **MARGULLAR**. Os objetivos da iniciativa passam pela criação de um produto turístico baseado no património cultural subaquático das regiões envolvidas.

O projeto **MARGULLAR** propõe-se vincular o binómio Património e Turismo, através de um manifesto de trabalho assente na arqueologia subaquática, preservação e conservação do património cultural subaquático, com vista à sua valorização, enquanto ativo económico, com o objetivo de promover a atratividade e o turismo de mergulho nos territórios parceiros. Pretende-se assegurar a capacitação da comunidade ligada ao turismo cultural subaquático, e valorizar os preciosos recursos dos fundos marinhos, tornando o património, a história e a cultura de cada Região numa mais-valia, correspondendo ao promovido pelo Programa de Cooperação Transnacional.

O turismo e as atividades económicas que lhe estão associadas são, sem dúvida, pilares fundamentais da economia das Canárias, da Madeira e de Cabo Verde, apresentando perspectivas de crescimento nos Açores e no Senegal. Assumem-se como um setor essencial nos elos de cooperação estabelecidos entre todas essas regiões, com perspectivas de incrementação do aproveitamento desse potencial turístico, através da efetivação de um conjunto de ações para cumprir esse propósito.

A linha de ação escolhida, e consensual, surge no seguimento dum aumento substancial dos números de participantes em atividades de mergulho recreativo, por todo o mundo, nas últimas décadas. Este aumento foi rapidamente integrado nos diversos modelos de ofertas turísticas em todo o globo. A estratégia para o património cultural subaquático passa pela sua integração nesse mercado de ofertas, através da conceção de produtos culturais, como os parques arqueológicos subaquáticos e os roteiros de mergulho no património cultural. Os resultados, nas regiões que já adotaram essas estratégias, revelaram-se muito produtivos.

Importa referir que a valorização do património cultural subaquático, enquanto produto turístico, é um modelo escolhido para reforçar a salvaguarda dos sítios arqueológicos e a conservação dos mesmos, a médio e longo prazo. Através da criação de projetos interdisciplinares, interinstitucionais, baseados na colaboração mútua de diferentes áreas, que incorporem o património cultural subaquático, prevê-se a melhoria substancial do conhecimento das sociedades sobre a sua herança cultural. Esta consciencialização permite reforçar a apropriação emocional e prática do seu património, o que se torna absolutamente imprescindível para a adoção de medidas de salvaguarda eficazes.

O projeto **MARGULLAR** remonta a sua génese à Convenção da UNESCO sobre a Proteção do Património Cultural Subaquático, assinada em Paris, em 2001. A defesa desses valores, e dos benefícios sociais e

económicos decorrentes das atividades associadas ao património cultural submerso são pilares fundamentais para a prossecução do projeto e, como tal, para a construção de modelos de gestão patrimonial sustentáveis, que permitam fomentar a visita in situ do maior número de sítios arqueológicos subaquáticos possível. O acesso do público e o contacto com as empresas que o possibilitam assumem um papel na defesa do património, tornando-os guardiões desses valores culturais. Acresce a conservação do ambiente natural circundante, com as suas particularidades, ecossistemas próprios que, muitas vezes, funcionam em ligação simbiótica com o património cultural subaquático.

A transmissão dessa diversidade de mundos submersos só é possível através da obediência ao conjunto de regras que podemos designar como as boas-práticas do mergulho em património cultural subaquático. Seguir essas diretrizes permite fazer com que os visitantes assumam o papel de observadores, mas também de protetores, cientes da necessidade de conservar essa importante parte do legado da memória histórica de toda a Humanidade.

ES

En el ámbito del Programa de Cooperación INTERREG MAC 2014-2020 le han aprobado al Cabildo de Lanzarote el proyecto *MARGULLAR*, el cual tiene como objetivo específico la creación de un producto turístico Arqueológico Subacuático en las islas de la Macaronesia y Senegal.

El proyecto *MARGULLAR* pretende vincular el binomio Patrimonio y Turismo al realizar un trabajo de arqueología subacuática de preservación y conservación del patrimonio cultural subacuático, para su posterior valorización y puesta en uso, con el objetivo de mejorar lo atractivo y de promocionar el turismo de buceo en las regiones y países participantes. Se pretende asegurar la instrucción de la comunidad vinculada al turismo cultural subacuático, y valorizar los preciosos recursos de los fondos marinos, apreciando el patrimonio, la historia y la cultura de cada Región, en relación a lo promovido por el Programa de Cooperación Transnacional.

El turismo y las actividades económicas son, sin duda alguna, uno de los pilares fundamentales de la estructura productiva de Canarias, Madeira y Cabo Verde, y presentan un significativo margen de crecimiento en las Azores, y Senegal. Convirtiéndose en un sector esencial para el área de cooperación, que podría incrementar el aprovechamiento de su potencial turístico con el establecimiento de acciones de forma coordinada.

En este sentido, hay que destacar el importante auge que ha tenido el buceo recreativo en estas últimas décadas y cómo se ha ido incorporando a la oferta turística en muchos lugares del mundo. Integrar en esta oferta el patrimonio arqueológico subacuático mediante su concepción como recurso cultural y la creación de productos culturales partiendo de él, como son los parques y los itinerarios subacuáticos, es una estrategia que se ha seguido en un buen número de países con excelentes resultados.

La puesta en valor del patrimonio arqueológico subacuático como producto turístico es, por tanto, un medio para conseguir el fin último que es y debe de ser siempre su protección y conservación a medio y largo plazo. Se entiende que solamente con la implementación de proyectos integrales, interdisciplinarios, interinstitucionales y colaborativos, que incorporen activamente el patrimonio arqueológico subacuático a la sociedad y a ésta en su defensa, y que impulsen su uso y disfrute de forma participativa, responsable y sostenible, se puede concienciar a la ciudadanía de su importancia de cara al futuro y reforzar la apropiación emocional y práctica que es absolutamente imprescindible para alcanzar su efectiva protección.

El proyecto *MARGULLAR* pretende realizar un trabajo de preservación y conservación por medio de un modelo de gestión responsable y sostenible que permita compatibilizar las visitas *in situ* a los sitios arqueológicos subacuáticos, tal y como recomienda la Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de París del 2001. Los beneficios sociales y económicos que de este tipo de actividades se desprenden, garantizando al mismo tiempo y por este medio el acceso del público como herramienta para la concienciación y sensibilización, y por tanto, como defensa para la preservación de este patrimonio

Asimismo, la conservación del patrimonio arqueológico subacuático en su integridad e *in situ* se convierte también en una defensa de su entorno natural, los fondos marinos y el ecosistema biológico en donde el patrimonio se encuentra, pues el paso del tiempo ha creado entre todo ello una interacción simbiótica que hace del conjunto un todo único, y que como tal conjunto debe de ser entendido, estudiado, transmitido y puesto en valor.

El objetivo final es la conservación y protección de este patrimonio, dado que su puesta en valor no consiste simplemente en hacerlo accesible y ofertarlo como un producto turístico más sino que, sobre todo, consiste en transmitir sus valores patrimoniales, haciendo sentir al público que forma parte del mismo, y sensibilizar sobre la necesidad de preservarlo y conservarlo como una parte importante del legado de nuestra memoria histórica.

Within the framework of the Cooperation Program INTERREG, MAC 2014-2020, Lanzarote Cabildo, together with partners in Macaronesia and Senegal, has submitted an application for the project named *MARGULLAR*. The goals of the initiative include the creation of a tourist product based upon the underwater cultural heritage of the regions involved.

MARGULLAR project puts forward the relationship between Heritage and Tourism, through a work manifesto based upon underwater archaeology, the preservation and conservation of underwater cultural heritage, aiming at its valuation as an economic asset, with the goal of promoting its attractiveness and diving tourism in partnering territories. We intend to ensure the empowerment of the community associated with underwater cultural tourism, as well as value the precious resources of the seabeds, rendering the heritage, history and culture of each Region an asset, in accordance with the Transnational Cooperation Program.

Tourism and related economic activities are, without a doubt, basic pillars to the Canary Islands, Madeira and Cape Verde economy, while presenting growth prospects in the Azores and Senegal. This is a key sector in the cooperation links established among all those regions, with the prospect of increasing the profit of this tourist potential, through the achievement of a set of actions intended to fulfill this purpose.

The chosen and consensual course of action follows upon the substantial increase of the number of participants in recreational diving activities, all around the world, in the last decades. This growth was quickly integrated in the several models of tourist offers all over the globe. Our strategy for underwater cultural heritage includes its integration in those market offers, through the creation of cultural products, such as underwater archaeological parks and guides for diving into cultural heritage sites. The results, in the regions that have already adopted those strategies, have proven their worth.

Worth mentioning is that the valuing of underwater cultural heritage, as a tourist product, is a model chosen to reinforce the safeguard and conservation of archaeological sites in the medium and long-terms. Through the creation of interdisciplinary and interinstitutional projects, based on the mutual collaboration of different areas, which include underwater cultural heritage, we anticipate the substantial improvement of societies' knowledge about their cultural legacies. This awareness allows the enhancement of an emotional and practical appropriation of their heritage, which is utterly vital for the adoption of effective safeguard measures.

The origin of *MARGULLAR* project dates back from the UNESCO Convention concerning the Protection of the Underwater Cultural Heritage, signed in Paris, in 2001. The defense of such values and of the social and economical benefits resulting from the activities associated with submerged cultural heritage

are basic pillars for the pursuit of this project and, as such, to build sustainable models of heritage management, that allow the encouragement of in situ visits in the greatest number of underwater archaeological sites possible. The access of the public, as well as the contact with the companies that enable it, play a role in the defense of heritage, turning them into guardians of those cultural values. With this, comes the conservation of the surrounding natural environment, with its specificities and ecosystems, that often work in a symbiotic relationship with underwater cultural heritage.

Conveying the diversity of those submerged worlds can only be achieved by complying with the set of rules we can name as the best practices for diving in underwater cultural heritage. Following those guidelines paves the way for visitors to take on the role of observers, but also of protectors, aware of the need to keep that important part of the legacy of historical memory that belongs to the whole Humanity.

FR

Dans le cadre du programme de coopération INTERREG MAC 2014-2020, le projet *MARGULLAR* a été approuvé par le Conseil des îles de Lanzarote, qui a pour objectif spécifique la création d'un produit de tourisme archéologique sous-marin sur les îles de Macaronésie et du Sénégal.

Le projet *MARGULLAR* vise à relier le binôme Patrimoine et Tourisme lors de travaux d'archéologie sous-marine pour la préservation et la conservation du patrimoine marin, en vue de sa valorisation et de son utilisation, dans le but d'améliorer l'attractivité et la promotion du tourisme de plongée dans les régions et pays participants. *MARGULLAR* entend, en plus d'admirer les précieux fonds marins de l'espace de coopération transnationale, que les touristes et les citoyens en général qui pratiquent la plongée sous-marine soient proches de notre patrimoine, de notre histoire et de notre culture.

L'activité touristique est sans aucun doute l'un des piliers fondamentaux de la structure productive des îles Canaries, de Madère et du Cap-Vert, et présente une marge de croissance importante aux Açores et au Sénégal. Cela en fait un secteur essentiel pour la zone de coopération, qui pourrait accroître l'utilisation de son potentiel touristique avec la mise en place d'actions de manière coordonnée.

En ce sens, nous devons souligner le boom important qu'a connu la plongée de loisir au cours des dernières décennies et son intégration dans l'offre touristique dans de nombreuses régions du monde. Intégrer le patrimoine archéologique sous-marin dans cette offre en le concevant comme une ressource

culturelle et en créant des produits culturels, tels que des parcs et des itinéraires sous-marins, est une stratégie qui a été suivie dans bon nombre de pays et qui a donné d'excellents résultats.

La valorisation du patrimoine archéologique sous-marin en tant que produit touristique est donc un moyen d'atteindre l'objectif ultime qui est et devrait toujours être sa protection et sa conservation à moyen et à long terme. Il est entendu que seule la mise en oeuvre de projets intégrés, interdisciplinaires, interinstitutionnels et collaboratifs incorporant activement le patrimoine archéologique subaquatique à la société et à sa défense, et favorisant son utilisation et sa jouissance de manière participative, responsable et durable, peut-elle être: sensibiliser le public à son importance pour l'avenir et renforcer l'appropriation émotionnelle et pratique indispensable pour assurer sa protection effective.

Le projet *MARGULLAR* vise à mener à bien des travaux de préservation et de conservation selon un modèle de gestion responsable et durable permettant de rendre les visites in situ compatibles avec les sites archéologiques sous-marins – comme le préconise la Convention de l'UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique. Paris 2001, et les avantages sociaux et économiques découlant de ce type d'activités, garantissant à la fois l'accès du public en tant qu'outil de sensibilisation et de sensibilisation, et donc de défense de la préservation de la cet héritage.

De même, la conservation du patrimoine archéologique sous-marin dans son ensemble et in situ devient également une défense de son environnement naturel, des fonds marins et de l'écosystème biologique où se trouve le patrimoine, car le passage du temps a créé une interaction symbiotique qui fait du tout un tout unique et qui, en tant que tel, doit être compris, étudié, transmis et mis en valeur.

L'objectif ultime est la conservation et la protection de ce patrimoine, étant donné que sa valeur n'est pas simplement de le rendre accessible et de l'offrir en tant que produit touristique, mais avant tout de transmettre ses valeurs patrimoniales, de manière à ce que le public se sente ainsi une partie de celle-ci et de sensibiliser à la nécessité de la préserver et de la préserver en tant que partie importante de l'héritage de notre mémoire historique.







01

CONTEXTO HISTÓRICO

Contexto histórico
Historical context
Contexte historique

01. CONTEXTO HISTÓRICO

No final da Idade Média a navegação de longo curso parecia ainda uma ilusão. A galera reinava no Mediterrâneo e nas costas litorais do sul da Europa, servindo de base e palco para os combates contra os corsários do Magrebe. Se a galera reinava, subsistiam ainda outras embarcações mais pequenas, caso das fustas, dos bergantins, das galizabras e galês, dos faluchos, das polarcas, das navetas e das tartanas.

Quando Portugal se abalançou na expansão, levava consigo uma invulgar embarcação, que mudou o rumo do que aparentava ser incontornável. Falamos de caravelas, depois substituídas por naus, ultrapassadas ainda pelos galeões – talqualmente na Espanha – embarcações incomparavelmente maiores, mais rápidas, mais pesadas e muito melhor armadas que as iniciais. Entre quatrocentos e quinhentos deu-se esta lenta evolução, destinada a cruzar oceanos, que, a partir daí, foi muitíssimo mais acelerada.

Na Península Ibérica surgiram depois as sumacas e os patachos, mais simples, em Itália nasceram as carracas, os alemães criaram o *kogge*, os holandeses o iate e a fusta, depois seguiu-se-lhes a fragata – também denominada fragata dunquerqueuse – da qual surgiu a corveta, substituída que foi pelo brigue e pela goleta ou *schooner*, antes da chegada do navio a vapor.

Todas estas embarcações representam também uma classe mercantilista europeia que, grosso modo, entre 1550 e 1850, dominou os sistemas económico, político e cultural, tendo sido substituída por uma burguesia industrial europeia, que dominou hegemonicamente o mundo até à Guerra de 1914-1918.

A expansão europeia, no dealbar do século XV, iniciou um novo mundo, em que os continentes

se interligaram, tendo, até ao início do século XX, um quase sempre mesmo destino – os múltiplos Estados da Europa. Fosse com o propósito de rumar ao Próximo ou ao Extremo Oriente, fosse para sul, tanto para África, como para a Oceânia, ou fosse ainda para o ocidente, rumo às Américas ou às Filipinas, nos tempos da navegação à vela, aquando da viagem de regresso, todas as embarcações em trânsito pelo mundo, que procuravam alcançar a casa-mãe, antes de divergirem novamente para o porto de destino, passavam necessariamente pelos mares dos Açores, porquanto o arquipélago fica situado no Atlântico Norte, sensivelmente a meio caminho entre continentes, favorecido que é pela corrente do Golfo, via de acesso privilegiado à Europa.

Nos mares dos Açores passaram Vasco da Gama, Cristóvão Colombo e os navios de Magalhães; esses mares foram secularmente ponto de contacto e encruzilhada única das Rotas das Especiarias, da Prata, do Ouro, dos Escravos, do Açúcar, do Chá. Todas essas rotas cruzaram o Índico, o Pacífico e o Atlântico na procura de construir a expansão comercial europeia. Apesar de pertencer a Portugal, o arquipélago correspondeu, em quase toda a sua história, a um território de trânsito e comércio livres, por onde todas as bandeiras puderam navegar. Sem o arquipélago como ponto de apoio às grandes navegações, a expansão europeia teria sido, necessariamente, muito diferente.

Disperso pelas águas dos mares dos Açores repousa cerca de um milhar de naufrágios registados documentalmente. Estes, narrativas individualizadas de desastres marítimos, constituem cápsulas de épocas que, como numa máquina do tempo, permitem o acesso a eras pretéritas, cuja história testemunham.

Para se ter uma noção aproximada do que temos vindo a descrever, utilizemos os quantitativos do historiador económico Carlo Cipolla. Das 14.450 travessias registadas da *Ruta de la Plata* realizadas entre 1546 e 1650, por causa da violência do mar, naufragaram 402 embarcações. Desses naufrágios, pelo menos, 20% repousam nos fundos



Navio *Caroline*

marinhos açorianos. Nas centúrias de quinhentos e seiscentos há ainda numerosos naufrágios da Rota do Cabo, das rotas africana e brasileira, para além de significativas embarcações inglesas, francesas, holandesas e uma italiana.

Em setecentos e na primeira metade de oitocentos, com a navegação de longo curso já bem estabelecida e difundida nas várias nações europeias, os naufrágios que predominam são dos ingleses, que possuíam a maior frota do mundo, seguidos dos portugueses, franceses e espanhóis, as grandes potências coloniais, registando-se ainda ocorrências holandesas, prussianas, dinamarquesas e americanas.

Entre 1850 e 1918, já com os vapores a inexoravelmente dominarem os mares transcontinentais, mesmo que com significativo avanço tecnológico, soçobraram numerosas embarcações inglesas, portuguesas, francesas, alemãs, espanholas, norueguesas, italianas, austríacas, dinamarquesas, holandesas e russas, para além de americanas e brasileiras. E depois, apesar do

início da aviação, não deixaram de existir desafortunados acidentes até ao presente, para além dos afundamentos em múltiplas guerras.

A este imenso património submerso, temos de ainda associar os antigos ancoradouros e outras múltiplas estruturas portuárias e de defesa, para além de usos marítimos criados pela comunidade residente. Cerca de cem sítios arqueológicos subaquáticos ou intimamente relacionados com estes estão identificados. Desses, trinta sítios constituem, pelas suas características, o *Roteiro do Património Cultural Subaquático dos Açores*.

Trata-se um conjunto de trinta sítios disponibilizados à fruição pública, com fortíssima componente pedagógica, cuja visitação não importa danos aos bens culturais, se cumpridas as normas estabelecidas pela Direção Regional da Cultura do Governo Regional dos Açores, extraídas, por um lado, da Convenção do Património Cultural Subaquático da UNESCO e, por outro, das melhores práticas mundiais nesta área.

01. CONTEXTO HISTÓRICO

Al final de la Edad Media la navegación de largo recorrido parecía aún una ilusión. La galera reinaba en el Mediterráneo y en las costas litorales del sur de Europa, sirviendo de base y escenario para los combates contra los corsarios del Magreb. Si la galera reinaba, subsistían aún otras embarcaciones más pequeñas, como es el caso de las fustas, de los bergantines, de las galizabras, de las falúas, de las polacras, de las pequeñas carabelas y de las tartanas.

Cuando Portugal se abalanzó en la expansión, llevaba consigo una inusual embarcación, que cambió el rumbo de lo que aparentaba ser inevitable. Hablamos de carabelas, después reemplazadas por naves, sobrepasadas aún por los galeones – así como en España – embarcaciones incomparablemente mayores, más rápidas, más pesadas y mejor armadas que las iniciales. Entre el cuatrocientos y el quinientos se dio esta lenta evolución, destinada a cruzar océanos, que a partir de ahí fue muchísimo más acelerada.

En la Península Ibérica surgieron después las barcas y los bricarcas, más simples, en Italia nacieron las carracas, los alemanes crearon *el kogge*, los holandeses el yate y la fusta, después les siguió la fragata – también denominada *fragata dunquerqueuse* – de la cual surgió la corbeta, sustituida por lo que fue el bricarca y la goleta o *schooner*, antes de la llegada del barco a vapor.

Todas estas embarcaciones representan también una clase mercantilista europea, que, en su mayoría, entre 1550 y 1850 dominó el sistema económico, político y cultural del mundo, sustituida por la que fue una burguesía industrial europea, que dominó hegemonícamente el mundo hasta la Guerra de 1914-1918.

La expansión europea, en los albores del siglo XV, inició un nuevo mundo, en el que los continentes

se interconectaron, teniendo, hasta principios del siglo XX, un casi siempre mismo destino – los múltiples estados de Europa. Con el propósito de avanzar al Próximo o al Extremo Oriente, fuese hacia el sur, tanto para África, como para Oceanía, o fuese aún para Occidente, rumbo a las Américas o las Filipinas, en los tiempos de la navegación a vela, en el viaje de regreso, todas las embarcaciones en tránsito por el mundo buscaban alcanzar la casa matriz, antes de divergir nuevamente hacia el puerto de destino, pasaban necesariamente por los mares de las Azores, porque el archipiélago se sitúa en el Atlántico Norte, sensiblemente a medio camino entre los continentes, favorecido por la corriente del Golfo, vía de acceso privilegiada a Europa.

Por los mares de las Azores pasaron Vasco da Gama, Cristóbal Colón y los navíos de Magallanes; estos mares fueron secularmente punto de contacto y encrucijada única de las Rutas de las Especies, de la Plata, del Oro, de los Esclavos, del Azúcar, del Té. Todas estas rutas cruzaron el Índico, el Pacífico y el Atlántico en la búsqueda de construir la expansión comercial europea. A pesar de pertenecer a Portugal, el archipiélago correspondía, en casi toda su historia, a un territorio de tránsito y libre comercio, donde todas las banderas podían navegar. Sin el archipiélago como punto de apoyo a las grandes navegaciones, la expansión europea habría sido necesariamente muy diferente.

Dispersos por las aguas de los mares de las Azores reposa cerca de un millar de naufragios registrados documentalmente. Estos, narrativas individualizadas de desastres marítimos, constituyen cápsulas de épocas, que, como en una máquina del tiempo, permiten el acceso a eras pretéritas, cuya historia testimonian.

Para tener una noción aproximada de lo que hemos descrito, utilizamos los cuantitativos del historiador económico Carlo Cipolla. De las 14.450 travesías registradas de la Ruta de la Plata realizadas entre 1546 y 1650, a causa de la violencia del mar, naufragaron 402 embarcaciones. De esos naufragios, al menos el 20%, descansan en los fondos marinos de las Azores. En las centurias del quinientos y del seiscientos hay todavía numerosos naufragios de la Ruta del

Cabo, de las rutas africanas y brasileña, además de significativas embarcaciones inglesas, francesas, holandesas y una italiana.

En el setecientos y en la primera mitad del ochocientos, con la navegación de larga distancia ya bien establecida y difundida en varios países europeos, los naufragios que predominan son los ingleses, que poseían la mayor flota del mundo, seguidos por los portugueses, franceses y españoles, las grandes potencias coloniales; registrándose aún así también, ocurrencias holandesas, prusianas, danesas y estadounidenses.

Entre 1850 y 1918, ya los vapores dominaban inexorablemente los mares transcontinentales, aunque con un significativo avance tecnológico, naufragarán numerosas embarcaciones inglesas, portuguesas, francesas, alemanas, españolas, noruegas, italianas, austríacas, danesas, holandesas y rusas, así como estadounidenses y brasileñas. Y después, a pesar del inicio de la aviación, no fue por eso que dejaron de existir desafortunados

accidentes hasta el presente, además de los hundimientos en múltiples guerras.

A este inmenso patrimonio sumergido, todavía hay que asociar los antiguos atracaderos y otras múltiples estructuras portuarias y de defensa, aparte de los usos marítimos creados por la comunidad residente. Cerca de cien sitios arqueológicos subacuáticos o íntimamente relacionados con éste están identificados. De ellos, treinta sitios constituyen, por sus características, *La Ruta del Patrimonio Cultural Subacuático de las Azores*.

Se trata de un conjunto de treinta sitios disponibles para la fruición pública, con fortísima componente pedagógica, cuya visita no importa daños a los bienes culturales, si se cumplen las normas establecidas por la Dirección Regional de Cultura del Gobierno Regional de las Azores, extraídas, por un lado, de la Convención del Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO y, por otra, de las mejores prácticas mundiales en esta área.

EN

01. HISTORICAL CONTEXT

By the end of the Middle Ages, long course navigation seemed an illusion. The galley reigned in the Mediterranean and the shores of Southern Europe served as a stage for the fights against Maghreb corsairs. As the galley reigned, other smaller vessels endured, such as pinnaces, brigantines, *galizabras*, galleys, feluccas, polacres, *navettes* and tartans.

In the beginning of its overseas expansion, Portugal took along an unusual vessel, which changed the path of what then seemed unavoidable. We are speaking of caravels, later replaced by *naus*

(ships), and later yet surpassed by galleons – as well as in Spain – these vessels were incomparably larger, faster, heavier and better armed than their medieval counterparts. Between the 15th and 16th centuries, this slow evolution, aimed at crossing the oceans, took place and hastened from hence.

In the Iberian Peninsula, simpler smacks and pataches emerged later, while in Italy the carracks were built, the Germans created the *kogge*, the Dutch, the yacht and the pinnacle, followed by the frigate – also known as Dunkerlian frigate – from which the corvette was developed, later replaced by the brig and the schooner, before the arrival of the steam ship.

All these vessels also represent a European merchant class that broadly ruled the economic, political and cultural systems of the world between 1550 and 1850, when the European industrial bourgeoisie took hegemonic dominance until the 1914-1918 Great War.



Trabalhos de arqueologia subaquática na baía de Angra



The European expansion of the early 15th century brought about a new world, where the continents became connected, having, until the early 20th century, almost always the same destination – the several European nations. In the age of sail, when returning home, all ships in transit around the world, aiming to reach their homelands, before sailing again to their final destination, had necessarily to pass through the Azorean seas. These ships, heading either to the Near or the Far East, towards the southern seas of Africa or Oceania, or even to the west, towards the Americas or the Philippines, had to cross the Azores, since the archipelago is located in the North Atlantic, almost halfway between continents and favoured by the Gulf stream, prime access route to Europe.

Through the Azorean seas sailed Vasco da Gama, Columbus and the ships of Magellan; for centuries, these seas were the touching point and a unique crossroads for the spices, silver, gold, slaves, sugar and tea trade routes. All these routes crossed the Indian, the Pacific and the Atlantic aiming to set the European commercial expansion. Although belonging to Portugal, the archipelago was, throughout almost all its history, a free traffic and commerce territory, where all nations could sail. Without the Azores as a port of call for the great sailing enterprises, the European expansion would have been, necessarily, very different.

Scattered throughout the Azorean water lie about a thousand documented shipwrecks. These, unique narratives of maritime disasters, are time capsules that, as a time machine, allow access to ages past, of whose history they are a testimony.

For a closer notion of what we have been describing, let us use the data of the economic historian Carlo Cipolla. Of the 14.540 registered crossings of the *Ruta de la Plata*, attempted between 1546 and 1650, 402 were lost due to the violence of the sea, and of those at least 20% lie at the bottom of Azorean seas. Furthermore, in the 16th and 17th centuries there are also numerous shipwrecks from the Cape, African and Brazilian routes, as well as an Italian and a significant number of English, French and Dutch wrecks.

In the 18th century, as well in the first half of the 19th, with long course navigation well established and known to various European nations, the most significant number of shipwrecks is of British origin, as England had the largest fleet in the world, followed by the Portuguese, French and Spanish, the great colonial powers. Also registered are the wrecks of Dutch, Prussian, Danish and American ships.

Between 1850 and 1918, with steam ships already unrelentingly dominating transcontinental voyages, even with significant technological advances, numerous British, Portuguese, French, German, Spanish, Norwegian, Italian, Austrian, Danish, Dutch and Russian vessels were lost, as well as

Brazilian and American. Even later, in spite of the dawn of aviation, unfortunate accidents have persisted until nowadays, in addition to ships sunk in multiple wars.

To this immense underwater heritage, we still have to add the ancient anchorages and other port and coastal defence structures, as well as local maritime usages created by the resident community. About a hundred archaeological underwater sites, or others closely related to them, are identified. Of those, thirty constitute,

because of their characteristics, the *Underwater Cultural Heritage Guide of the Azores*.

It is a collection of thirty sites, available for public fruition, with an emphasized pedagogical component. Here visits will not be harmful, as long as the norms and guidelines are followed. These were established by the Regional Directorate for Culture of the Azorean Regional Government, taken from the UNESCO *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage* and from the world's best practices on this field.

FR

O1. CONTEXTE HISTORIQUE

À la fin du Moyen Age, la navigation longue distance semblait encore une illusion. La galère régnait en Méditerranée et sur les côtes de l'Europe du Sud, servant de base et de scène aux combats contre les corsaires du Maghreb. Si la galère régnait, il y en avait encore d'autres embarcations plus petites, comme le cas des fouets, des bricks, des bateaux à voile et gallois, des felouques, des polaqués, petits expédiés et des tartans.

Lorsque le Portugal s'est précipité dans l'étendue, il a emporté un navire inhabituel, ce qui a changé le cours de ce qui semblait être inévitable. On parle de caravelles, puis de vaisseaux encore surpassés par de galions, encore surpassés - en Espagne notamment - des navires incomparablement plus grands, plus rapides, plus lourds et mieux armés que les initiales. Entre le XVe et le XVI siècles, cette lente évolution s'est produite, destinée à traverser les océans, qui de là était beaucoup plus accélérée.

Dans la péninsule ibérique, les summa et bateaux à voile à deux mâts sont apparus, et en Italie les

astarracas sont nés. Les allemands ont créé le *kogge*, les hollandais le *yacht* et le *fouet*, puis la frégate - également connue sous le nom de frégate Dunquerqueuse - d'où provient la corvette, remplacée par le brick et la goélette ou schooner avant l'arrivée du bateau à vapeur.

Tous ces navires représentent également une classe mercantiliste européenne qui, à peu près entre 1550 et 1850, a dominé le système économique, politique et culturel du monde, remplacé par une bourgeoisie industrielle européenne qui a dominé le monde de façon hégémonique jusqu'à la guerre de 1914-1918.

L'expansion européenne, à l'aube du quinzième siècle, a ouvert un nouveau monde, dans lequel les continents se sont entrelacés, ayant jusqu'au début du XXe siècle presque toujours la même destination - les multiples États de l'Europe. Que ce soit pour aller au Proche ou à l'Extrême-Orient, que ce soit au Sud, que ce soit en Afrique ou en Océanie, ou à l'Ouest, aux Amériques ou aux Philippines, lors de la navigation, pendant le voyage tous les navires en transit à travers le monde qui cherchaient à atteindre la maison mère, avant de diverger à nouveau vers le port de destination, devaient nécessairement traverser les Açores, car l'archipel est situé dans l'Atlantique Nord, à peu près à mi-chemin entre les continents, favorisé par le Gulf Stream, une voie d'accès privilégiée à l'Europe.

Dans les mers des Açores sont passés les navires de Vasco da Gama, de Christophe Colomb et de

Magellan; ces mers étaient il y a des siècles un point de contact et un carrefour unique des Routes des Épices, de l'Argent, de l'Or, des Esclaves, du Sucre, du Thé. Toutes ces routes traversaient l'Inde, le Pacifique et l'Atlantique à la recherche d'une expansion du commerce européen. Bien qu'il appartienne au Portugal, l'archipel correspondait, dans presque toute son histoire, à un territoire de trafic et de libre-échange, à travers lequel tous les drapeaux pouvaient naviguer. Sans l'archipel comme point d'appui des grandes navigations, l'expansion européenne aurait nécessairement été très différente.

Dispersés par les eaux des Açores, il existe environ un millier d'épaves documentées. Celles-ci, récits individualisés des catastrophes maritimes, constituent des capsules d'époque, où, comme dans une machine à remonter le temps, elles permettent d'accéder aux époques passées, dont elles témoignent.

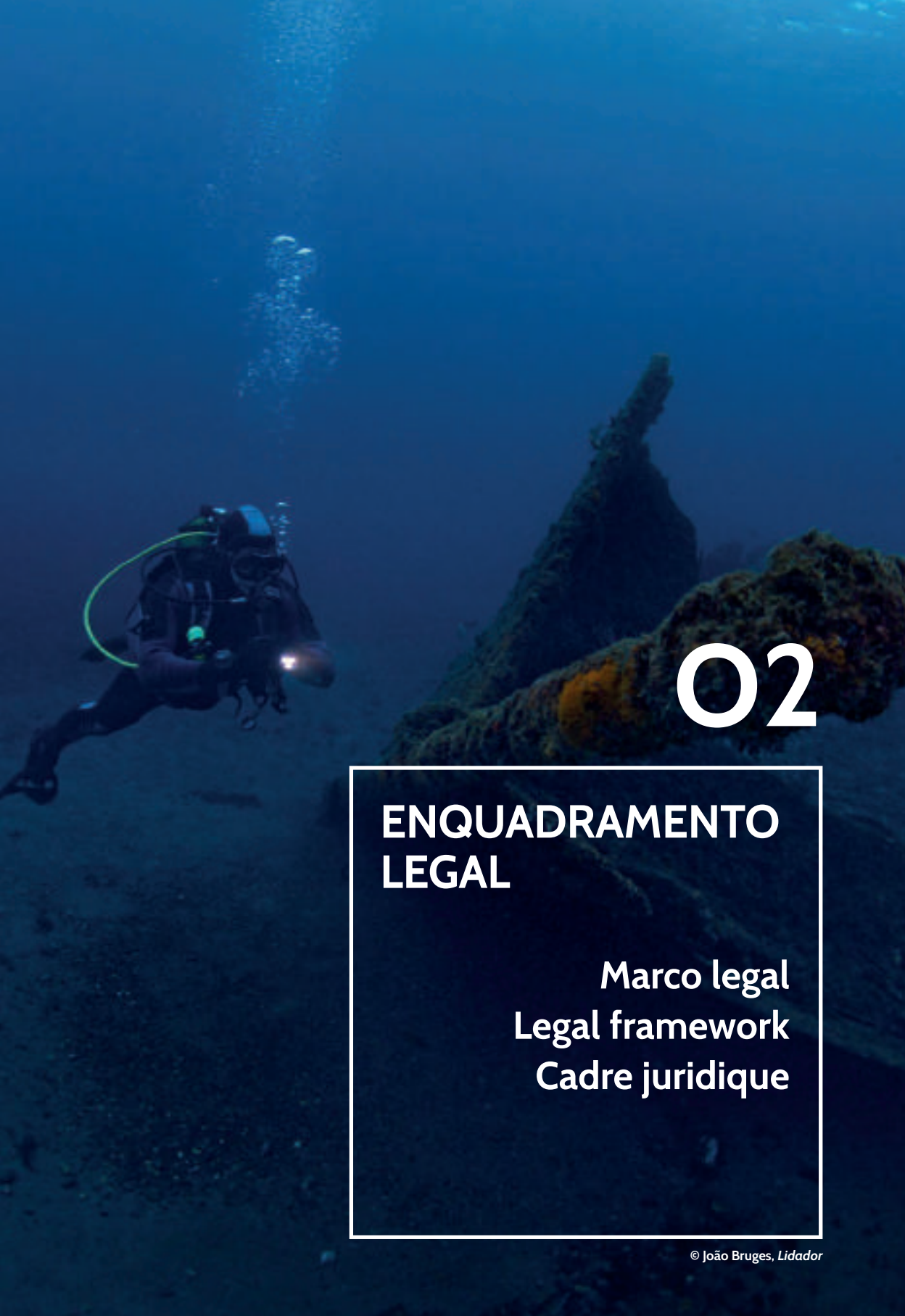
Afin d'avoir une idée approximative de ce que nous avons décrit, utilisons les quantificateurs de l'historien économique Carlo Cipolla. Sur les 14.450 passages à niveau enregistrés de la *Ruta de la Plata* entre 1546 et 1650, 402 bateaux ont fait naufrage, en raison de la violence de la mer. Parmi ces épaves, au moins 20% se trouvent sur le fond marin azoréen. Au cours des cinq cent six cent années qui ont suivi, il existe encore de nombreuses épaves de la Route du Cap, les routes africaines et brésiliennes, ainsi que d'importants navires anglais, français, hollandais et un navire italien.

Entre le XVIII^e siècle et la première moitié du XIX^e siècle, la navigation à longue distance étant déjà bien établie et répandue dans les différentes nations européennes. Pour cette raison les épaves prédominantes sont les Britanniques, qui possédaient la plus grande flotte au monde, suivis des Portugais, des Français et des Espagnols, qui étaient les grandes puissances coloniales, avec des occurrences de néerlandais, prussiens, danois et américains.

Entre 1850 et 1918, déjà les vapeurs dominaient inexorablement les mers transcontinentales, et, même avec des avancées technologiques importantes, de nombreux navires anglais, portugais, français, allemands, espagnols, norvégiens, italiens, autrichiens, danois, hollandais et russes ont fait naufrage, ainsi que des américains et des brésiliens. Et puis, malgré les débuts de l'aviation, ce n'est pas la raison pour laquelle il n'a pas eu des accidents malheureux à ce jour, à part des sièges de plusieurs guerres.

De cet immense patrimoine submergé, nous devons également associer les anciens mouillages et autres structures portuaires et de défense multiples, en plus des utilisations maritimes créées par la communauté résidente. Environ 100 sites archéologiques sous-marins ou étroitement liés sont identifiés. Parmi ceux-ci, trente sites ont été constitués, par leurs caractéristiques, dans la *Feuille de Route du Patrimoine Culturel Subaquatique des Açores*.

Il s'agit d'un ensemble de trente sites mis à la disposition du public, avec une composante pédagogique très forte, dont la fréquentation ne porte pas atteinte aux biens culturels, si les normes établies par la Direction Régionale de la Culture du Gouvernement Régional des Açores sont respectées. Cet ensemble de normes sont basées sur la Convention du Patrimoine Culturel Subaquatique de l'UNESCO et aussi sur les meilleures pratiques mondiales dans ce domaine.

An underwater photograph showing a diver on the left, illuminated by a bright light, swimming towards a large, rusted metal structure, possibly a shipwreck, on the right. Bubbles are visible rising from the diver. The water is a deep blue.

02

ENQUADRAMENTO LEGAL

Marco legal
Legal framework
Cadre juridique

O2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A gestão destes sítios decorre das funções e incumbências atribuídas à Direção Regional da Cultura, decorrentes da Lei 19/2000, de 10 de agosto, do Decreto Legislativo Regional n.º 6/2018/A, de 16 de maio e do Decreto Regulamentar Regional n.º 8/2013/A, de 17 de junho.

Regem estes espaços, ainda, o Decreto Regulamentar Regional n.º 19/2015/A, 27 de outubro – Primeira alteração ao Decreto Regulamentar Regional, n.º 20/2005/A, de 12 de outubro, que criou o Parque Arqueológico Subaquático da Baía de Angra na ilha Terceira; o Decreto Regulamentar Regional n.º 12/2012/A, de 8 de maio – que criou o Parque Arqueológico Subaquático do *Dori*, na ilha de São Miguel; o Decreto Regulamentar Regional n.º 15/2014/A, de 8 de agosto – que criou o Parque Arqueológico Subaquático do *Caroline*, na ilha do Pico; o Decreto Regulamentar Regional n.º 17/2015/A, 29 de setembro – que criou o Parque Arqueológico Subaquático do *Slavonia*, na Ilha das Flores; e o Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2015/A, 29 de outubro – que criou o Parque Arqueológico Subaquático do *Canarias*, na ilha de Santa Maria. Dentro da área dos Parques Arqueológicos Subaquáticos encontra-se proibida ou condicionada uma ampla variedade de atividades económicas e recreativas, como forma de salvaguardar a integridade dos bens protegidos.

Para além destes diplomas, estão em vigor a Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, o Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de junho – que estabelece normas relativas ao património cultural subaquático e a *Convenção sobre a Proteção do Património Cultural Subaquático*, da UNESCO, de 2001, ratificada pela República Portuguesa em 2006.

O uso de detetores de metais rege-se pela Lei n.º 121/99, de 20 de agosto.

O2. MARCO LEGAL

La gestión de estos sitios se deriva de las funciones e incumbencias atribuidas a la Dirección Regional de la Cultura, derivadas de la Ley 19/2000, de 10 de agosto, del Decreto Legislativo Regional n.º 6/2018/A, de 16 de maio y del Decreto Regulatorio Regional n.º 8/2013 / A, del 17 de junio.

Rigen estos espacios, aún, el Decreto Reglamentar Regional n.º 19/2015/A, 27 de octubre – Primera alteración al Decreto Reglamentar Regional n.º 20/2005/A, del 12 de octubre, que creó el Parque Arqueológico Subacuático de la Bahía de Angra en la isla Terceira; el Decreto Reglamentar Regional n.º 12/2012/A, del 8 de mayo – que crea el Parque Arqueológico Subacuático del *Dori*, en la isla de São Miguel; el Decreto Reglamentar Regional n.º 15/2014/ A, del 8 de agosto – que crea el Parque Arqueológico Subacuático de *Caroline*, en la isla de Pico; el Decreto Reglamentar Regional n.º 17/2015 / A, 29 de septiembre – que crea el Parque Arqueológico Subacuático del *Slavonia*, en la Isla de las Flores; y el Decreto Reglamentar Regional n.º 24/2015 / A, 29 de octubre – que crea el Parque Arqueológico Subacuático del *Canarias*, en la isla de Santa María. Dentro del área de los Parques Arqueológicos Subacuáticos se encuentra prohibida o condicionada una amplia variedad de actividades económicas y recreativas, como forma de salvaguardar la integridad de los bienes protegidos.

Además de estos decretos, están en vigor la Ley n.º 107/2001, del 8 de septiembre, el Decreto-Ley n.º 164/97, del 27 de junio – que establece normas relativas al patrimonio cultural subacuático y la *Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático*, de la UNESCO, 2001, ratificado por la República Portuguesa en 2006.

El uso de detectores de metales se rige por la Ley n.º 121/99, del 20 de agosto.

O2. LEGAL FRAMEWORK

The management of these sites stems from the functions and tasks assigned to the Regional Directorate for Culture, arising from Law 19/2000, of August 10th, the Regional Legislative Decree 6/2018/A, of May 16th and from Regional Regulatory Decree 8/2013/A, of June 17th.

In addition, the following laws regulate these sites. The Regional Regulatory Decree 19/2015/A, of October 27th is the first amendment to Regional Regulatory Decree 20/2005/A, of October 12th that created Angra Bay Underwater Archaeological Park in Terceira Island. The Regional Regulatory Decree 12/2012/A, of May 8th created the *Dori* Underwater Archaeological Park in São Miguel Island and the Regional Regulatory Decree 15/2014/A, of August 8th created the *Caroline* Underwater Archaeological Park, on Pico Island. The Regional Regulatory Decree 17/2015/A, of September 29th created the *Slavonia* Underwater Archaeological Park, in Flores Island, and the Regional Regulatory Decree 24/2015/A, of October 29th created the *Canarias* Underwater Archaeological Park, on Santa Maria Island. Within the areas of Underwater Archaeological Parks, and in order to safeguard the integrity of protected assets, a wide variety of economic and recreational activities is forbidden or conditioned.

In addition to these documents, are in force Law 107/2001, of September 8th and Decree-Law 164/97, of June 27th – laying down regulation concerning underwater cultural heritage and the *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, UNESCO, 2001, ratified by the Portuguese Republic in 2006.

Law 121/99 of August 20th rules the use of metal detectors.

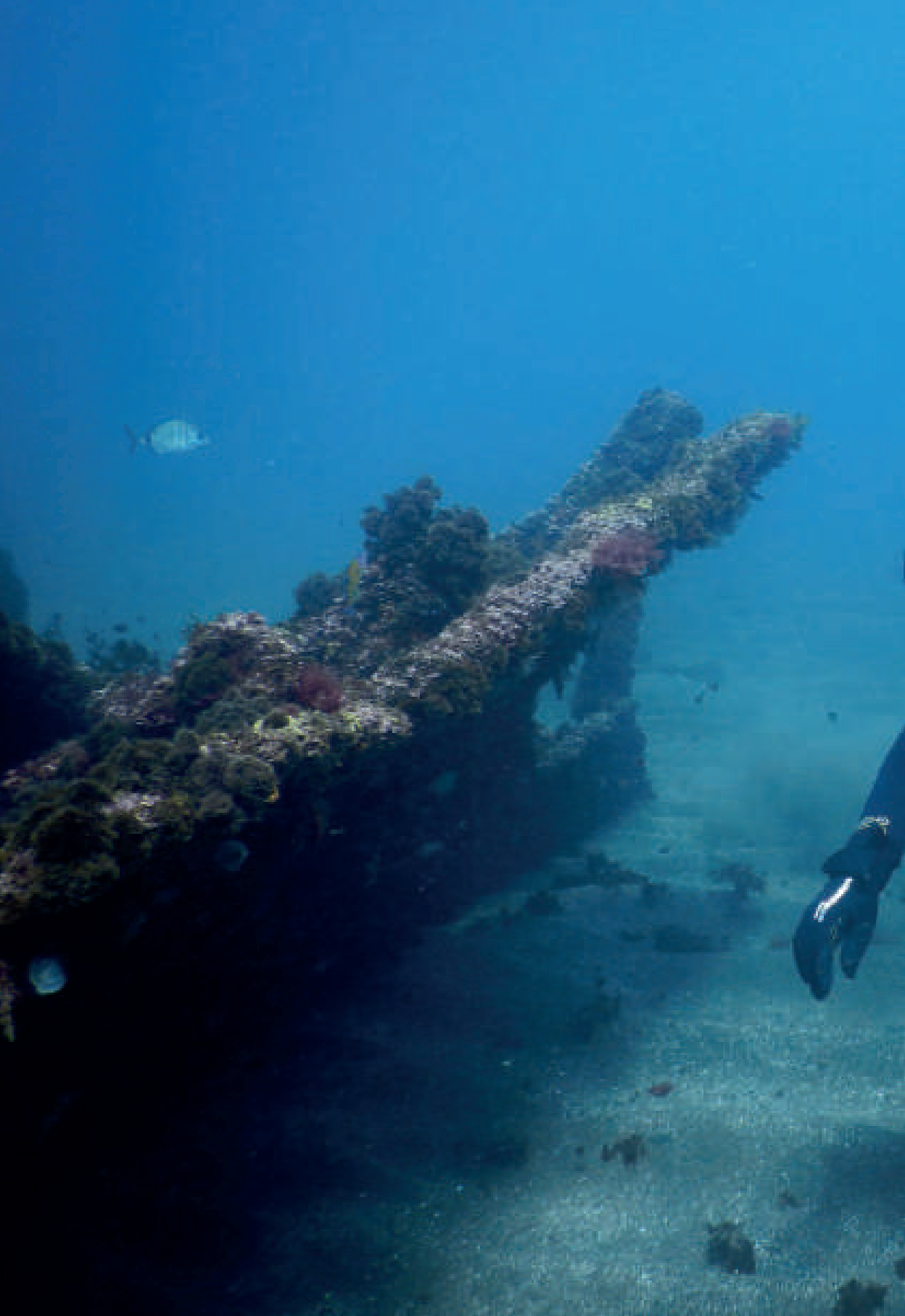
O2. CADRE JURIDIQUE

La gestion de ces sites découle des fonctions et devoirs assignés à la Direction régionale de la Culture, à la suite de la loi 19/2000 du 10 août, du décret législatif régional 6/2018 / A, du 16 mai et du décret réglementaire régional no. 8/2013 / A, du 17 juin.

Le décret réglementaire régional n° 19/2015 / A, 27 octobre - Premier amendement au décret réglementaire régional, n° 20/2005 du 12 octobre, qui a créé le fonds archéologique sous-marin de la baie d' Angra sur l'île Terceira; Décret réglementaire régional n° 12/2012 / A du 8 mai - Crée le parc archéologique sous-marin *Dori* sur l'île de São Miguel; Décret réglementaire régional n° 15/2014 / A du 8 août - Crée le parc archéologique sous-marin de *Caroline*, sur l'île de Pico; Décret réglementaire régional n° 17/2015 / A du 29 septembre - Crée le parc archéologique sous-marin de *Slavonie* sur l'île de Flores; et Décret réglementaire régional 24/2015 / A, 29 octobre - Crée le parc archéologique subaquatique du *Canarias* sur l'île de Santa Maria. Dans le domaine des parcs archéologiques subaquatiques, une grande variété d'activités économiques et récréatives sont interdites ou conditionnées, afin de préserver l'intégrité des biens protégés.

Outre ces diplômes loi n° 107/2001 du 8 Septembre, le décret-loi n° 164/97 du 27 Juin - établit des règles sur le patrimoine culturel subaquatique et la *Convention sur la Protection du Patrimoine Culturel Subaquatique* de l'UNESCO, de 2001, ratifiée par la République portugaise en 2006.

L'utilisation de détecteurs de métaux est régie par la loi n° 121/99 du 20 août.





O3

**PATRIMÓNIO
CULTURAL
SUBAQUÁTICO**

**Patrimonio cultural
subacuático**

**Underwater
cultural heritage**

**Patrimoine culturel
subaquatique**

O3. PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO

Quando, em 1966, George Bass publicou *Archaeology Under Water*, havia-se chegado a um primeiro marco da institucionalização da arqueologia subaquática. Ficou finalmente ultrapassada a questão de se saber se existia, ou não, arqueologia, ao invés de apenas salvados. Para trás ficaram igualmente as bizantinas discussões acerca da existência, ou não, de uma nova área científica e se a mesma haveria de se chamar *arqueologia marinha*, *arqueologia submarina*, *hidroarqueologia* ou *aqueologia*.

Por outro lado, àqueles que até então tentavam decidir as distinções entre arqueologias pela profundidade dos sítios, respondeu ele que: *Tentar decidir a que profundidade começa a arqueologia subaquática é o mesmo que tentar decidir quantos cabelos fazem uma barba*.

Para Bass a resposta era então evidente, simplesmente havia arqueologia. Aos que trabalhavam, por exemplo, no topo de Nimrud Dagħ, na Turquia, não se chamava “arqueólogos de montanha”, e os que trabalhavam em Tikal, na Guatemala, não se designavam por “arqueólogos da selva”. A arqueologia subaquática era simplesmente isso mesmo, arqueologia, num meio a que se tornara possível aceder porque, vinte anos antes, Jacques-Yves Cousteau e Émile Gagnan haviam tornado pública a invenção do *aqualung*.

Reler o capítulo IX desta obra, acerca das perspectivas de futuro para esta área, é tão revigorante e interessante quanto reler as *20 000 Léguas Submarinas*, de Júlio Verne, para os exploradores das profundezas subaquáticas. Nuns casos aproximámo-nos, noutros afastámo-nos, noutros, claramente, superámos as mais audaciosas profecias. Volvidos tantos anos, comparar as perspectivas de George Bass com as

de Paula Martin, na renovada obra que plasma o consenso dos tempos atuais, o *The Oxford Handbook for Maritime Archaeology*, de 2011, é poder constatar atualizações, aprofundamentos e, curiosamente, muitíssimas permanências.

A metodologia arqueológica evoluiu, naturalmente, mas muita da que existiu se mantém, ainda que atualizada, devido às inovações tecnológicas. Se a prospeção de sítios com interesse arqueológico era executada em corredores submarinos paralelos, ou em círculos concêntricos em torno de um ponto central, marcado por uma estaca, os arqueólogos hoje em dia continuam a fazê-lo. Todavia, recorrem igualmente a outros métodos, tornados possíveis e, inclusive, a grandes profundidades, através da utilização das novas tecnologias. O sonar de varrimento lateral, o magnetómetro e o detetor de metais, são meios utilizados de forma consolidada há várias décadas, para complemento das técnicas de deteção de sítios arqueológicos, mas a passagem do tempo fez com que estas tecnologias sofressem evidentes melhoramentos, que levaram a uma clara evolução na capacidade e qualidade de produção de conhecimento.

Acresce, a estas técnicas, o recurso a tecnologia de ponta, como o uso de submarinos com capacidade para reconhecimento dos fundos marinhos, que permitem atingir profundezas nunca antes imaginadas, chegando aos 1000 e 2000 metros de profundidade. Mais recentemente, a tecnologia evoluiu o suficiente para permitir a criação de veículos controlados remotamente (*Remotely Operated Vehicle – ROV*), que possibilitam a realização de uma observação remota do fundo marinho, a deteção de estruturas e sítios de interesse patrimonial, a elevadas funduras, e diminuem o risco subjacente à atividade do mergulho, permitindo, inclusive, a realização de prospeções em zonas com águas contaminadas. Não falamos ainda de deteção de sítios arqueológicos subaquáticos por satélite, o que já se revelou mais da área da ficção científica do que atualmente, pois se serve, em teoria, para detetar submarinos silenciosos e de tecnologia *stealth*, certamente, também se lhe podem dar outras utilidades não militares.

A proteção de sítios e objetos subaquáticos, por parte das autoridades nacionais, é, pela primeira vez, discutida, internacionalmente, pela *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, em 1982. Os Estados que ratificaram ficaram obrigados à criação de mecanismos de gestão e regulamentação da proteção do património cultural subaquático, ainda que não fossem alvo de regulações específicas.

Desde 1993, a UNESCO conjugou esforços para criar um novo modelo, para o incentivo da proteção desse património, legalmente vinculado, o

que veio a materializar-se na criação da *Convenção para a Proteção do Património Cultural Subaquático*, em 2001. Trata-se de um instrumento de importância fundamental para a salvaguarda dos sítios submersos, que postula a importância do património subaquático como herança comum de toda a Humanidade e incentiva, através de um conjunto de princípios e diretrizes, a sua defesa.

A República Portuguesa ratificou a *Convenção* em 2006.

ES

O3. PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO

Cuando, en 1966, George Bass publicó el *Archaeology Under Water*, se había llegado a un primer marco de la institucionalización de la arqueología subacuática. Finalmente se superó la cuestión de si existía, o no, arqueología, en lugar de sólo salvados. Para atrás quedaron igualmente las bizantinas discusiones acerca de la existencia o no de una nueva área científica, y si la misma se habría de llamar *arqueología marina*, *arqueología submarina*, *hidro arqueología* o *aqueología*.

Por otro lado, a aquellos que hasta entonces intentaban decidir las distinciones entre arqueologías por la profundidad de los sitios, respondió que: *Intentar decidir a qué profundidad comienza la arqueología subacuática es lo mismo que intentar decidir cuántos pelos hacen una barba*.

Para Bass la respuesta era entonces evidente, simplemente había arqueología. A los que trabajaban, por ejemplo, en la cima de Nimrud Dagħ, en Turquía, no se llamaba "arqueólogos de montaña", y los que trabajaban en Tikal, en Guatemala, no se denominaban "arqueólogos

de la selva". La arqueología subacuática era simplemente eso mismo, arqueología, en un medio al que se había podido acceder porque, veinte años antes, Jacques-Yves Cousteau y Émile Gagnan habían hecho pública la invención del *aqualung*.

Releer el capítulo IX de esta obra, acerca de las perspectivas de futuro para esta área, es tan estimulante e interesante como releer *Las 20.000 Leguas de Viaje Submarino*, de Julio Verne, para los exploradores de las profundidades subacuáticas. En algunos casos nos aproximamos, en otros nos alejamos, en otros, claramente, superamos las más audaces profecías. Después de tantos años, compara las perspectivas de George Bass con las de Paula Martin, en la renovada obra que plasma el consenso de los tiempos actuales, el *The Oxford Handbook for Maritime Archaeology*, de 2011, es poder constatar actualizaciones, profundizaciones y, curiosamente, muchísimas permanencias.

La metodología arqueológica evolucionó, naturalmente, pero mucho de lo que existió se mantiene, aunque actualizada, debido a las innovaciones tecnológicas. Si la prospección de sitios con interés arqueológico era ejecutada en corredores submarinos paralelos, o en círculos concéntricos alrededor de un punto central, marcado por una estaca, los arqueólogos hoy en día continúan haciéndolo. Sin embargo, recurren también a otros métodos, posibles, e incluso, a

grandes profundidades, mediante la utilización de las nuevas tecnologías. El sonar de barrido lateral, el magnetómetro y el detector de metales, son medios utilizados consolidadamente desde hace varias décadas, para complemento, de las técnicas de detección de sitios arqueológicos, pero el paso del tiempo ha hecho que estas tecnologías sufran evidentes mejoras, que llevaron a una clara evolución en la capacidad y calidad de producción de conocimiento.

Se añade, a estas técnicas, el recurso a la tecnología punta, como el uso de submarinos con capacidad para reconocer los fondos marinos, que permiten alcanzar profundidades nunca antes imaginadas, llegando a los 1000 y 2000 metros de profundidad. Más recientemente, la tecnología ha evolucionado lo suficiente para permitir la creación de vehículos controlados remotamente (*Remotely Operated Vehicle - ROV*), que permiten realizar una observación remota del fondo marino, la detección de estructuras y sitios de interés patrimonial, a altas profundidades, y disminuyen el riesgo subyacente a la actividad del buceo, permitiendo incluso la realización de perspectivas en zonas con aguas contaminadas. No hablamos aún de la detección de sitios arqueológicos subacuáticos por satélite, que ya se ha revelado siendo más del área de la ciencia ficción, quede la actualidad,

pues se utiliza, en teoría, para detectar submarinos silenciosos y de tecnología *stealth*, siendo también cierto que se le puede dar otras utilidades no militares.

La protección de sitios y objetos subacuáticos por parte de las autoridades nacionales es, por primera vez, discutida internacionalmente por la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, en 1982. Los Estados que ratificaron, se vieron obligados a la creación de mecanismos de gestión y regulación de la protección del patrimonio cultural subacuático, aunque no sean objeto de regulaciones específicas.

Desde 1993, la UNESCO ha combinado esfuerzos para crear un nuevo modelo, para el fomento de la protección de ese patrimonio, legalmente vinculado, que se materializó en la creación de *La Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático*, en 2001. Se trata de un instrumento de importancia fundamental para la salvaguardia de los lugares sumergidos, que postula la importancia del patrimonio subacuático como herencia común de toda la Humanidad y alienta, a través de un conjunto de principios y directrices, su defensa.

La República Portuguesa ratificó la *Convención* en 2006.

EN

O3. UNDERWATER CULTURAL HERITAGE

When, in 1966, George Bass published *Archaeology Under Water*, the institutionalization of underwater archaeology reached a first milestone. The question of knowing whether archaeology, rather than just salvages, existed or not, was finally overcome. Left behind were equally

crackpot discussions about how the new scientific area, if it existed, should take the name of *marine archaeology*, *underwater archaeology*, *hydroarchaeology* or *aquaeology*.

On the other hand, to those who until then were trying to distinguish between archaeologies by the depth of sites, he replied that: *Trying to decide how deep underwater archaeology starts is like trying to decide how many hairs a beard has*.

For Bass the answer was obvious, there was just archaeology. To those who worked, for example, at the top of Nimrud Dagh, in Turkey, one didn't call "mountain archaeologists" and those working



© João Bruges, *União*

in Tikal, in Guatemala, weren't named as "jungle archaeologists." Underwater archaeology was just that, archaeology, in a means that had become accessible because, twenty years before, Jacques-Yves Cousteau and Émile Gagnan had turned public the invention of the *aqualung*.

Rereading chapter IX of this work, on the perspectives of future for this area, is so refreshing and interesting for explorers of deep underwater as rereading *20.000 Leagues Under the Sea*, by Jules Verne. In some cases, we have approached, in others we have drifted away, and, in others still, we have clearly surpassed the most daring prophecies. After so many years, to compare the perspectives of George Bass with those of Paula Martin, on the renewed work that marks the consensus of current times, *The Oxford Handbook for Maritime Archaeology*, of 2011, is to be able to notice updates, developments and, interestingly, many continuities.

Archaeological methodology has evolved, of course, but much of what already existed has been kept, even though updated, due to technological innovations. If, in the past, prospecting archaeological sites occurred in underwater parallel corridors, or in concentric circles around a central point, marked by a stake, archaeologists continue to do so today. However, they also resort to other methods, meanwhile available, even at greater depths, with the use of new technologies. The side scan sonar, the magnetometer and the metal detector are means used consistently for several decades, to complement the detection techniques of archaeological sites, but, with the passing of time, these technologies have suffered evident improvements, which have led to a clear evolution in the capacity and quality of the production of knowledge.

In addition to these techniques, there is the use of cutting-edge technology, such as the use of

submarines able to recognize sea bottoms, allowing the achievement of depths never before imagined, reaching 1000 and 2000 meters deep. More recently, technology has evolved enough to permit the creation of remotely controlled vehicles (*Remotely Operated Vehicle - ROV*) that enable the far-off observation of the sea bottom, the detection of structures and locations of cultural interest at great depths, decreasing the risk underlying scuba diving activity, and even allowing prospection in areas with contaminated water. We haven't spoken of the detection of underwater archaeological sites by satellite yet, nowadays something no longer belonging to the area of science fiction, since if it serves, theoretically, to detect silent submarines with stealth technology, it can certainly be given other non-military utilities.

The protection of sites and underwater objects by national authorities was discussed internationally,

for the first time, by the *United Nations Convention on the Law of the Sea* in 1982. The States that ratified were required to establish management mechanisms and regulation for the protection of underwater cultural heritage, even without specific regulations.

Since 1993, UNESCO has joined forces to create a new template, to encourage the protection of that heritage, legally bound, an intent materialized in the creation of the *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage* in 2001. This is an instrument of fundamental importance to the safeguarding of submerged sites, which posits the relevance of underwater heritage as a common heritage of all humankind and encourages, through a set of principles and guidelines, its defence.

The Portuguese Republic ratified the *Convention* in 2006.

FR

O3. PATRIMOINE CULTUREL SUBAQUATIQUE

Lorsque, en 1966, George Bass publia *Archaeology Under Water*, une première étape dans l'institutionnalisation de l'archéologie subaquatique fut franchie. La question de savoir si l'archéologie existait ou non, plutôt que de simplement la sauver, a finalement été surmontée. Derrière sont restées les discussions byzantines sur la terminologie à utiliser pour ce nouvel espace scientifique, s'il faudrait appeler *archéologie marine*, *archéologie sous-marine*, *hydroarchéologie* ou *aquologie*.

En revanche, ceux qui jusque-là essayaient de déterminer les distinctions entre les archéologies en fonction de la profondeur des sites, ont répondu que: *Essayer de déterminer la profondeur de*

l'archéologie sous-marine revient à essayer de déterminer combien de cheveux sont-ils nécessaires pour faire une barbe.

Pour Bass, la réponse était alors évidente, il y avait simplement l'archéologie. Ceux qui travaillaient par exemple au sommet de Nimrud Dagħ en Turquie n'étaient pas appelés "archéologues de montagne" et ceux qui travaillaient à Tikal, au Guatemala, n'étaient pas appelés "archéologues de la jungle". L'archéologie sous-marine était simplement l'archéologie, dans un milieu rendu accessible par Jacques-Yves Cousteau et Émile Gagnan vingt ans auparavant, quand ils ont rendu publique l'invention de *l'aqualung*.

Pour les explorateurs des profondeurs sous-marines, relire le chapitre IX de ce travail, sur les perspectives d'avenir de ce domaine, est si rafraîchissant et intéressant que de relire *Les 20.000 Lieues Sous les Mers*, de Jules Verne. Dans certains cas, on s'approche, dans d'autres on s'éloigne, mais dans d'autres, clairement, on s'aperçoit que nous avons surmonté les prophéties les plus audacieuses. Après tant d'années,

comparer les perspectives de George Bass avec celles de Paula Martin, dans le travail renouvelé qui façonne le consensus de notre temps, *Le Manuel d'Oxford pour l'Archéologie Maritime*, 2011, on est en mesure de trouver des mises à jour, des idées plus approfondies et, fait intéressant, beaucoup, beaucoup de permanences.

La méthodologie archéologique a évolué, bien sûr, mais une grande partie de ce qui existait reste, bien que mise à jour, en raison des innovations technologiques. Si les sites de prospection d'intérêt archéologique a été réalisée dans les couloirs sous-marins parallèles, ou en cercles concentriques autour d'un point central, marqué par une participation, les archéologues d'aujourd'hui le font encore. Cependant, ils utilisent également d'autres méthodes, rendues possibles et même très approfondies, grâce à l'utilisation de nouvelles technologies. Le sonar à balayage latéral, magnétomètre et détecteur de métaux, sont des moyens utilisés depuis plusieurs décennies, pour compléter les techniques archéologiques de détection des sites, mais le passage du temps a fait ces technologies souffrent des améliorations évidentes, ce qui a conduit à une évolution claire de la capacité et de la qualité de la production de connaissances.

En plus de ces techniques, l'utilisation de la technologie de pointe, tels que l'utilisation de sous-marins avec une capacité de reconnaissance des fonds marins, qui permettent d'atteindre des profondeurs jamais imaginées, atteignant 1000 et 2000 mètres de profondeur. Plus récemment, la technologie a suffisamment évolué pour permettre la création de véhicules télécommandés (*Remotely Operated Vehicle* –

ROV), ce qui permet l'observation à distance des fonds marins, la détection de structures et de sites d'intérêt patrimonial, et réduire les risques associés aux activités de plongée, y compris la possibilité de mener des études dans les zones où l'eau est contaminée. Nous ne parlons pas encore de la détection de sites archéologiques subaquatiques par satellite, qui s'est déjà avérée être plus un domaine de fiction scientifique qu'elle ne l'est aujourd'hui, puisqu'elle est théoriquement utilisée pour détecter des sous-marins technologiques silencieux et furtifs peut leur donner d'autres utilisations non militaires.

La protection des sites et des objets sous-marins par les autorités nationales est, pour la première fois, discutée au niveau international par la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* en 1982. Les Etats qui ont ratifié ont été obligés d'établir gestion et la réglementation de la protection du patrimoine culturel subaquatique, même si elles n'étaient pas soumises à des réglementations spécifiques.

Depuis 1993, l'UNESCO a uni ses efforts pour créer un nouveau modèle de promotion de la protection de ce patrimoine juridiquement contraignant, matérialisé par la création de la *Convention pour la Protection du Patrimoine Culturel Subaquatique* en 2001. Il est un instrument d'importance fondamentale pour la sauvegarde des sites sous-marins, qui postule l'importance du patrimoine subaquatique en tant que patrimoine commun de l'humanité tout entière et encourage, par un ensemble de principes et de lignes directrices, sa défense.

La République portugaise a ratifié la *Convention* en 2006.





04

**ROTEIRO
DO PATRIMÓNIO
CULTURAL
SUBAQUÁTICO
DOS AÇORES**

**Ruta del patrimonio
cultural subacuático de
las Azores**

**The underwater
cultural heritage guide
of the Azores**

**Feuille de route
du patrimoine culturel
subaquatique des
Açores**

PT

O4. ROTEIRO DO PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO DOS AÇORES

Um arquipélago, no Atlântico Norte, onde, ao longo de quinhentos anos se concentraram as navegações de todo o mundo, que se dirigiam à Europa. Um mar imenso, umas vezes de bonança, outras de horror, onde soçobraram, ao longo de uma mão-cheia de centúrias, cerca de mil navios. Um imenso património, que se investiga todos os dias, com vista a uma mais abrangente compreensão da história de todos os povos. Património esse que une, ao invés de dividir.

Desse património, trinta sítios visitáveis, em condições de acessibilidade, uns de fácil mergulho, até àqueles que requerem os mais experientes, passa-se a poder testemunhar história ao vivo, desde a guerra da independência americana, à de Cuba. Aqui se vê a Primeira Grande Guerra, mas principalmente a Segunda. Existem transcontinentais, navios de luxo, navios negreiros, os da rota do chá, passando pelos atlânticos, inter-ilhas até aos de cabotagem.

Aqui, o que o mar escolheu preservar pode ser visitado e tem-se o privilégio de poder aceder diretamente à história da Europa e do Mundo, de corpo inteiro, como poucos locais o permitem. Aqui, onde as ilhas revelam a sua vocação universal e se contraria o isolamento, os segredos que Neptuno decidiu revelar.

ES

O4. RUTA DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO DE LAS AZORES

Un archipiélago, en el Atlántico Norte, donde a lo largo de quinientos años se concentraron las navegaciones de todo el mundo, que se dirigían a Europa. Un mar inmenso, unas veces de bonanza, otras de horror, donde sopló, a lo largo de una mano llena de centurias, cerca de mil navíos. Un inmenso patrimonio, que se investiga todos los días, con vistas a una comprensión más amplia de la historia de todos los pueblos. Patrimonio que une, en lugar de dividir.

De ese patrimonio, treinta sitios visitables, en condiciones de accesibilidad, unos de fácil buceo, hasta aquellos que requieren de los más experimentados; pasando a poder testimoniar historia en vivo, desde la guerra de la independencia estadounidense, a la de Cuba. Aquí se ve la Primera Guerra Mundial, pero principalmente la Segunda. Existen transcontinentales, navíos de lujo, navíos negreros, los de la ruta del té, pasando por los atlánticos, a los de las interislas hasta los de cabotaje.

Aquí, lo que el mar eligió preservar puede ser visitado y se tiene el privilegio de poder acceder directamente a la historia de Europa y del Mundo, de cuerpo entero, como pocos lugares lo permiten. Aquí, donde las islas revelan su vocación universal y se contradice el aislamiento, los secretos que Neptuno decidió revelar.

EN

O4. THE UNDERWATER CULTURAL HERITAGE GUIDE OF THE AZORES

This is an archipelago in the North Atlantic, to where, for over 500 years, the navigations from all over the world, heading to Europe, have merged. This is an immense sea, sometimes of calm, others of horror, where, over a handful of centuries, about one thousand ships have wrecked. This is an immense heritage, daily investigated, with the aim of a more comprehensive understanding of the history of all peoples. This is an heritage that unites, rather than dividing.

Here are 30 accessible sites, some that present easy diving and others that require the most experienced divers, enabling a testimony of living history that spans from the War of American Independence, to the Cuban War. Here one can see wrecks from the First Great War, but mainly from the Second. There are transatlantic, luxury ships and transcontinental slave ships, as well as those linked to the tea route, the crossing of the Atlantic, the islands' connections and to coasting navigation.

Here, what the sea chose to preserve, can be visited with the privilege of accessing directly the history of Europe and the world, in full length, as few places allow it. Here, where the Islands reveal their universal calling, and counter isolation, one can access the secrets that Neptune decided to reveal.

FR

O4. FEUILLE DE ROUTE DU PATRIMOINE CULTUREL SUBAQUATIQUE DES AÇORES

Un archipel, dans l'Atlantique Nord, où, pendant cinq cents ans se sont concentrées les navigations du monde entier qui se dirigeaient vers l'Europe. Une mer immense, quelques fois avec des accalmies, d'autres d'horreur, où ils ont enterré, le long d'une main pleine de siècles, environ mille navires. Un patrimoine immense, qui est étudié chaque jour, en vue d'une compréhension plus complète de l'histoire de tous les peuples. Ce patrimoine unit, plutôt que divise.

Parmi ceux-ci, trente sites visitables, dans des conditions d'accessibilité, certains de plongée facile, même ceux qui nécessitent le plus d'expérience; être capable de voir l'histoire en direct, depuis la guerre d'indépendance américaine, jusqu'à celle de Cuba. Nous voyons ici la première guerre mondiale, mais surtout la seconde. Il y a des navires transcontinentaux, des navires de luxe, des navires négriers, ceux qui étaient sur la route du thé, qui traversaient l'Atlantique, en se dirigeant vers les îles intermédiaires, jusqu'à la côte.

Ici, ce que la mer a choisi de préserver, peut être visité et avoir le privilège de pouvoir accéder directement à l'histoire de l'Europe et du Monde, corps entier, comme peu d'endroits le permettent. Ici, où les îles révèlent leur vocation universelle et si elle contredit l'isolement, les secrets que Neptune a décidé de révéler.



SÃO MIGUEL



SANTA MARIA



TERCEIRA



GRACIOSA



SÃO JORGE



FAIAL



PICO



FLORES



CORVO

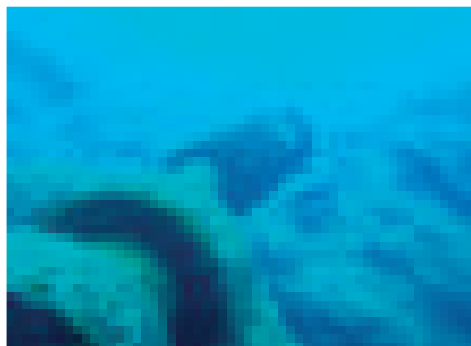
Os sítios que compõem este
Roteiro são os seguintes

Los sitios que componen esta
Ruta son los siguientes

The sites that make up this *Guide*
are as follows

Les sites qui composent cette
Feuille de Route sont les suivants

Olympia



© DRC, *Olympia*

PT Construído em 1896 na Escócia, este “Steel Screw Steamer” foi batizado de “Glenlochy” e integrou a “Glen Line” que assegurava a Rota do Chá, ligando a Grã-Bretanha à Índia e China até 1919, data da sua venda aos armadores gregos D. Anghelatos, sendo rebatizado de “Olympia”. Saindo de Newport, E.U.A., em direção a Haifa, Palestina, naufragou nas Formigas a 17 de junho de 1921.

ES Construido en 1896 en Escocia, este "Steel Screw Steamer" fue bautizado como "Glenlochy" e integró la "Glen Line" que aseguraba la Ruta del Té, ligando a Gran Bretaña a la India y China hasta 1919, fecha de su venta a los armadores griegos D. Anghelatos, siendo rebautizada como "Olympia". Saliendo de Newport, USA, en dirección a Haifa, Palestina, naufragó en las Hormigas el 17 de junio de 1921.

EN Built in 1896 in Scotland, this steel screw steamer was named “Glenlochy” and joined the “Glen Line” that ensured the Tea Route, linking Britain to India and China until 1919, when it was sold to Greek ship owners D. Anghelatos, being renamed “Olympia”. Leaving Newport, U.S.A., toward Haifa, in the Palestine, it wrecked on the Formigas islet on June 17th 1921.

FR Construit en 1896 en Ecosse, ce “Steel Screw Steamer” fut baptisé "Glenlochy" et intégra la "Glen Line" qui assura la Route du Thé, reliant la Grande-Bretagne à l'Inde et à la Chine jusqu'en 1919, date de sa vente aux armateurs grecs D. Anghelatos, étant renommé "Olympia". En quittant Newport (USA) vers Haïfa (Palestine), il a coulé dans le Islet das Formigas, le 17 juin 1921.

Arnel



PT No dia 19 de setembro de 1958, partiu de Vila do Porto, em Santa Maria, destinado a aportar na cidade de Ponta Delgada, sendo propriedade da Empresa Insulana de Navegação. Transportava 133 passageiros, para além de vinte e cinco tripulantes, sendo capitaneado por José Rodrigues Bernardes. As intempéries obrigaram-no a alterar o seu rumo. Naufragou no lugar dos Anjos, num dos mais dramáticos acidentes navais dos Açores.

ES En el día 19 de septiembre de 1958, partió de Vila do Porto, en Santa María, destinado a desembarcar en la ciudad de Ponta Delgada, siendo propiedad de la Empresa Insulana de Navegación. Transportaba 133 pasajeros, además de veinticinco tripulantes, siendo capitaneado por José Rodrigues Bernardes. Las inclemencias del clima le obligaron a cambiar su rumbo. Naufragó en el lugar de los Anjos, en uno de los más dramáticos accidentes navales de las Azores.

EN On September 19, 1958, it left from Vila do Porto, Santa Maria, having the city of Ponta Delgada as destination. It belonged to the company Empresa Insulana de Navegação. Carrying 133 passengers, in addition to twenty-five members of the crew, it was led by Captain José Rodrigues Bernardes. Storms forced the Captain to alter the course and it wrecked at Anjos, in one of the most dramatic naval accidents of the Azores.

FR Le 19 septembre 1958, il quitte Vila do Porto, à Santa Maria, destinée à accoster dans la ville de Ponta Delgada, étant la propriété de la compagnie de navigation Insulaire. Il a transporté 133 passagers, outre vingt-cinq membres d'équipage, étant commandés par José Rodrigues Bernardes. Le mauvais temps l'a forcé à changer de cap. Il a fait naufrage à la place des Anges, dans l'un des accidents navals les plus dramatiques aux Açores.

Velma



PT Petroleiro norueguês, fretado pela Mobil, na América Central, para fazer um carregamento de onze milhões de litros de petróleo para avião, destinado ao aeroporto de Santa Maria, naufragado a 1 de fevereiro de 1961, na Ponta do Marvão, Vila do Porto.

ES Petrolero noruego fletado por Mobil, para cargar en América Central un cargamento de once millones de litros de petróleo para avión, destinado al aeropuerto de Santa Maria, naufragado el 1 de febrero de 1961, en la Ponta do Marvão, Vila do Porto.

EN It was a Norwegian tanker chartered by Mobil, to load in Central America a shipment of eleven million liters of aeroplane oil, for Santa Maria airport, and it wrecked on February 1st, 1961, on Ponta do Marvão, in Vila do Porto.

FR Un pétrolier norvégien affrété par Mobil pour charger en Amérique Centrale une cargaison de onze millions de litres de pétrole par avion à destination de l'aéroport de Santa Maria, naufragé le 1^{er} février 1961, à Ponta do Marvão, Vila do Porto.

Canarias



PT Vapor da controversa Antonio López y Compañía, envolvido no transporte de militares espanhóis na primeira guerra independentista de Cuba, a sangrenta “Guerra dos Dez Anos”. Fora construído, em 1855, em Amesterdão, para a Société Belge des Bateaux a Vapeur Transatlantiques, batizado como “Constitution”. Naufragou a 19 de novembro de 1871, suspeita-se que por ato criminoso do capitão, algo que aconteceu com alguma frequência em acidentes marítimos de navios dessa companhia. A importância histórica, arqueológica e documental deste naufrágio é de tal forma relevante que foi classificado como quinto parque arqueológico da Região Autónoma dos Açores.

ES Vapor de la controvertida Antonio López y Compañía, envuelto en el transporte de militares españoles en la primera guerra independentista de Cuba, la sangrienta "Guerra de los Diez Años". Se construyó en 1855, en Amsterdam, para la Société Belge des Bateaux a Vapeur Transatlantiques, bautizado como "Constitution". Naufragó el 19 de noviembre de 1871, se sospecha que por acto criminal del capitán, algo que ocurrió con cierta frecuencia en accidentes marítimos de navíos de esa compañía. La importancia histórica, arqueológica y documental de este naufragio es de tal forma relevante que fue clasificado como quinto parque arqueológico de la Región Autónoma de las Azores.

EN It was a steamship belonging to the controversial Antonio López y Compañía, engaged in the transport of Spanish military forces during the first Cuban war of independence, the bloody "Ten Years' War". Built in 1855, in Amsterdam, to the Société Belge des Bateaux a Vapeur Transatlantiques, it received the name of "Constitution". It sank on November 19th, 1871, under the suspicion of a criminal act by the captain, something that often happened in maritime accidents of this company's ships. The historical, archaeological and documental importance of this wreck is so relevant that it ranks as the fifth archaeological park of the Autonomous Region of the Azores.

FR Vapeur du controversé Antonio López y Compañía, impliqué dans le transport de soldats espagnols dans la première guerre d'indépendance de Cuba, la sanglante "guerre de dix ans". Il a été construit en 1855 à Amsterdam pour la Société Belge des Bateaux à Vapeur Transatlantiques, appelée la "Constitution". Naufragé le 19 novembre 1871, on soupçonne que par un acte criminel du capitaine, chose qui arrivait avec une certaine fréquence dans les accidents maritimes des navires de cette compagnie. L'importance historique, archéologique et documentaire de ce naufrage est si importante qu'il a été classé comme le cinquième parc archéologique de la Région Autonome des Açores.

Maria Amélia



[PT] A 2 de março de 1905, pela 1 hora da tarde, afundou-se na “baixa do Tufo”, entre Vila Franca e a Ribeira Quente, o vaporzinho “Maria Amélia”, que ali ia buscar carga para a Povoação e para carregar lenha no Tufo. O “Maria Amélia” assegurava as navegações entre os portos da ilha de São Miguel.

[ES] El 2 de marzo de 1905, cerca de 1 de la tarde, se hundió en la “baixa do Tufo”, entre Vila Franca y Ribeira Quente, el vaporcito “María Amélia”, que allí iba a buscar carga para la Población y para cargar leña en el Tufo. El “María Amélia” aseguraba las navegaciones entre los puertos de la isla de San Miguel.

[EN] On March 2nd, 1905, at 1:00 p.m., the small steamship “Maria Amélia” sank in “baixa do Tufo”, between Vila Franca and Ribeira Quente, where it was picking up cargo for Povoação and load wood in Tufo. The “Maria Amélia” ensured navigations among the ports of São Miguel Island.

[FR] Le 2 mars 1905, vers 1 heure de l'après-midi, le bateau “Maria Amélia” a coulé à “Baixo do Tufo”, entre Vila Franca et Ribeira Quente, où il allait chercher du bois de chauffage dans le Tufo. La “Maria Amélia” assurait les navigations entre les ports de l'île de São Miguel.

Cemitério das Âncoras do Ilhéu de Vila Franca do Campo



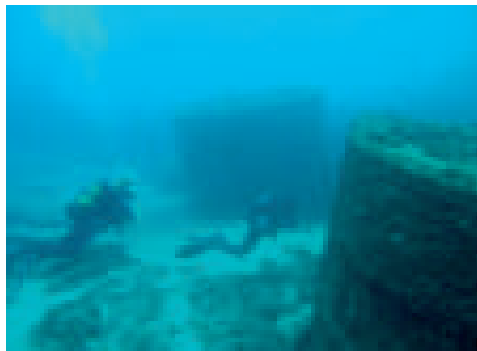
[PT] Constituído por sete âncoras de diversas tipologias, datáveis entre os séculos XVI e XIX, essas encontram-se concentradas, não devido a naufrágios, mas sim a embarcações arrastadas por adversas condições climáticas até à “baixa das âncoras”, onde se prenderam. Em tais circunstâncias restava apenas cortar as amarras que as prendiam às embarcações, sob pena de naufrágio.

[ES] **[Cementerio de las Anclas del Ilhéu de Vila Franca do Campo]** Constituído por siete anclas de diversas tipologías, datadas entre los siglos XVI y XIX, que se encuentran concentradas, no debido a naufragios, sino a embarcaciones arrastradas por adversas condiciones climáticas hasta la llegada “baja de las anclas”, donde se prendieron. En tales circunstancias sólo quedaba cortar las amarras que las prendían a las embarcaciones, bajo pena de naufragio.

[EN] **[Anchors' Cemetery of the Islet of Vila Franca do Campo]** It consists of seven anchors of various types, which date from between the 16th and 19th centuries. These are concentrated, not due to shipwrecks, but because of adverse weather conditions which swept the boats away to the “anchors' shallow”. Under such circumstances, the only option was to cut the moorings that attached them to the vessels, under the threat of sinking.

[FR] **[Cimetière des Ancres : l'îlot de Vila Franca do Campo]** Composé par sept ancrs de divers types, datables entre les siècles XVI et XIX. Celles-ci sont concentrées pas à cause des naufrages, mais par les vaisseaux traînés par des conditions météorologiques défavorables à “Bas des Ancres”. Dans de telles circonstances, il suffisait de couper les amarres qui les liaient aux navires, sous peine de naufrage.

Luso



© N'Zinga Oliveira, *Luso*

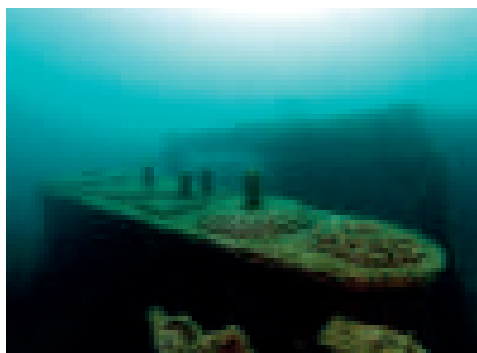
[PT] A 26 de julho de 1883 naufragou no porto dos Carneiros, Lagoa, o paquete português “Luso”, que vinha de Lisboa, com escala na Madeira e Santa Maria, com carga e passageiros, pertença da Empresa Insulana de Navegação. Tinha capacidade para transportar 134 passageiros, tendo sido construído em 1875 em Liverpool.

[ES] A 26 de Julio de 1883 se hundió en el puerto de os Carneiros, Lagoa, el navío portugués “Luso”, procedente de Lisboa, con una escala en Madeira y Santa María, con carga y pasajeros, propiedad de la Empresa Insulana de Navegação. Tenía capacidad para transportar a 134 pasajeros, habiendo sido construido en 1875 en Liverpool.

[EN] In July 26th, 1883, this Portuguese liner wrecked at Carneiros’ port, in Lagoa town. It was coming from Lisbon, having stopped over in Madeira and Santa Maria, with cargo and passengers. It belonged to the navigation company Empresa Insulana de Navegação. Built in 1875, in Liverpool, it had the capacity for 134 passengers.

[FR] Le 26 juillet 1883, a coulé dans le Port de Carneiros le bateau à vapeur portugais "Luso", venant de Lisbonne, avec une escale à Madère et à Santa Maria, avec des marchandises et des passagers, et qui appartenait à la compagnie maritime Insulana. Il pouvait transporter 134 passagers, ayant été construit en 1875 à Liverpool.

Dori



© Euleutério Valido, *Dori*

[PT] Trata-se do naufrágio mais visitado do arquipélago. É uma embarcação naufragada ao largo de Ponta Delgada, em 1964. Integrrou originalmente a conhecida frota norte-americana dos navios “Liberty”, construídos entre 1941 e 1945, em plena II Guerra Mundial, tendo feito parte do esforço de guerra e do Dia D. A importância histórica, arqueológica e documental deste naufrágio é de tal forma relevante que foi classificado como segundo parque arqueológico da Região Autónoma dos Açores.

[ES] Se trata del naufragio más visitado del archipiélago. Es una embarcación naufragada frente a Ponta Delgada en 1964. Integró originalmente la conocida flota norteamericana de los buques “Liberty”, construidos entre 1941 y 1945, en plena II Guerra Mundial, formando parte del esfuerzo de guerra y del Día D. La importancia

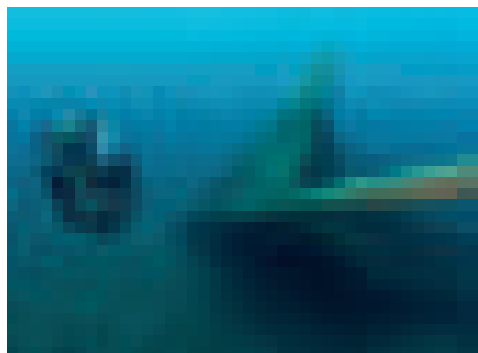
histórica, arqueológica y documental de este naufragio es de tal forma relevante que fue clasificado como segundo parque arqueológico de la Región Autónoma de las Azores.

[EN] This is the most visited shipwreck of the archipelago. This boat sank off the coast of Ponta Delgada, in 1964. It originally joined the well-known American "Liberty Ships" fleet, built between 1941 and 1945, during World War II, having been part of the war effort and of D-Day. The historical, archaeological and documental importance of this wreck is so relevant that it

ranks as the second archaeological park of the Autonomous Region of the Azores.

[FR] C'est l'épave la plus visitée de l'archipel. Il s'agit d'un naufrage au large de Ponta Delgada en 1964. Il intégrait à l'origine la célèbre flotte américaine des navires "Liberty", construit entre 1941 et 1945, au milieu de la Seconde Guerre mondiale et faisait partie de l'effort de guerre et du jour J. L'importance archéologique et documentaire de ce naufrage est telle qu'elle a été classée deuxième parc archéologique de la région autonome des Açores.

Lidador



© João Bruges, *Lidador*

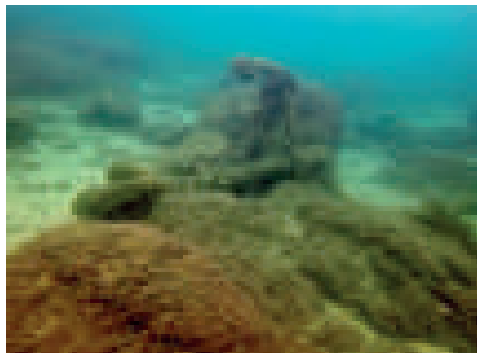
[PT] Integrado no parque arqueológico da Baía de Angra do Heroísmo, o "Lidador" foi construído em Londres, em 1873, e pertenceu à Companhia Transatlântica de Navegação, ficando registado no porto do Rio de Janeiro, assegurando o transporte de emigrantes açorianos para o Brasil. Naufragou na baía de Angra do Heroísmo a 6 de fevereiro de 1878. Faz parte do primeiro parque arqueológico subaquático português.

[ES] Integrado en el parque arqueológico de la Bahía de Angra do Heroísmo, el "Lidador" fue construido en Londres en 1873 y perteneció a la Companhia Transatlântica de Navegação, quedando registrado en el puerto de Rio de Janeiro, asegurando el transporte de emigrantes azorianos para Brasil. Naufragó en la bahía de Angra a 6 de febrero de 1878. Es parte del primer parque arqueológico subacuático portugués.

[EN] Integrated in the Archaeological Park of Angra do Heroísmo Bay, and built in London in 1873, the "Lidador" belonged to the company Companhia Transatlântica de Navegação. Registered at Rio de Janeiro port, it ensured the transport of Azorean emigrants to Brazil. It sank in Angra do Heroísmo Bay on February 6th, 1878. It is part of the first Portuguese underwater archaeological park.

[FR] Intégré dans le parc archéologique de la Baie d'Angra do Heroísmo, le "Lidador" a été construit à Londres en 1873 et appartenait à la Companhia Transatlântica de Navegação, étant enregistré dans le port de Rio de Janeiro, et assurait le transport des émigrants au Brésil. Il a coulé dans la baie d'Angra do Heroísmo le 6 février 1878. Il fait partie du premier parc archéologique sous-marin portugais.

Cemitério de Âncoras



© J. Rocha, *Cemitério das Âncoras*

[PT] Integrado no parque arqueológico da Baía de Angra do Heroísmo, o Cemitério das Âncoras é constituído por um conjunto de mais de quarenta âncoras depositadas ao longo da costa oriental do Monte Brasil, num aglomerado de conjunto impressionante. As peças vão do século XVI ao XX, sendo que ali repousam por um conjunto de causas distintas, se bem que indissociáveis da importância do porto de Angra nas navegações intercontinentais.

[ES] **[Cementerio de las Anclas]** Integrado en el parque arqueológico de la Bahía de Angra do Heroísmo, el Cementerio de las Anclas está constituido por un conjunto de más de cuarenta anclas depositadas a lo largo de la costa oriental del Monte Brasil, en un aglomerado de conjunto impresionante. Las piezas van de los siglos XVI al XX, siendo que allí reposan por un conjunto de causas distintas, aunque indisolubles de la importancia del puerto de Angra en las navegaciones intercontinentales.

[EN] **[Anchors' Cemetery]** Integrated in the Archaeological Park of Angra do Heroísmo Bay, the Anchors' Cemetery consists of an agglomerate of more than forty anchors deposited along the eastern coast of Mount Brasil, in a cluster of impressive array. These anchors range from the 16th to the 20th centuries, and lie there due to a number of distinct causes, although all inseparable from the importance of Angra's port in intercontinental voyages.

[FR] **[Cimetière des Ancres]** Intégré dans le parc archéologique de la Baie d'Angra do Heroísmo, le cimetière des ancres est un ensemble de plus de quarante ancres déposées le long de la côte orientale du Monte Brasil, dans un aggloméré d'impressionnants ensembles. Les pièces vont du XVI^e au XX^e siècle et reposent là pour un ensemble de causes distinctes, bien qu'inséparables de l'importance du port d'Angra dans la navigation intercontinentale.

USS Landing Ship Tanker 228



[PT] Naufragado junto ao parque arqueológico da Baía de Angra do Heroísmo, foi navio de transporte de tropas e materiais. Deu-se por concluído a 25 de setembro de 1942, nos estaleiros de Seneca, em Chicago, nos Estados Unidos da América. A 19 de janeiro de 1943, o "LST-228" encontrava-se atracado na baía de Angra do Heroísmo, onde tinha vindo descarregar reforços americanos para os trabalhos da Base das Lajes, e carregava ainda o "LCT(6)-582", que almejava transportar ao teatro de guerra europeu. O mau tempo levou-o contra as rochas, onde ainda repousa.

[EN] Located near the Archaeological Park of Angra do Heroísmo Bay, it was a ship for the transport of troops and materials. Its construction was finished on September 25th 1942, in the shipyards of Seneca, in Chicago, United States of America. On January 19th 1943, the "LST-228" moored at Angra do Heroísmo Bay, where it had unloaded American personnel for the construction of Lajes' Airfield, and was carrying the "LCT (6)-582", to be transported to the European theatre of war. Foul weather led it against the rocks, where it still rests.

[ES] Naufragado junto al parque arqueológico de la Bahía de Angra do Heroísmo, fue barco de transporte de tropas y materiales, se concluyó el 25 de septiembre de 1942, en los astilleros de Seneca, en Chicago, Estados Unidos de América. El 19 de enero de 1943, el "LST-228" se encontraba atracado en la bahía de Angra do Heroísmo, donde había venido a descargar refuerzos americanos para los trabajos de la Base das Lajes, y cargaba aún el "LCT (6) -582", que anhelaba transportar al teatro de guerra europeo. El mal tiempo lo llevó contra las rocas donde todavía reposa.

[FR] A côté du parc archéologique de la baie d'Angra do Heroísmo, il était un navire de transport de troupes et de matériel, et sa construction a été achevée le 25 septembre 1942 dans les chantiers navals de Seneca, à Chicago, aux Etats-Unis. D'Amérique. Le 19 janvier 1943, "LST-228" il était amarré dans la baie d'Angra do Heroísmo, où il était venu décharger des renforts américains pour les travaux de la base de Lajes et transportait également "LCT (6) -582", qui visait à transporter sur le théâtre de guerre européen. Le mauvais temps l'a amené contre les rochers où il repose encore.

União



© João Bruges, *União*

[PT] Trata-se de um navio perdido nas baixas das Cinco Ribeiras, a 26 de junho de 1911. Vapor de provável origem francesa, que se encontrava a cumprir um serviço de carregamento da pesca apanhada ao largo da Terceira, transportando-a posteriormente para a cidade de Angra do Heroísmo. Era tripulado por trinta e oito marinheiros, capitaneado por Armando Athayde Moreira Bettencourt. Possuía uma envergadura de cerca de 227 toneladas, estando registado em Peniche.

[ES] Se trata de un barco perdido en las bajas de las Cinco Riberas, el 26 de junio de 1911. Vapor de probable origen francés, que se encontraba cumpliendo un servicio de carga de pesca recogida a lo largo de la Terceira, transportándola posteriormente para la ciudad de Angra do Heroísmo. Era tripulado por treinta y ocho marineros, capitaneado por Armando Athayde Moreira Bettencourt. Poseía una envergadura de cerca de 227 toneladas, estando registrado en Peniche.

[EN] This is a ship wrecked in Cinco Ribeiras shallows, on June 26th, 1911. On that day, this steamer of likely French origin was fulfilling the tasks of loading fish caught off Terceira's coast and carrying it to Angra do Heroísmo. It had a crew of 38 sailors and its Captain was Armando Athayde Moreira Bettencourt. Registered in Peniche, it weighed about 227 tons.

[FR] Ceci est un navire perdu dans les bas Cinco Ribeiras le 26 juin 1911. Un vapeur probablement d'origine française, qui devait faire un service de chargement de pêche au large de l'île Terceira, portant ultérieurement à la ville d'Angra do Heroísmo. Il était armé par trente-huit marins, commandés par Armando Athayde Moreira Bettencourt. Il avait une envergure d'environ 227 tonnes, étant enregistré à Peniche.

Mazzini



PT Foi um navio a vapor, construído em 1913, pela A. G. Weser (Aktien-Gesellschaft Weser), em Bremen, nas docas no rio Weser. O navio cargueiro foi batizado de “Spitzfels SS”, tendo sido encomendado pela Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Hansa, sediada em Bremen. Em 1916 foi adquirido pelo governo italiano para auxiliar no esforço de guerra, sendo rebatizado de “Brescia SS”. Com o final da guerra foi vendido, em 1920, à Società Anonima Cooperativa Di Navigazione Garibaldi, sediada em Génova, e renomeado “Mazzini”. Naufragou na costa norte da Graciosa a 31 de março de 1925.

ES Fue un barco de vapor, construido en 1913, por la A. G. Weser (Aktien-Gesellschaft Weser), en Bremen, en los muelles del río Weser. El buque carguero fue bautizado como "Spitzfels SS" y fue encargado por la Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Hansa, con sede en Bremen. En 1916 fue adquirido por el gobierno italiano para auxiliar en el esfuerzo de guerra, siendo rebautizado como "Brescia SS". Con el final de la guerra se vendió en 1920 a la Società Anonima Cooperativa Di Navigazione Garibaldi, con sede en Génova y renombrado de "Mazzini". Naufragó en la costa norte de Graciosa el 31 de marzo de 1925.

EN It was a steamship built in 1913 by A. G. Weser (Aktien-Gesellschaft Weser), in Bremen, on Weser River's docks. Named “Spitzfels SS”, this cargo ship was commissioned by the Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Hansa Company, based in Bremen. In 1916, the Italian government acquired it, to aid in the war effort, and renamed it as “Brescia SS”. By the end of the war, it was sold, in 1920, to the Società Anonima Cooperativa Di Navigazione Garibaldi, based in Genoa, and renamed “Mazzini”. It sank in northern Graciosa's coast on March 31st 1925.

FR Il était un bateau à vapeur construit en 1913 par A. G. Weser (Aktien-Gesellschaft Weser), Brême sur les quais sur la rivière Weser. Le cargo a été baptisé "Spitzfels SS" et a été commandé par la Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Hansa, basée à Brême. En 1916 a été acheté par le gouvernement italien pour aider à l'effort de guerre, étant rebaptisé "Brescia SS". Avec la fin de la guerre a été vendue en 1920, la Società Anonima Cooperativa Di Navigazione Garibaldi, basée à Gênes et rebaptisé “Mazzini”. Il a coulé sur la côte nord de Graciosa le 31 mars 1925.

Terceirense



PT Da Empresa Insulana de Navegação, afundou-se diante da Praia da Graciosa a 17 de janeiro de 1969. A construção do “Terceirense”, adjudicada pela Empresa Insulana de Navegação, data de 1949, construído nos estaleiros da Grangemouth Dockyard Co Ltd., em Inglaterra, onde tinha já sido produzido o “Gorgulho”, para a mesma empresa. Nesse mesmo ano, a 20 de julho, realiza-se a sua viagem inaugural nos Açores, capitaneado

por Francisco dos Santos Franco. Media cerca de 76 metros de comprimento, alcançando 1295 toneladas, com capacidade para atingir 12 milhas de velocidade, suportar 28 passageiros e cerca de 3000 metros cúbicos de carga nos seus porões.

ES De la Empresa Insulana de Navegación, se hundió ante la Praia da Graciosa el 17 de enero de 1969. La construcción del "Terceirense", adjudica-

da por la Empresa Insulana de Navegación, data de 1949, construido en los astilleros de la Grangemouth Dockyard Co Ltd., en Inglaterra, donde ya se había producido el "Gorgulho", para la misma empresa. En ese mismo año, el 20 de julio, se realiza su viaje inaugural a las Azores, capitaneado por Francisco dos Santos Franco. Media cerca de 76 metros de largo, alzando 1295 toneladas, con capacidad para alcanzar 12 millas de velocidad, soportar 28 pasajeros y cerca de 3000 metros cúbicos de carga en sus sótanos.

[EN] Owned by the company Empresa Insulana de Navegação, it sunk in front of Praia da Graciosa on January 17th, 1969. The construction of "Terceirense", awarded by Empresa Insulana de Navegação, dates from 1949. Built on the Grangemouth Dockyard Co Ltd. shipyards, in England, where "Gorgulho" had already been commissioned for the same company, that same year, on July 20th, its maiden voyage to the

Azores took place, captained by Francisco dos Santos Franco. It measured about 76 metres in length, weighed 1295 tons, was able to reach 12 miles of speed, and could carry 28 passengers and about 3000 cubic meters of cargo in its bilges.

[FR] De la compagnie maritime Insulana, a coulé sur la plage de Graciosa le 17 Janvier 1969. La construction du "Terceirense", attribuée à la compagnie maritime Insulana, en 1949, construit dans les chantiers navals à Grangemouth Dockyard Co Ltd, en Angleterre, où "Gorgulho" avait déjà été bâti, pour la même compagnie. La même année, le 20 juillet, il effectue son voyage inaugural aux Açores, sous la direction de Francisco dos Santos Franco. Il mesurait environ 76 mètres de longueur, soulevant 1295 tonnes, avec une capacité d'atteindre 12 miles de la vitesse, amenant 28 passagers et environ 3000 mètres cubes de fret dans leurs cales.

Corvo



[PT] Porta-Contentores da Mutualista Açoriana, a 16 de dezembro de 2000 encalhou, junto ao Ilhéu da Praia, na ilha Graciosa. Em 1980, na cidade alemã de Rensdburg, situada junto à fronteira dinamarquesa, é construído o "Corvo", que é posteriormente registado, em Ponta Delgada, e torna-se parte integrante da frota da Mutualista. Este porta-contentores detinha 89 metros de comprimento, sendo tripulado por 11 marinheiros e comandado por Isaías Silva, no dia em que encalhou ao largo da Graciosa.

[ES] Portacontenedores de la Mutualista Azoriana, el 16 de diciembre de 2000 encalló, junto al Islote de Praia, en la isla Graciosa. En 1980, en la ciudad alemana de Rensdburg, situada junto a la frontera dinamarquesa, se construye el "Corvo", que es posteriormente registrado, en Ponta Delgada y se convierte en parte integrante de la flota de la Mutualista. Este portacontenedores tenía 89 metros de largo, siendo tripulado por 11 marineros y comandado por Isaías Silva, el día en que encalló a lo largo de Graciosa.

[EN] A container ship owned by the company Mutualista Açoriana, it ran aground on December 16th 2000, on Praia islet, in Graciosa Island. "Corvo" was built in 1980, in Rensdburg, a German city close to the Danish border, being later registered in Ponta Delgada, and becoming part of the Mutualista fleet. This container ship had 89 metres of length, was manned by 11 sailors and was captained by Isaías Silva on the day it ran aground off Graciosa.

[FR] Le 16 décembre 2000, le porte-conteneurs de la mutuelle azoréenne s'est échoué près l'Ilhéu da Praia, sur l'île de Graciosa. En 1980, la ville allemande de Rensdburg, situé près de la frontière danoise, est construit le "Corvo", qui est enregistré par la suite à Ponta Delgada, et devient partie intégrante de la flotte de Mutualista. Ce conteneur de 89 mètres de long, transportait 11 marins et était commandé par Isaías Silva, le jour où il s'est échoué au large de Graciosa.

Cemitério das Âncoras da Praia da Graciosa



[PT] Trata-se de uma baixa pétrea existente no fundo arenoso do antigo ancoradouro da Vila da Praia, onde os navios de maior calado lançavam âncora. Mercê dos ventos fortes ou adversas alterações meteorológicas, navios foram sendo arrastados até esta baixa pedregosa, forçados, sob pena de soçobrar, a libertar-se da âncora. O número de âncoras não está ainda todo inventariado, porquanto se trata de uma descoberta recente.

[ES] [Cementerio de las Anclas de la Praia da Graciosa] Se trata de una baja pétrea existente en el fondo arenoso del antiguo anclaje de la Vila da Praia, donde los barcos de mayor calado lanzaban ancla. Merced de los vientos fuertes o adversos cambios meteorológicos, los barcos fueron arrastrados hasta esta baja pedregosa, forzados, bajo la pena de zozobrar, libertándose de las anclas. El número de anclas no está todavía del todo inventariado, porque se trata de un descubrimiento reciente.

[EN] [Anchors' Graveyard of Praia da Graciosa] This is a rocky shallow in the sandy sea bottom of the ancient anchorage of Vila da Praia, where ships of bigger draught moored. Strong winds or adverse sudden weather changes dragged ships here, and forced them to release their anchors, to avoid sinking. The number of anchors is not fully charted yet, as this is a recent discovery.

[FR] [Cimetière des Ancres de la Plage de Graciosa] Il s'agit d'un terrain pierreux dans le fond sablonneux de l'ancien mouillage de Vila da Praia, où les plus grands navires étaient ancrés. En raison des vents forts ou des changements météorologiques défavorables, les navires étaient entraînés vers ce bas rocheux, contraints de se libérer de l'ancre. Le nombre d'ancres n'est pas encore entièrement inventorié, puisqu'il s'agit d'une découverte récente.

Her Majesty Ship Pallas



[PT] Tratava-se de uma fragata pertencente a uma tipologia pioneira na guerra naval, a classe "Pallas", de 36 peças de artilharia, que se destacou pela construção experimental, no revestimento em cobre do seu casco e na utilização de ferro como lastro. Construída em 1757, participou em diversos conflitos geopolíticos, como parte da frota inglesa, vindo a naufragar a 10 de fevereiro de 1783, junto à baía da Calheta, na ilha de São Jorge. Foi um dos primeiros naufrágios a ser objeto de escavação arqueológica no arquipélago dos Açores, no ano 2000, sendo visitável em terra, com o espólio do museu local, e no mar,

com a presença de duas peças de artilharia do navio, submersas na baía da Calheta.

[ES] Se trataba de una fragata parte de una tipología pionera en la guerra naval, la clase "Pallas", de 36 piezas de artillería, que se destacó por la construcción experimental, en el revestimiento en cobre de su casco y en la utilización de hierro como lastre. Construida en 1757, participó en diversos conflictos geopolíticos, como parte de la flota inglesa, viniendo a naufragar el 10 de febrero de 1783, junto a la bahía de Calheta, en la isla de São Jorge. Fue uno de los primeros

naufregios a ser objeto de excavación arqueológica en el archipiélago de las Azores, en el año 2000, siendo visitable en tierra, con su expolio en el museo local, y en el mar, con la presencia de dos piezas de artillería del barco, sumergidas en la bahía de Calheta.

[EN] This was a frigate belonging to a pioneer type of warships, the “Pallas” class, with 36 artillery pieces, that stood out for its experimental building, with a copper coating of the hull and the use of iron as ballast. Built in 1757, it took part in several geopolitical conflicts as part of the British fleet, and sank on February 10th 1783, nearby Calheta bay in São Jorge Island. It was one of the first shipwrecks to be subject to archaeological excavation in the Azores, in 2000. Its spoils are visible at the local museum

and the frigate, with two artillery pieces still, worth visiting through a dive in Calheta bay.

[FR] Ce fut une partie de frégate d'un type de pionnier dans la guerre navale, la classe «Pallas», 36 pièces d'artillerie, qui sont mises en évidence par la construction expérimentale, par le revêtement en cuivre de sa coquille et de l'utilisation de fer comme ballast. Construit en 1757, il a participé à plusieurs conflits géopolitiques dans le cadre de la flotte anglaise, et a coulé le 10 Février 1783, à la baie de Calheta, sur l'île de São Jorge. Il a été l'un des premiers naufrages l'objet de fouilles archéologiques aux Açores en 2000 et est ouvert aux visiteurs sur le terrain, avec la collection du musée local, et dans la mer, avec la présence de deux pièces de l'artillerie du navire, immergés dans la baie de Calheta.

Mont Ferran



[PT] No começo do mês de maio de 1864, naufragou na baía da Calheta, ilha de São Jorge, uma barca com um carregamento de linhaça, que causou grande alarido entre a população local. Tratava-se de um navio de tráfico negreiro, cujos destroços foram adquiridos pelo capitão das milícias e são ainda, parcialmente, visitáveis. Na segunda metade do século XIX, o tráfico de escravos fora já proibido pela maioria das grandes nações europeias. Todavia, são vários os relatos de embarcações que saíam do velho continente em direção à costa africana e, daí, partiam para as Américas, vendendo escravos e trazendo, na viagem de regresso, carregamentos de produtos legais, com vista a iludir as autoridades que patrulhavam os mares. A “Mont Ferran” é um dos últimos navios negreiros conhecidos em todo o mundo que se dedicou a este tráfico de forma ilegal.

[ES] A principios del mes de mayo de 1864, naufragó en la bahía de Calheta, isla de São Jorge, una barca con un cargamento de linaza, que causó gran alarido entre la población local. Se trataba de un buque de tráfico negrero, cuyos

restos fueron adquiridos por el capitán de las milicias y son aún, parcialmente, visitables. En la segunda mitad del siglo XIX, el tráfico de esclavos había sido ya prohibido por la mayoría de las grandes naciones europeas. Todavía, son varios los relatos de embarcaciones que salían del viejo continente hacia la costa africana y, de ahí, partieron hacia las Américas, vendiendo esclavos y trayendo, en el viaje de regreso, cargamentos de productos legales, con el fin de eludir a las autoridades que patrullaban los mares. La “Mont Ferran” es uno de los últimos barcos negreros conocidos en todo el mundo que se ha dedicado a este tráfico de forma ilegal.

[EN] In the beginning of May 1864, sunk in Calheta bay, São Jorge Island, a boat with a load of flaxseed that caused great commotion in the local population. It was, in fact, a slave ship, whose wrecks were acquired by the militia captain, and can still be partially visited today. In the second half of the 19th century, most of the great European powers had abolished slave traffic. However, there are various accounts of ships

sailing from Europe to the African coast, and then to the Americas, selling slaves and loading, in the return trip, legitimate produce to deceive the authorities patrolling the seas. “Mont Ferran” is one of the last illegal slave ships known in the world.

FR Au début de mai 1864, un bateau avec une cargaison de graines de lin naufragées dans la baie de Calheta, île de São Jorge, a fait beaucoup de bruit parmi la population locale. C'était un navire de commerce d'esclaves, dont l'épave a été acquise par

le capitaine de la milice et est encore partiellement visitable. Dans la seconde moitié du XIXe siècle, le trafic d'esclaves était déjà interdit par la plupart des grandes nations européennes. Cependant, plusieurs navires quittaient le vieux continent pour rejoindre la côte africaine et de là, ils partaient pour les Amériques et vendaient des esclaves, retournant avec des cargaisons légales, afin de tromper les autorités qu'ils patrouillaient les mers Mont Ferran est l'un des derniers navires négriers connus au monde à avoir participé à ce trafic illégal.

Her Majesty Ship Eriskay



PT Navio de guerra da marinha inglesa, o “Eriskay” foi construído em 1942 e entrou, de imediato, no cenário bélico da Segunda Guerra Mundial. Segundo a sua tipologia naval, integrada na chamada Classe “Faial”, terá participado em missões de patrulha de portos e prospeção de minas subaquáticas. A partir de 1943, integra o contingente naval português com o acrónimo “P8”, voltando ao serviço das forças inglesas em 1945. Nesse mesmo ano, 12 de novembro, encontrava-se de passagem pelos Açores, em direção ao Mediterrâneo, quando sucumbiu a uma forte tempestade, afundando junto à Fajã do Negro, na freguesia das Manadas, concelho das Velas, ilha de São Jorge.

ES Barco de guerra de la marina inglesa, el Eriskay fue construido en 1942 y entró, de inmediato, en el escenario bélico de la Segunda Guerra Mundial. Según su tipología naval, integrada en la llamada Clase Faial, habrá participado en misiones de patrulla de puertos y prospección de minas subacuáticas. A partir de 1943, integra el contingente naval portugués con el acrónimo "P8", volviendo al servicio de las fuerzas británicas en 1945. Ese mismo año, el 12 de noviembre, se encontraba de pasaje por las Azores, en dirección al Mediterráneo, cuando sucumbió a una fuerte tempestad, hundiéndose junto a la Fajã do Negro, en la feligresía de las Manadas, municipio de las Velas, isla de São Jorge.

EN A British Royal Navy warship built in 1942, the “HMS Eriskay” entered the Second World War scenario as soon as it was launched. According to its naval class, the so-called “Faial” Class, it might have participated in the patrolling of ports and underwater mine prospection missions. After 1943, it enters the Portuguese fleet with the acronym “P8”, returning to the services of the British forces in 1945. That same year, on November 12th, it was passing through the Azores towards the Mediterranean, when it succumbed to a strong storm, sinking nearby Fajã do Negro, parish of Manadas in the municipality of Velas, São Jorge Island.

FR Eriskay a été construit en 1942 et est entré immédiatement dans la scène de guerre de la Seconde Guerre mondiale. Selon sa typologie navale, intégrée à la classe dite de Faial, il aura participé à des missions de patrouille de ports et à l'exploration de mines sous-marines. À partir de 1943, il rejoint le contingent de la marine portugaise avec l'acronyme "P8", et retourne au service des forces britanniques en 1945. La même année, le 12 novembre, quand il traverse les Açores, vers la Méditerranée, où il succombe une forte tempête, coulant à côté de Fajã do Negro, dans la paroisse de Manadas, comté de Velas, île de São Jorge.

Porto da Urzelina



[PT] Junto a este ancoradouro, no concelho das Velas, ilha de São Jorge, encontra-se um conjunto de âncoras submersas, que contam a história daquele porto, construído em 1647 e relativamente desabrigado, face aos ventos de sueste. Existem vários relatos de embarcações que ali foram apanhadas por alterações repentinas do clima, forçadas a cortar a âncora e fugir, procurando salvar o barco e a tripulação. Como tal, este conjunto é considerado um cemitério de âncoras, genericamente enquadrável entre os séculos XVII e XX.

[ES] **[Porto de Urzelina]** Junto a este anclaje, en el municipio de las Velas, isla de São Jorge, se encuentra un conjunto de anclas sumergidas, que cuentan la historia de aquel puerto, construido en 1647 y relativamente desamparado, frente a los vientos del sureste. Hay varios relatos de embarcaciones que allí fueron atrapadas por cambios repentinos del clima, forzados a cortar el ancla y huir, buscando salvar el barco y la tripulación. Como tal, este conjunto es considerado un cementerio de anclas, genéricamente enmarcado entre los siglos XVII y XX.

[EN] **[Urzelina Harbour]** By this anchorage, in Velas municipality in São Jorge Island, there lies an agglomerate of submerged anchors, which tell the tale of this harbour, built in 1647, relatively exposed to southeast winds. There are several accounts of vessels caught here by sudden weather changes, having to cut anchor and flee, aiming to save ship and crew. As such, this set is regarded as an anchors' graveyard, generically datable between the 17th and 20th centuries.

[FR] **[Port d'Urzelina]** À côté de ce mouillage, dans la municipalité de Velas, île de São Jorge, se trouve un groupe d'ancres immergées qui retracent l'histoire de ce port construit en 1647 et relativement sans abri face aux vents du sud-est. Il y a plusieurs récits de bateaux qui ont été pris là par des changements soudains de temps, forcés de couper l'ancre et de fuir, essayant de sauver le bateau et l'équipage. En tant que tel, cet ensemble est considéré comme un cimetière d'ancres, généralement encadré entre le XVII^e et le XX^e siècle.

Caroline



© ???, Caroline

[PT] Terceiro parque arqueológico, trata-se de um veleiro construído nos estaleiros de La Loire, em Nantes, em 1895, naufragado ao largo da vila da Madalena a 3 de setembro de 1901. A carga consistia em salitre potássico, popularmente denominado nitrato do Chile, fertilizante natural destinado aos já então cansados solos europeus. A importância histórica, arqueológica e documental deste naufrágio é de tal forma relevante que foi classificado como terceiro parque arqueológico da Região Autónoma dos Açores.

[ES] Tercer parque arqueológico, se trata de un velero construido en los astilleros de La Loire, en Nante, en 1895, naufragado frente a la villa de la Madalena el 3 de septiembre de 1901. La carga consistía en salitre potásico, fertilizante natural

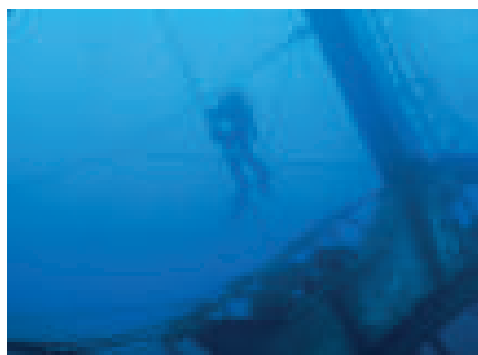
destinado a los ya entonces cansados suelos europeos, popularmente denominado Nitrato de Chile. La importancia histórica, arqueológica y documental de este naufragio es de tal forma relevante, que fue clasificado como tercer parque arqueológico de la Región Autónoma de las Azores.

[EN] The third archaeological underwater park, this is the wreck of a sailboat built in the shipyards of La Loire, Nantes, in 1895, sunk off the coast of the village of Madalena on September 3rd 1901. The cargo consisted of potassium saltpeter, popularly called Chile's nitrate, a natural fertilizer destined to the long worn out soils of Europe. The historical, archaeological and documental

importance of this shipwreck is so relevant that it ranks as the third archaeological park in the Azores Autonomous Region.

[FR] Troisième parc archéologique, c'est un voilier construit dans les chantiers navals de La Loire, à Nantes, en 1895, naufragé au large du village de Madalena le 3 septembre 1901. La cargaison était composée de salpêtre de potassium, destinée aux sols européens qui se trouvaient déjà fatigués, populairement dénommés nitrate du Chili. L'importance historique, archéologique et documentaire de ce naufrage est telle qu'elle a été classée troisième parc archéologique de la région autonome des Açores.

Viana



© Frederico Cárdigos, Viana

[PT] Bacalhoeiro pertença da Sociedade de Pescas de Aveiro, que amarró no Porto da Horta em abril de 1994. Tendo sofrido um incêndio que o inutilizou, foi afundado no dia 21 de novembro.

[ES] Bacaladero pertenece a la "Sociedade de Pescas de Aveiro", que amarró en el Puerto de la Horta en abril de 1994, habiendo sufrido un incendio que lo inutilizó, fue hundido el 21 de noviembre.

[EN] A codfish ship belonging to the company Sociedade de Pescas de Aveiro that docked in Horta's port in April 1994. It suffered a fire that disabled it and sunk on November 21st of the same year.

[FR] Bateau morutier appartenait à la "Société de pêche d'Aveiro", qui a amarré dans le port de Horta en avril 1994, après avoir subi un incendie qui l'a rendu inutilisable, a été coulé le 21 novembre.

Pontão 16



[PT] Navio que teve o seu fim de vida e, em sequência disso e por não haver melhor destino, foi afundado. De seu nome original "Pontoon 16",

apesar da sua aparente juventude e da ausência de registos sobre a sua construção, constitui uma peça com alguma relevância histórica, pois auxiliou

na construção do Porto da Madalena nos anos 80. O navio era propriedade da empresa Tecnovia Açores, que decidiu afundá-lo por já não possuir condições de navegabilidade.

[ES] Barco que tuvo su fin de vida y, en consecuencia y por no haber mejor destino, fue hundido. De su nombre original "Pontoon 16", a pesar de su aparente juventud y de la ausencia de registros sobre su construcción, constituye una pieza con alguna relevancia histórica pues ayudó en la construcción del Puerto de la Magdalena en los años 80. El barco era propiedad de la empresa Tecnovia Azores que lo decidió hundir por ya no poseer condiciones de navegabilidad.

[EN] A ship that reached the end of its useful life and was deliberately sunken. Its original name

was "Pontoon 16". Although being apparently recent and having no records on its construction, it has some historical relevance, as it helped on the construction of Madalena's port in the 80's. The ship was property of the company Tecnovia Açores that decided to sink it, since it lacked sailing conditions.

[FR] Le navire qui a eu sa fin de vie et, en conséquence de cela et parce qu'il n'y avait pas de meilleur destin, a été coulé. De son nom d'origine "Pontoon 16", malgré sa jeunesse apparente et aucun enregistrement de sa construction, est une pièce avec une certaine importance historique puisqu'il a contribué à la construction du port de Madeleine dans les années 80. Le navire appartient à la compagnie Tecnovia Açores qui a décidé de le couler car il n'avait plus de navigabilité.

Núcleo dos Canhões



[PT] Constituído no âmbito do acompanhamento arqueológico do porto da Horta, é uma reserva museológica submarina visitável, com as peças de maiores dimensões encontradas, nomeadamente várias peças de artilharia. Situado na baía de Entre Os Montes, a uma profundidade de 18 metros, engloba peças de artilharia que datam entre os séculos XVIII e XIX, provenientes dos vários navios detetados e escavados durante as obras.

[ES] **[Núcleo de los Cañones]** Constituido en el marco del acompañamiento arqueológico del puerto de la Horta, es una reserva museológica submarina visitable, con las piezas de mayores dimensiones encontradas, particularmente varias piezas de artillería, situado en la bahía de Entre Os Montes, a una profundidad de 18 metros, englobando piezas de artillería que datan entre los siglos XVIII y XIX de los varios navios detectados y excavados durante las obras.

[EN] **[Cannons Center]** Gathered in the context of the archaeological works in Horta's port, it is an underwater museum storage available for visits. Its larger guns, mainly various artillery pieces, were already found. It is located in Entre os Montes bay, at a depth of 18 metres, encompassing artillery pieces dated between the 18th and 19th centuries, belonging to several ships detected and excavated during the harbour's construction.

[FR] **[Noyau des Canons]** Constitué sous la surveillance archéologique du port de Horta, est une réserve de musée sous-marin visitable avec les pièces de plus grandes dimensions trouvées, y compris plusieurs pièces d'artillerie situées dans la baie d'Entre os Montes à une profondeur de 18 mètres, englobant des pièces d'artillerie qui datent entre le XVIII^e et le XIX^e siècle des différents navires détectés et fouillés au cours des travaux.

Main



PT Vapor construído em 1868 pela Caird & Company Greenock, com 1805 toneladas, 101.2 de comprimento e 12.2 m de boca, entrou no porto da Horta a 23 de novembro de 1892, com um incêndio a bordo, quando navegava entre Nova Orleães, nos Estados Unidos, e Liverpool, em Inglaterra. No dia seguinte foi encalhado em Porto Pim, onde se encontra.

ES Vapor construido en 1868 por Caird & Company Greenock, con 1805 toneladas, 101.2 de longitud y 12.2 m de boca, entró en el puerto de Horta el 23 de noviembre de 1892, con un incendio a bordo, cuando navegaba entre Nueva Orleans, en Estados Unidos, y Liverpool, en Inglaterra. Al día siguiente fue encallado en Porto Pim, donde se encuentra.

EN A steamship built in 1868 by Caird & Company Greenock with 1805 tons, 101.2 metres of length and 12.2 metres of maximum deck, which entered Horta's port on November 23rd 1892, with a fire on board, while sailing from New Orleans, U.S.A., to Liverpool, England. The next day it ran aground in Porto Pim, where it still lies today.

FR Construit en 1868 par la vapeur Caird & Company Greenock, avec 1805 tonnes, 101,2 long et 12,2 m de large, entré dans le port de Horta le 23 Novembre 1892, avec un incendie à bord en naviguant entre la Nouvelle-Orléans, aux États-Unis, et Liverpool en Angleterre. Le lendemain, il a été bloqué à Porto Pim, où il est.

Lakeside Bridge



PT Vapor americano de 3200 toneladas e 39 tripulantes, naufragado a 27 de dezembro de 1920, ao largo da Costa do Pão, no Pico. Ergido no estaleiro n.º 83 a partir de 20 de junho de 1919, a quilha do casco EFC 817 foi colocada no dia 26 do mesmo mês. Originalmente destinado a chamar-se "Kahnah", o vapor acabou por assumir o nome de "Lakeside Bridge", sendo lançado à água a 31 de outubro de 1919. Entregue à Shipping Board a 22 de dezembro de 1919, o "Lakeside Bridge" – que arqueava 3545 toneladas brutas – foi atribuído à rota de comércio Estados Unidos-França, sob pavilhão do armador Alexander Sprunt & Son.

ES Vapor americano de 3200 toneladas y 39 tripulantes, naufragado el 27 de diciembre de 1920, a lo largo de la Costa de Pão, en el Pico. Ergido en el astillero nº83 a partir del 20 de

junio de 1919, la quilla del casco EFC 817 fue colocada el día 26 del mismo mes. Originalmente destinado a llamarse "Kahnah", el vapor acabó por asumir el nombre de "Lakeside Bridge", siendo lanzado al agua el 31 de octubre de 1919. Entregado a la Shipping Board el 22 de diciembre de 1919, el "Lakeside Bridge" – que arqueaba 3.545 toneladas brutas – fue atribuido a la ruta de comercio Estados Unidos-Francia, bajo pabellón del armador Alexander Sprunt & Son.

EN An American steamship of 3200 tons and a crew of 29 sailors, it sank on December 27th 1920 off Costa do Pão, Pico Island. Built in shipyard number 83 from June 20th 1919 on, the EFC 817 hull's keel was laid down on the 26th of that same month. Originally destined to be "Kahnah", the steamer received the name of "Lakeside Bridge", and launched on October 31st 1919. Delivered to

the Shipping Board on December 22nd 1919, the "Lakeside Bridge" – with 3545 tons – became part of the trade route between the U.S.A. and France, under the pavilion of the ship-owner Alexander Sprunt & Son.

FR Vapeur américaine de 3200 tonnes et 39 membres d'équipage, naufragé le 27 décembre 1920 au large de la côte du pain à Pico. Érigé le 20 juin 1919 au chantier naval n° 83, la quille de

la coque EFC 817 a été placée le 26 du même mois. Initialement destiné à être appelé "Kahnah", le vapeur a finalement été appelé le "Lakeside Bridge" et a été lancé dans l'eau le 31 octobre 1919. Livré au Conseil d'Expedition Maritime le 22 décembre 1919, le "Lakeside Bridge" – soit 3 545 tonnes brutes – a été attribué à la route commerciale États-Unis-France, sous le pavillon de l'armateur Alexander Sprunt & Son.

Bidart



PT A barca "Bidart" navegava entre o porto de Thio, na Nova Caledónia, e o porto de Glasgow, na Escócia, quando afundou a 25 de maio de 1915, ao largo das Flores, com uma carga de minério de níquel no valor de 500 mil francos. Fora construída em 1901, em Nantes.

ES La barca "Bidart" realizaba entre el puerto de Thio, en Nueva Caledonia, y el puerto de Glasgow, en Escocia, cuando se hundió el 25 de mayo de 1915, frente a las Flores, con una carga de mineral de níquel por valor de 500 mil francos. Fuera construida en 1901, en Nantes.

EN The boat "Bidart" was sailing from Thio's port, in New Caledonia, to Glasgow, Scotland, when it sank on May 25th 1915, off the coast of Flores, carrying a load of nickel ore valued in 500 thousand francs. Built in 1901, in Nantes.

FR Le bateau "Bidart" se trouvait entre le port de Thio en Nouvelle-Calédonie, et le port de Glasgow en Écosse quand il a coulé le 25 mai 1915 au large des Flores avec une cargaison de minerai de nickel dans la valeur de 500 mille francs. Il a été construit en 1901 à Nantes.

Papdiamantis



PT Inicialmente batizado de "Renoir", foi um T2 Tanker da II Guerra Mundial, que abasteceu a guerra no Pacífico. Vendido à República Francesa em 1948, passou a "Ardashir" e fez a Guerra da Indochina, que levou à independência do Vietname. Afundou junto à Fajã Grande, na ilha das Flores, em 1965, já como "Papdiamantis".

ES Inicialmente bautizado como "Renoir", fue un T2 petrolero de la Segunda Guerra Mundial que abasteció la guerra en el Pacífico. Vendido a la

República Francesa en 1948 pasó a "Ardashir" e hizo la Guerra de Indochina que llevó a la independencia de Vietnam. Se hundió junto a la Fajã Grande, en la isla de Flores, en 1965 ya como "Papdiamantis".

EN Initially named "Renoir", it was a T2 tanker from the Second World War, which supplied the war in the Pacific. Sold to the French Republic in 1948, it was renamed "Ardashir" and participated in the Indochina War that led to the

independence of Vietnam. When it sank off Fajã Grande, Flores Island, in 1965, its name was already "Papadiamantis".

FR Initialement baptisé de "Renoir", il fut un pétrolier T2 de la Seconde Guerre mondiale qui

approvisionnait la guerre dans le Pacifique. Vendu à la République française en 1948, il est passé à "Ardashir" et a fait la guerre d'Indochine qui a conduit à l'indépendance du Vietnam. Il a coulé à côté du Fajã Grande, dans l'île de Flores, en 1965 déjà comme "Papadiamantis".

Batelão da Praia da Calheta das Lajes



PT Junto ao porto de recreio da vila das Lajes, na ilha das Flores, encontram-se os vestígios submersos, ainda em relativo bom estado de conservação, de um batelão que ali naufragou, devido a uma fratura na sua zona central, entre 1993 e 1994, fruto do esforço que despendeu nos trabalhos de construção da estrutura portuária.

ES [Bote de la Praia da Calheta das Lajes] Junto al puerto de recreo de la villa de Lajes, en la isla de Flores, se encuentran los vestigios sumergidos, aún en relativo buen estado de conservación, de un bote que allí naufragó, debido a una fractura en su zona central, entre 1993 y 1994, fruto del esfuerzo realizado en los trabajos de construcción de la estructura portuaria.

EN [Praia da Calheta das Lajes' Barge] By the recreational port of the village of Lajes, Flores Island, there lie the submerged remains, still in good condition, of a barge that sank there, between 1993 and 1994, due of a fracture on its central area, caused by the strain expended during the construction of that port's structure.

FR [Barge de la plage de Calheta, Lajes] A côté de la marina de Lajes sur l'île de Flores, les restes submergés sont encore en relativement bon état, une péniche qu'il y sombré en raison d'une fracture dans sa zone centrale, entre 1993 et 1994, à la suite de l'effort qu'il a consacré à la construction de la structure portuaire.

Slavonia



PT Concluído a 20 de junho de 1903, depois de passar brevemente ao serviço da British Indian Steam Navigation Ltd., foi vendido à Cunard Steam Ship Co. Ltd., sendo colocado na carreira do Atlântico Norte, passando a transportar, na ida, emigrantes europeus em busca do sonho americano e, na volta, os passageiros endinheirados de Nova Iorque para Liverpool. Naufragou, por erro do capitão, na costa do Lajedo, Flores, em 1909. A importância histórica, arqueológica e documental deste naufrágio é de tal forma relevante

que foi classificado como quarto parque arqueológico da Região Autónoma dos Açores.

ES Concluido el 20 de junio de 1903, después de pasar brevemente al servicio de la British Indian Steam Navigation Ltd., fue vendido a Cunard Steam Ship Co. Ltd, siendo colocado en la carrera del Atlántico Norte, pasando a transportar, en la ida, emigrantes europeos en busca del sueño americano y, en la vuelta, los pasajeros adinerados de Nueva York a Liverpool. En el año 1909, la

importancia histórica, arqueológica y documental de este naufragio es tan relevante que fue clasificado como cuarto parque arqueológico de la Región Autónoma de las Azores.

EN Finished on June 20th 1903, and after brief service at the British Indian Steam Navigation Ltd., it was sold to Cunard Steam Ship Co. Ltd., and assigned to the North Atlantic route. It carried to America European emigrants in search of the American dream and, in the return trip, wealthy New Yorkers to Liverpool. It sunk, due to a captain's error, in the coast of Lajedo, Flores Island, in 1909. The historical, archaeological and documental importance of this wreck is of such

relevance that it ranks as the fourth archaeological park in the Azores Autonomous Region.

FR Achevée le 20 juin 1903, après avoir été brièvement au service de British Indian Steam Navigation Ltd., elle a été vendue à Cunard Steam Ship Co. Ltd. Dans les voyages vers l'Amérique du Nord, il transportait des émigrants européens à la recherche du rêve américain et, à leur retour, de riches passagers de New York à Liverpool. Il a fait naufrage, par erreur du capitain, sur la côte de Lajedo, à Flores, en 1909. L'importance historique, archéologique et documentaire de ce naufrage est telle qu'il a été classé quatrième parc archéologique de la Région Autonome des Açores.



© N'Zinga Oliveira, *Luso*



An underwater photograph showing a vibrant coral reef on the left side of the frame. A small, reddish-brown fish with a prominent eye is visible near the coral. The background is a deep blue gradient, representing the water. The text is overlaid on the right side of the image.

O5

REGRAS DA CONVENÇÃO DA UNESCO

Reglas de la Convención
de la UNESCO

UNESCO Convention
Rules

Règles de la Convention
de l'UNESCO

O5. REGRAS DA CONVENÇÃO DA UNESCO

1 – Preservação *in situ* com primeira opção

A preservação *in situ*, como forma de preservação do património cultural subaquático, deverá ser considerada uma opção prioritária. Consequentemente, as intervenções sobre o património cultural subaquático só deverão ser autorizadas se o procedimento for compatível com a proteção desse património e só poderão ser autorizadas se, sujeitas a tal requisito, contribuírem igualmente, de forma significativa, para a proteção, o conhecimento ou a valorização desse património.

2 – Exploração comercial

A exploração comercial do património cultural subaquático para fins de transação ou especulação, ou a sua irreversível dispersão, é incompatível com a sua proteção e adequada gestão. Os elementos do património cultural subaquático não deverão ser negociados, comprados ou trocados como se se tratasse de bens de natureza comercial. A presente regra não pode ser interpretada como proibindo:

- a) A prestação de serviços de arqueologia profissionais ou de serviços conexos necessários, cuja natureza e fim estejam em plena conformidade com a presente Convenção, sob reserva da autorização dos serviços competentes;
- b) O depósito de elementos do património cultural subaquático recuperados no âmbito de um projeto de investigação em conformidade com a presente Convenção, desde que tal depósito não seja contrário ao interesse científico ou cultural ou à integridade do material recuperado nem resulte na sua irreversível dispersão, esteja conforme com as regras 33 e 34 e fique sujeito a autorização pelos serviços competentes.



© DRC, monitorização do Lidador

3 – Impacto controlado

As intervenções sobre o património cultural subaquático não deverão afetá-lo negativamente mais do que o necessário para a consecução dos objetivos do projeto.

As intervenções sobre o património cultural subaquático devem recorrer a métodos e técnicas de prospeção não destrutivos, devendo dar-se preferência à recuperação de objetos. Se a escavação ou a recuperação se revelarem necessárias para o estudo científico ou para a proteção definitiva do património cultural subaquático, as técnicas e os métodos a usar devem ser os menos destrutivos possível e contribuir para a preservação dos vestígios.

4 – Vestígios humanos e/ou sítios venerados

As intervenções sobre o património cultural subaquático não devem perturbar desnecessariamente os restos humanos ou sítios venerados.

5 – Partilha como princípio

Deve ser promovido o acesso do público ao património cultural subaquático *in situ*, exceto se tal se mostrar incompatível com a proteção e a gestão do sítio.

O5. REGLAS DE LA CONVENCIÓN DE UNESCO

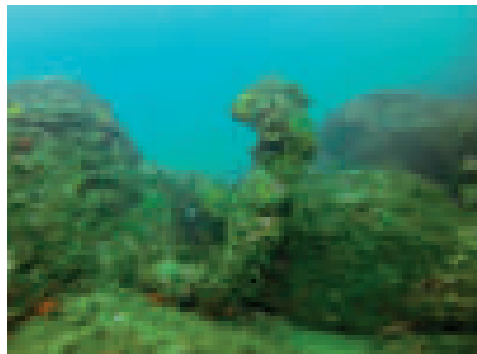
1 – Preservación *in situ* como primera opción

La conservación in situ será considerada la opción prioritaria para proteger el patrimonio cultural subacuático. En consecuencia, las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático se autorizarán únicamente si se realizan de una manera compatible con su protección y, a reserva de esa condición, podrán autorizarse cuando constituyan una contribución significativa a la protección, el conocimiento o el realce de ese patrimonio.

2 – Explotación comercial

La explotación comercial de patrimonio cultural subacuático que tenga por fin la realización de transacciones, la especulación o su dispersión irremediable es absolutamente incompatible con una protección y gestión correctas de ese patrimonio. El patrimonio cultural subacuático no deberá ser objeto de transacciones ni de operaciones de venta, compra o trueque como bien comercial. No cabrá interpretar que esta norma prohíba:

- (a) la prestación de servicios arqueológicos profesionales o de servicios conexos necesarios cuya índole y finalidad sean plenamente conformes con la presente Convención, y tengan la autorización de las autoridades competentes;*
- (b) el depósito de patrimonio cultural subacuático recuperado en el marco de un proyecto de investigación ejecutado de conformidad con esta Convención, siempre que dicho depósito no vulnere el interés científico o cultural, ni la integridad del material recuperado, ni dé lugar a su dispersión irremediable, esté de conformidad con lo dispuesto en las Normas 33 y 34 y tenga la autorización de las autoridades competentes.*



© J. Rocha, Cemitério das Âncoras, Angra do Heroísmo

3 – Impacto controlado

Las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático no deberán perjudicarlo más de lo que sea necesario para los objetivos del proyecto.

Las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático deberán servirse de técnicas y métodos de exploración no destructivos, que deberán preferirse a la recuperación de objetos. Si para llevar a cabo estudios científicos o proteger de modo definitivo el patrimonio cultural subacuático fuese necesario realizar operaciones de extracción o recuperación, las técnicas y los métodos empleados deberán ser lo menos dañinos posible y contribuir a la preservación de los vestigios.

4 – Vestigios humanos y/o sitios venerados

Las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático evitarán perturbar innecesariamente los restos humanos o los sitios venerados.

5 – Comparte como principio

Se fomentará el acceso del público al patrimonio cultural subacuático in situ, salvo en los casos en que éste sea incompatible con la protección y la gestión del sitio.

05. UNESCO CONVENTION RULES

1 – *In situ* protection as first option

The protection of underwater cultural heritage through in situ preservation shall be considered as the first option. Accordingly, activities directed at underwater cultural heritage shall be authorized in a manner consistent with the protection of that heritage, and subject to that requirement may be authorized for the purpose of making a significant contribution to protection or knowledge or enhancement of underwater cultural heritage.

2 – Commercial exploitation

The commercial exploitation of underwater cultural heritage for trade or speculation or its irretrievable dispersal is fundamentally incompatible with the protection and proper management of underwater cultural heritage. Underwater cultural heritage shall not be traded, sold, bought or bartered as commercial goods. This Rule cannot be interpreted as preventing:

- a) *the provision of professional archaeological services or necessary services incidental thereto whose nature and purpose are in full conformity with this Convention and are subject to the authorization of the competent authorities;*
- b) *the deposition of underwater cultural heritage, recovered in the course of a research project in conformity with this Convention, provided such deposition does not prejudice the scientific or cultural interest or integrity of the recovered material or result in its irretrievable dispersal; is in accordance with the provisions of Rules 33 and 34; and is subject to the authorization of the competent authorities.*



© DRC, Trabalhos de arqueologia subaquática na baía de Angra do Heroísmo

3 – Controlled impact

Activities directed at underwater cultural heritage shall not adversely affect the underwater cultural heritage more than is necessary for the objectives of the project.

Activities directed at underwater cultural heritage must use non-destructive techniques and survey methods in preference to recovery of objects. If excavation or recovery is necessary for the purpose of scientific studies or for the ultimate protection of the underwater cultural heritage, the methods and techniques used must be as non-destructive as possible and contribute to the preservation of the remains.

4 – Human remains or venerated sites

Activities directed at underwater cultural heritage shall avoid the unnecessary disturbance of human remains or venerated sites.

5 – Sharing as principle

Public access to in situ underwater cultural heritage shall be promoted, except where such access is incompatible with protection and management.

O5. RÈGLES DE LA CONVENTION DE L'UNESCO

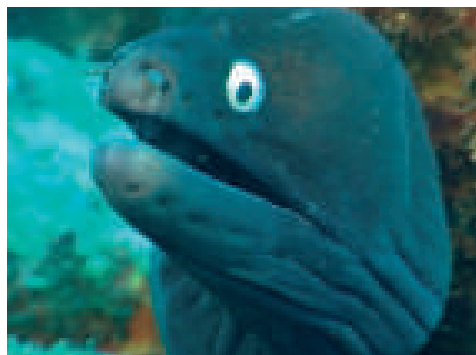
1 – Préservation in situ comme première option

Pour préserver le patrimoine culturel subaquatique, la conservation in situ doit être considérée comme l'option prioritaire. En conséquence, les interventions sur le patrimoine culturel subaquatique ne sont autorisées que lorsqu'il y est procédé d'une manière compatible avec la protection de ce patrimoine et peuvent être autorisées, à cette condition, lorsqu'elles contribuent de manière significative à la protection, à la connaissance ou à la mise en valeur dudit patrimoine.

2 – Exploitation commerciale

L'exploitation commerciale du patrimoine culturel subaquatique à des fins de transaction ou de spéculation ou sa dispersion irrémédiable est foncièrement incompatible avec la protection et la bonne gestion de ce patrimoine. Les éléments du patrimoine culturel subaquatique ne peuvent faire l'objet de transactions ni d'opérations de vente, d'achat ou de troc en tant qu'articles de nature commerciale. La présente règle ne peut être interprétée comme empêchant:

- (a) la fourniture de services archéologiques professionnels ou de services connexes nécessaires dont la nature et le but sont pleinement conformes à la présente Convention, sous réserve de l'autorisation des services compétents;*
- (b) le dépôt d'éléments du patrimoine culturel subaquatique, récupérés dans le cadre d'un projet de recherche conduit en conformité avec la présente Convention, pourvu que ce dépôt ne porte pas atteinte à l'intérêt scientifique ou culturel ou à l'intégrité des éléments récupérés ni n'entraîne leur dispersion irrémédiable, qu'il soit conforme aux dispositions des règles 33 et 34 et qu'il soit soumis à l'autorisation des services compétents.*



© Nuno Sá, Biologia Marinha

3 – Impact contrôlé

Les interventions sur le patrimoine culturel subaquatique ne le perturbent pas plus qu'il n'est nécessaire pour atteindre les objectifs du projet.

Les interventions sur le patrimoine culturel subaquatique font appel à des techniques et à des prospections non destructrices, de préférence à la récupération des objets. Si des fouilles ou la récupération se révèlent nécessaires à des fins d'étude scientifique ou de protection définitive du patrimoine culturel subaquatique, les méthodes et les techniques utilisées doivent être le moins destructrices possible et favoriser la préservation des vestiges.

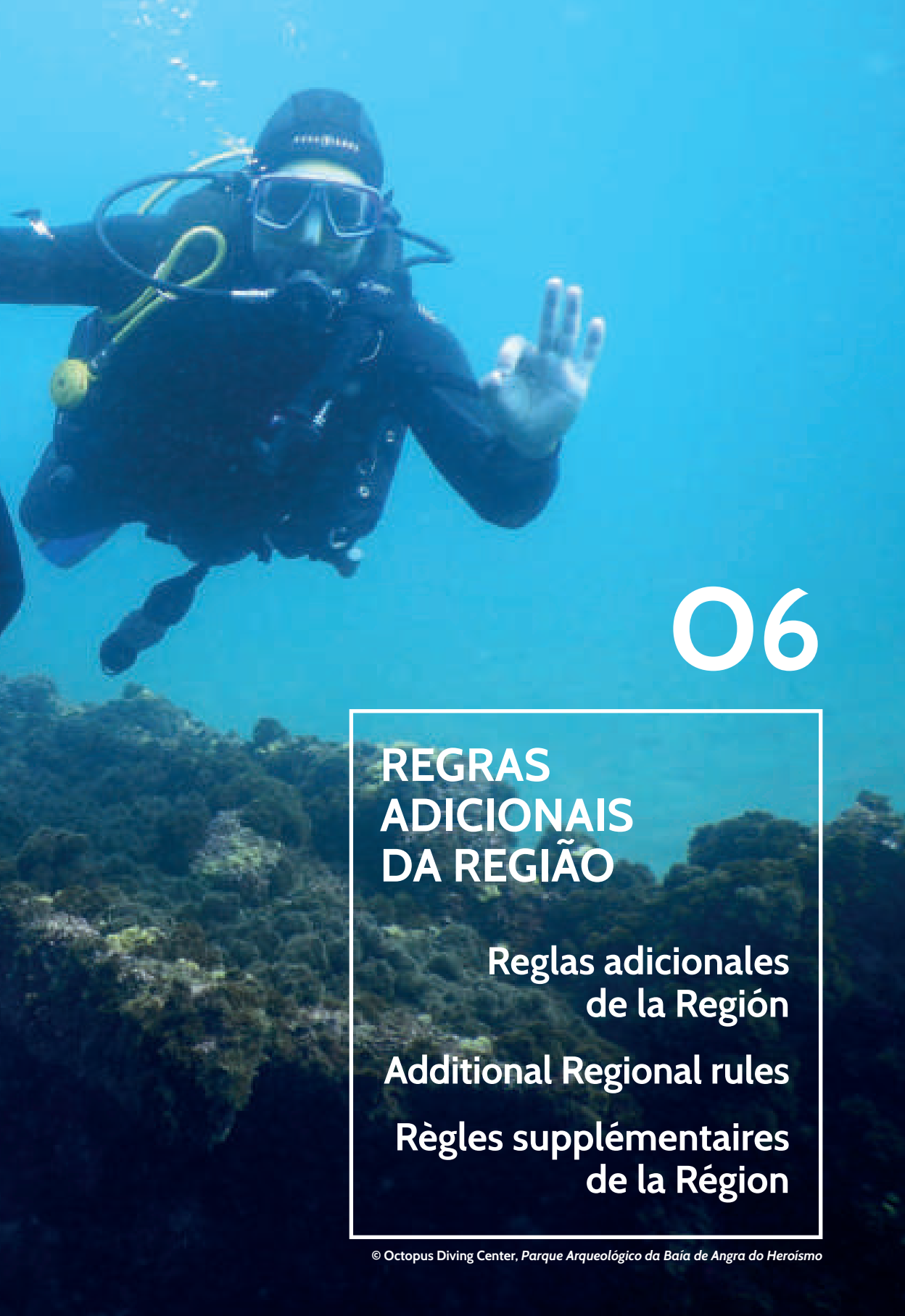
4 – Vestiges humains et/ou sites vénéralisés

Les interventions sur le patrimoine culturel subaquatique ne perturbent pas inutilement les restes humains ni les lieux sacrés.

5- Partage comme principe

L'accès du public au patrimoine culturel subaquatique in situ doit être favorisé, sauf dans les cas où celui-ci serait incompatible avec la protection et la gestion du site.



A diver in full scuba gear, including a black wetsuit, a black BCD, a black mask, and a black cap, is swimming underwater. The diver is holding a hand signal with their right hand, showing five fingers. The background is a clear blue ocean with some rocky terrain visible at the bottom.

06

REGRAS ADICIONAIS DA REGIÃO

**Reglas adicionales
de la Región**

Additional Regional rules

**Règles supplémentaires
de la Région**

O6. REGRAS ADICIONAIS DA REGIÃO

1 – Uso de detetores de metais

Decreto Legislativo Regional n.º 6/2018/A, de 16 de maio, artigo 4.º, ponto 1

A atividade arqueológica na Região Autónoma dos Açores é reconduzida à condição de empreendimento estritamente científico, sendo proibidas as práticas destrutivas ou intrusivas que possam vir a destruir os bens culturais arqueológicos, terrestres ou subaquáticos e respetivas zonas envolventes.

Lei 107/2001, de 8 de setembro, artigo 75.º, ponto 6

Depende de prévia emissão de licença a utilização de detetores de metais e de qualquer outro equipamento de detecção ou processo destinados à investigação arqueológica, nos termos da lei.

2 – Achados fortuitos

Lei 107/2001 de 8 de setembro, artigo 78.º

1 - Quem encontrar, em terreno público ou particular, ou em meio submerso, quaisquer testemunhos arqueológicos, fica obrigado a dar conhecimento do achado no prazo de quarenta e oito horas à administração do património cultural competente ou à autoridade policial, que assegurará a guarda desses testemunhos e de imediato informará aquela, a fim de serem tomadas as providências convenientes.

2 - A descoberta fortuita de bens móveis arqueológicos com valor comercial confere ao achador o direito a uma recompensa, nos termos da lei.

Decreto Legislativo Regional n.º 6/2018/A, de 16 de maio, artigo 27.º, ponto 1

Quem por acaso achar ou localizar quaisquer testemunhos arqueológicos, em terreno público ou particular, ou em meio subaquático, fica obrigado a comunicar a ocorrência diretamente ao departamento do Governo Regional competente em matéria de cultura, ou a qualquer autoridade policial, ou, ainda, no caso de ocorrer em meio subaquático, ao órgão local do sistema de autoridade marítima ou estância aduaneira com jurisdição sobre a área do achado, no prazo de quarenta e oito horas.

3 – Propriedade dos bens e os museus

Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, artigo 74.º, ponto 3

Os bens provenientes da realização de trabalhos arqueológicos constituem património nacional, competindo ao Estado e às Regiões Autónomas proceder ao seu arquivo, conservação, gestão, valorização e divulgação através dos organismos vocacionados para o efeito, nos termos da lei.

Decreto Legislativo Regional n.º 6/2018/A, de 16 de maio, artigo 20.º

O espólio resultante de pesquisas arqueológicas, terrestres ou subaquáticas, deve ser depositado e conservado após a conclusão dos trabalhos arqueológicos e do respetivo estudo e inventário, na instituição que for indicada pelo membro do Governo Regional competente em matéria de cultura, em cooperação com os organismos competentes do Estado, sob proposta da direção regional competente em matéria de cultura.

Decreto Legislativo Regional n.º 25/2016/A, de 22 de novembro, que aprova o Regime Jurídico dos Museus da Região Autónoma dos Açores

Artigo 14.º

Incorporação de bens arqueológicos

1 – A incorporação de bens arqueológicos provenientes de trabalhos arqueológicos e de achados fortuitos é efetuada em museus.

2 – A incorporação referida no número anterior é feita preferencialmente em museus da Rede de Museus e Coleções Visitáveis dos Açores.

4 – Parques arqueológicos e o Roteiro

Lei 107/2001, de 8 de setembro, artigo 74.º

4 - Entende-se por parque arqueológico qualquer monumento, sítio ou conjunto de sítios arqueológicos de interesse nacional, integrado num território envolvente marcado de forma significativa pela intervenção humana passada, território esse que integra e dá significado ao monumento, sítio ou conjunto de sítios, e cujo ordenamento e gestão devam ser determinados pela necessidade de garantir a preservação dos testemunhos arqueológicos aí existentes.

5 - Para os efeitos do disposto no número anterior, entende-se por território envolvente o contexto natural ou artificial que influencia, estática ou dinamicamente, o modo como o monumento, sítio ou conjunto de sítios é percebido.

Decreto Legislativo Regional n.º 6/2018/A, de 16 de maio, artigo 36.º, ponto 1

ES

O6. REGLAS ADICIONALES DE LA REGIÓN

1 - Uso de detectores de metales

Decreto Legislativo Regional n.º 6/2018 / A, de 16 de mayo, artículo 4, punto 1

La actividad arqueológica en la Región Autónoma de las Azores es reconducida a la condición de emprendimiento estrictamente científico, estando prohibidas las prácticas destructivas o intrusivas que puedan destruir los bienes culturales arqueológicos, terrestres o subacuáticos y respetadas zonas circundantes.

Ley 107/2001, de 8 de septiembre, artículo 75, apartado 6

Entende-se por “parque arqueológico” qualquer monumento, sítio ou conjunto de sítios arqueológicos de interesse relevante, integrado num território demarcado, cujo ordenamento e gestão devam ser determinados pela necessidade de garantir a preservação e fruição dos testemunhos arqueológicos aí existentes.

5 – Proteção dos bens

Artigo 75.º da Lei 107/2001, de 8 de setembro

1 - Aos bens arqueológicos será desde logo aplicável, nos termos da lei, o princípio da conservação pelo registo científico.

2 - Em qualquer lugar onde se presuma a existência de vestígios, bens ou outros indícios arqueológicos, poderá ser estabelecida com carácter preventivo e temporário, pelo órgão da administração do património cultural competente, uma reserva arqueológica de proteção, por forma a garantir-se a execução de trabalhos de emergência, com vista a determinar o seu interesse.

Depende de la previa emisión de licencia la utilización de detectores de metales y de cualquier otro equipo de detección o proceso destinados a la investigación arqueológica, de conformidad con la ley.

2 - Hallazgos fortuitos

Ley 107/2001 de 8 de septiembre, artículo 78.º

1 - El que encuentre, en terreno público o particular, o en medio sumergido, cualquier testimonio arqueológico, queda obligado a dar conocimiento del hallazgo en el plazo de cuarenta y ocho horas a la administración del patrimonio cultural competente o a la autoridad policial, que asegurará la custodia de esos testigos y de inmediato informará aquella, a fin de tomar las medidas convenientes.

2 - El descubrimiento fortuito de bienes muebles arqueológicos con valor comercial confiere al hallazgo el derecho a una recompensa, en los términos de la ley.

Decreto Legislativo Regional n.º 6/2018 / A, de 16 de mayo, artículo 27.º, punto 1

Quien por casualidad encuentre o localice cualquier testimonio arqueológico, en terreno público o particular, o en medio subacuático, queda obligado a comunicar la ocurrencia directamente al departamento del Gobierno Regional competente en materia de cultura, o a cualquier autoridad policial, o, en caso de ocurrir en medio subacuático, al órgano local del sistema de autoridad marítima o aduana con jurisdicción sobre el área del hallazgo, en el plazo de cuarenta y ocho horas.

3 - Propiedad de los bienes y los museos

Ley n.º 107/2001, de 8 de septiembre, artículo 74, punto 3

Los bienes provenientes de la realización de trabajos arqueológicos constituyen patrimonio nacional, compitiendo al Estado y a las Regiones Autónomas proceder a su archivo, conservación, gestión, valorización y divulgación a través de los organismos orientados para tal efecto, en los términos de la ley.

Decreto Legislativo Regional n.º 6/2018 / A, de 16 de mayo, artículo 20.

El expolio resultante de investigaciones arqueológicas, terrestres o subacuáticas, debe depositarse y conservarse después de la conclusión de los trabajos arqueológicos y del correspondiente estudio e inventario, en la institución que sea indicada por el miembro del Gobierno regional competente en materia de cultivo, en cooperación con los organismos competentes del Estado, bajo la propuesta de la dirección regional competente en materia de cultura.

Decreto Legislativo Regional n.º 25/2016 / A, de 22 de noviembre, aprueba el Régimen Jurídico de los Museos de la Región Autónoma de las Azores.

Artículo 14.º Incorporación de bienes arqueológicos

1 - *La incorporación de bienes arqueológicos provenientes de trabajos arqueológicos y de hallazgos fortuitos se efectúa en museos.*

2 - *La incorporación referida en el número anterior se hace preferentemente en museos de la Red de Museos y Colecciones Visitables de las Azores.*

4 - Parques arqueológicos y la Ruta

Ley 107/2001, de 8 de septiembre, artículo 74.º

4 - *Se entiende por parque arqueológico cualquier monumento, sitio o conjunto de sitios arqueológicos de interés nacional, integrado en un territorio envolvente marcado de forma significativa por la intervención humana pasada, territorio que integra y da significado al monumento, sitio o conjunto de sitios, y cuya ordenación y gestión deben determinarse por la necesidad de garantizar la preservación de los testimonios arqueológicos allí existentes.*

5 - *A los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, se entiende por territorio circundante el contexto natural o artificial que influye, estática o dinámicamente, la forma en como se concibe el monumento, sitio o conjunto de sitios.*

Decreto Legislativo Regional n.º 6/2018 / A, de 16 de mayo, artículo 36, punto 1

Se entiende por "parque arqueológico" cualquier monumento, sitio o conjunto de sitios arqueológicos de interés relevante, integrado en un territorio demarcado, cuya ordenación y gestión deban ser determinados por la necesidad de garantizar la preservación y fruición de los testimonios arqueológicos allí existentes.

5 - Protección de los bienes

Artículo 75. n.º de la Ley 107/2001, de 8 de septiembre

1. *A los bienes arqueológicos se aplicará, en virtud de la ley, el principio de la conservación por el registro científico.*

2 - En cualquier lugar donde se presuma la existencia de vestigios, bienes u otros indicios arqueológicos, podrá establecerse con carácter preventivo y temporal, por el órgano de la

administración del patrimonio cultural competente, una reserva arqueológica de protección, de forma que se garantice la ejecución de trabajos de emergencia, con el fin de determinar su interés.

EN

O6. ADDITIONAL REGIONAL RULES

1 – Use of metal detectors

Regional Legislative Decree 6/2018/A, of May 16th, article 4, point 1

The archaeological activity in the Azores's Autonomous Region is reappointed to the condition of a strictly scientific endeavour, being forbidden destructive or intrusive practices that may destroy the archaeological cultural assets, on land or underwater, and respective surrounding areas.

Law 107/2001, of September, 8th, article 75, point 6

In accordance with the law, the use of metal detectors and any other detection equipment or process intended for archaeological research depends on the prior granting of a licence.

2 – Fortuitous findings

Law 107/2001 of 8th September, article 78

1 - *Whoever finds, either in public or private land, or submerged, any archaeological remains, must report the find within forty-eight hours to the competent cultural heritage administration or police authority that will ensure the safeguard of these testimonies and immediately inform the cultural administration, that will take the appropriate measures.*

2 - *The fortuitous discovery of movable archaeological assets with commercial value gives the finder the right for a reward in accordance with the law.*

Regional Legislative Decree 6/2018/A, of May 16th, article 27, point 1

Whoever by chance finds or locates any archaeological remains, either on public or private land, or on underwater environment shall communicate the happening directly to the Regional Government department qualified for cultural affairs, or to any police authority, or, even, in the case of underwater findings, to the local bureau of maritime or customs authority with jurisdiction in the area of the finding, within forty-eight hours.

3 – Assets' property and museums

Law 107/2001 of September 8th, article 74, point 3

Assets coming from archaeological works constitute national heritage, being up to the State and the Autonomous Region to undertake their archiving, conservation, management, appreciation and promotion through the bodies suited for this purpose, in accordance with the law.

Regional Legislative Decree 6/2018/A, of May 16th, article 20

Assets resulting from archaeological research, on land or underwater, shall be deposited and preserved, after the conclusion of the archaeological works and their respective study and inventory, in the institution thus indicated by the Regional Government, in cooperation with the qualified bodies of the State, under proposal of the regional directorate qualified for cultural affairs.

Regional Legislative Decree 25/2016/A of November 22nd, which approves the legal framework of the Museums of the Azores Autonomous Region

Article 14

Incorporation of archaeological assets

1 - The incorporation of archaeological assets from archaeological works and fortuitous findings is carried out in museums.

2 - The incorporation referred in the previous article is done preferably in museums of the Museums and Public Access Collections Network of the Azores.

4 – Archaeological Parks and the Guide

Law 107/2001, of September 8th, article 7

4 - An archaeological park is defined as any monument, archaeological site or set of sites of national interest, integrated in a surrounding territory significantly marked by past human intervention. The planning and management of this territory that integrates and gives meaning to the monument, site or set of sites, shall be determined by the need of preservation of the archaeological testimonies therein.

5 - For the purposes of the previous number, a surrounding territory is defined by the natural or artificial context that influences, statically or

dynamically, the way that the monument, site or set of sites, is perceived.

Regional Legislative Decree 6/2018/A, of May 16th, article 36, point 1

An "archaeological park" is defined as any monument, archaeological site or set of sites, of relevant interest, integrated in a marked territory, whose planning and management shall be determined by the necessity of ensuring the preservation and fruition of the archaeological assets therein.

5 – Assets protection

Article 75 of Law 107/2001, of September 8th

1-To the archaeological assets shall be applied, according to the law, the principle of conservation through scientific registry.

2-Wherever archaeological traces, assets or other evidences may be presumably found, a preventive and temporary protective archaeological reserve may be established by the qualified cultural department of the administration, to guarantee the execution of emergency archaeological works, aiming to determine their interest.

FR

O6. RÈGLES SUPPLÉMENTAIRES DE LA RÉGION

1 - Utilisation de détecteurs de métaux

Décret législatif régional 6/2018 / A, du 16 mai, article 4, point 1

L'activité archéologique dans la Région Autonome des Açores est reléguée à la condition d'une entreprise

strictement scientifique, et les pratiques destructrices ou intrusives qui pourraient détruire les biens culturels archéologiques, terrestres ou sous-marins et les zones environnantes sont interdites.

Loi 107/2001, du 8 septembre, article 75, paragraphe 6

L'utilisation de détecteurs de métaux et de tout autre équipement ou procédé de détection destiné à l'investigation archéologique, conformément à la loi, dépend de la délivrance préalable d'une licence.

2 - Trouvailles fortuites

Loi 107/2001 du 8 septembre, article 78

1. Toute personne qui trouve une preuve archéologique sur un terrain public ou privé ou dans un environnement submergé est tenue d'informer l'administration du patrimoine culturel du Gouvernement de la Région Autonome des Açores ou l'autorité policière de la découverte dans les quarante-huit heures, témoignage et en informe rapidement ce dernier afin de prendre les mesures appropriées.

2 - La découverte fortuite de biens meubles archéologiques à valeur commerciale donne droit au découvreur à une récompense, selon la loi.

Décret législatif régional 6/2018 / A, du 16 mai, article 27, point 1

1 - “Quiconque trouve ou trouve des preuves archéologiques, sur un terrain public ou privé, ou dans un environnement sous-marin, est obligé de communiquer l'incident directement au département du gouvernement régional responsable de la culture, ou à toute autorité policière, ou, dans le cas d'un environnement sous-marin, à l'organisme local du système d'autorité maritime ou au bureau de douane compétent dans le domaine de la constatation, dans les quarante-huit heures.”

3 - Propriété et musées

Loi n° 107/2001 du 8 septembre, article 74, paragraphe 3

Les marchandises de la réalisation des travaux archéologiques sont des trésors nationaux, la concurrence à l'État et les régions autonomes entreprendre le fichier, la conservation, la gestion, la mise en valeur et la diffusion par des organismes voués à cet effet, conformément à la loi.

Décret législatif régional 6/2018 / A, du 16 mai, article 20

Le butin résultant de la recherche archéologique, la terre ou sous l'eau, seront déposés et maintenus, après l'achèvement des travaux archéologiques et l'étude respective et de l'inventaire, l'institution qui est indiquée par le membre compétent du gouvernement régional dans le domaine de la culture, en coopération avec les organismes de

l'Etat, sur proposition de l'autorité régionale responsable de la culture.

Décret législatif régional n° 25/2016 / A, du 22 novembre, approuve le régime juridique des musées de la région autonome des Açores

Article 14 Incorporation de biens archéologiques

1 - L'incorporation de biens archéologiques provenant d'œuvres archéologiques et de découvertes fortuites est faite dans les musées

2 - L'incorporation mentionnée dans le numéro précédent est faite de préférence dans les musées du Réseau des musées et des collections visibles des Açores.

4 - Les parcs archéologiques et la Feuille de Route

Loi 107/2001, du 8 septembre, article 74

4 - Il est entendu par le parc archéologique un monument, un site ou un ensemble de sites archéologiques d'intérêt national, une partie d'un territoire environnant marqué de façon significative par un passé territoire d'intervention humaine qui intègre et donne un sens au monument, site ou groupe de sites, et dont la planification et la gestion doivent être déterminées par la nécessité d'assurer la préservation des preuves archéologiques qui s'y trouvent.

5 - Aux fins du paragraphe précédent, le territoire environnant s'entend comme le contexte naturel ou artificiel qui influence, de façon statique ou dynamique, la perception du monument, du site ou de l'ensemble des sites.

Décret législatif régional 6/2018 / A, du 16 mai, article 36, point 1

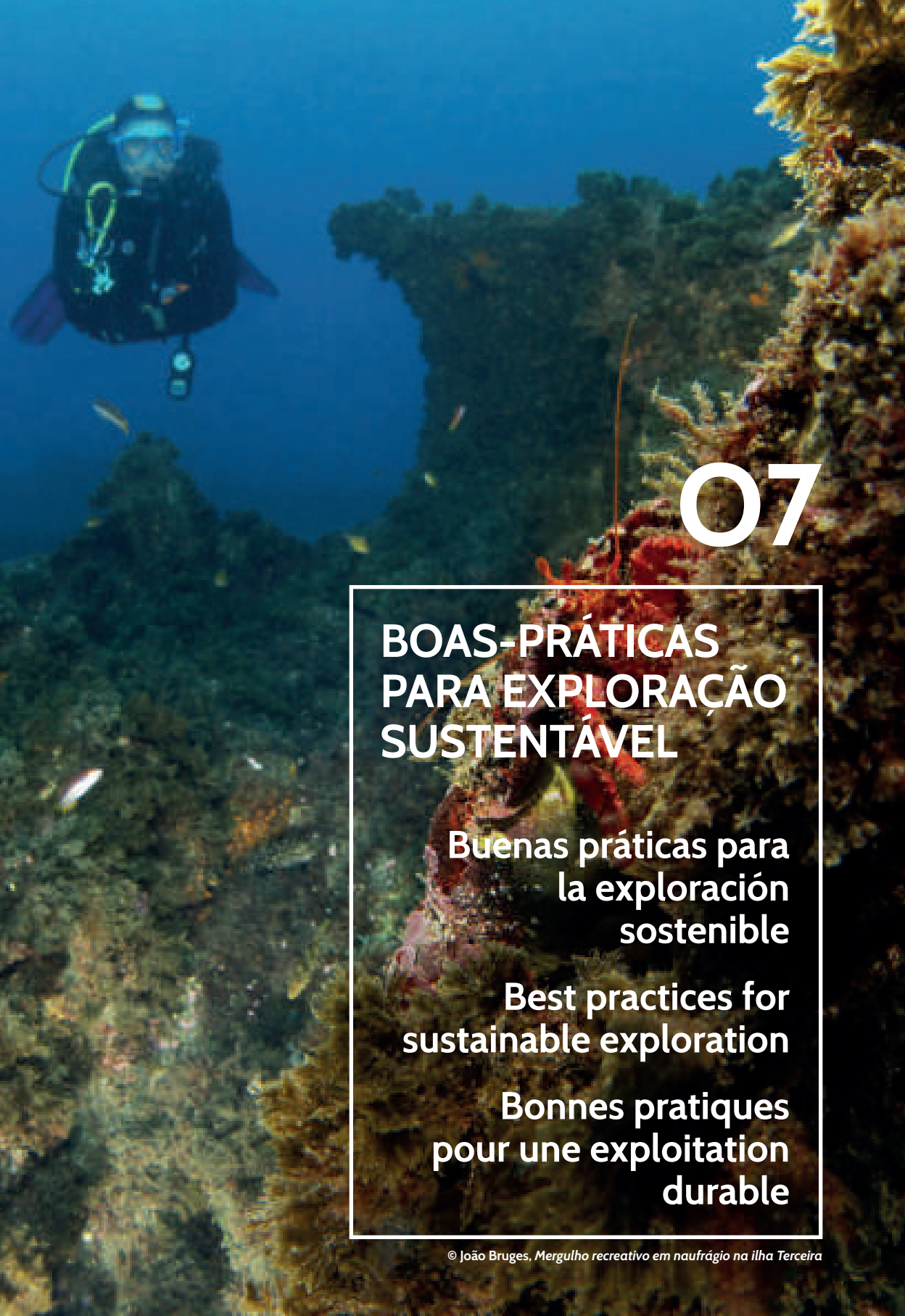
Il est entendu par « parc archéologique » un monument, un site ou un ensemble de sites archéologiques d'intérêt majeur, une partie d'un territoire délimité, dont la planification et la gestion devrait être déterminée par la nécessité d'assurer la préservation et la jouissance des preuves y existant archéologique.

5 - Protection de la propriété

Article 75 de la loi 107/2001 du 8 septembre

1 - Le principe de conservation par le registre scientifique s'applique immédiatement aux biens archéologiques, conformément à la loi.

2 - Lorsqu'une preuve archéologique, un bien ou une autre preuve est présumée, une réserve archéologique de protection peut être établie à titre préventif et temporaire par l'organe compétent de l'administration du patrimoine culturel, afin de garantir travail d'urgence, afin de déterminer leur intérêt.

A full-page background image showing a scuba diver in a black wetsuit and mask swimming over a large, dark shipwreck structure. The water is clear blue, and the wreck is covered in green and brown marine life. The number '07' is overlaid in white on the right side.

07

BOAS-PRÁTICAS PARA EXPLORAÇÃO SUSTENTÁVEL

**Buenas prácticas para
la exploración
sostenible**

**Best practices for
sustainable exploration**

**Bonnes pratiques
pour une exploitation
durable**

PT

O7. BOAS-PRÁTICAS PARA EXPLORAÇÃO SUSTENTÁVEL

O compromisso entre as autoridades que têm por incumbência gerir o património cultural subaquático e os utilizadores do mesmo – no caso, operadores de mergulho e grupos organizados de mergulho – é alicerçado nos interesses comuns e na mútua confiança.

Nesse sentido foi firmado um protocolo de colaboração entre a Associação de Operadores de Mergulho dos Açores e a Direção Regional da Cultura do Governo Regional dos Açores que, sinteticamente, responsabiliza todos os envolvidos na defesa da preservação desse património comum.

A Associação, porquanto tem os seus associados dispersos pelos mais diversos portos e estando em contacto diário com o mar, responsabilizou-se por:

ES

O7. BUENAS PRÁCTICAS PARA LA EXPLORACIÓN SOSTENIBLE

El compromiso entre las autoridades que tienen por incumbencia gestionar el patrimonio cultural subacuático y los usuarios del mismo – en el caso, los operadores de buceo y los grupos organizados de buceo – se basa en los intereses comunes y en la mutua confianza.

En ese sentido se firmó un protocolo de colaboración entre la Asociación de Operadores de Buceo de las Azores y la Dirección Regional de Cultura del Gobierno Regional de las Azores que, sintéticamente, responsabiliza a todos los involucrados en la defensa de la preservación de ese patrimonio común.

La Asociación, por en cuanto tiene sus asociados dispersos por los más diversos puertos y estando en contacto diario con el mar, se responsabilizó por:

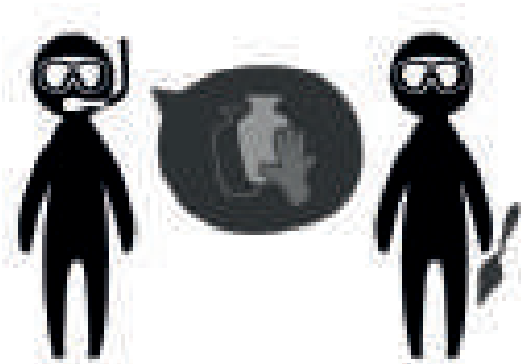
O1.

PT Reportar, às autoridades competentes, toda e qualquer ação levada a cabo por caçadores de tesouro e ações pontuais de saque.

ES Informar, a las autoridades competentes, cualquier acción llevada a cabo por cazadores de tesoros y acciones puntuales de saqueamiento.

EN Reporting to the competent authorities all and any activities carried out by treasure hunters and one-off looting.

FR Rendre compte aux autorités compétentes des mesures prises par les chasseurs de trésors et des actions ponctuelles.



EN

O7. BEST PRACTICES FOR SUSTAINABLE EXPLORATION

The commitment among the authorities that manage underwater cultural heritage and its users – in this case, diving operators and organized diving groups – is grounded on common interests and mutual trust.

For that matter, a collaboration protocol signed between the Azores Diving Operators Association and the Regional Directorate for Culture of the Azores Regional Government, in sum, assigns accountability to all involved in the defense of the preservation of this common heritage.

The Association, whose members are scattered throughout several ports and in daily contact with the sea, is accountable for:

FR

O7. BONNES PRATIQUES POUR UNE EXPLOITATION DURABLE

Le compromis entre les autorités responsables de la gestion du patrimoine culturel subaquatique et ses utilisateurs – en l'occurrence les opérateurs de plongée et les groupes de plongée organisés – repose sur des intérêts communs et une confiance mutuelle.

Cet effet a été signé un accord de coopération entre l'Association d'Opérateurs de Plongée des Açores et de la Direction Régionale de la Culture du Gouvernement Régional des Açores qui synthétiquement, responsabilise tous les impliqués dans la défense de la préservation de ce patrimoine commun.

L'Association, dont les membres sont dispersés par les ports les plus divers et en contact quotidien avec la mer, s'est responsabilisé par:

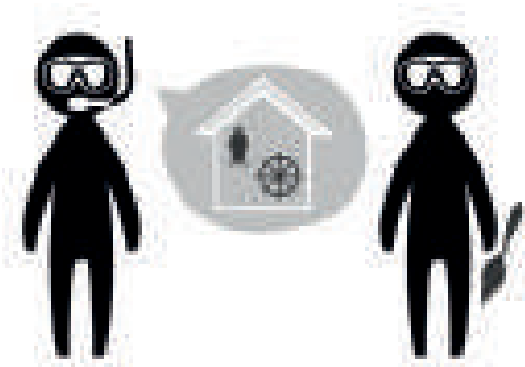
O2.

PT Informar as autoridades competentes de coleções privadas, construídas através da aquisição ilegal de património cultural subaquático.

ES Informar a las autoridades competentes de colecciones privadas, construidas a través de la adquisición ilegal de patrimonio cultural subacuático.

EN Informing the competent authorities about private collections, gathered through the illegal acquisition of underwater cultural heritage.

FR Informer les autorités compétentes des collections privées, construites à travers l'acquisition illégale du patrimoine culturel subaquatique.



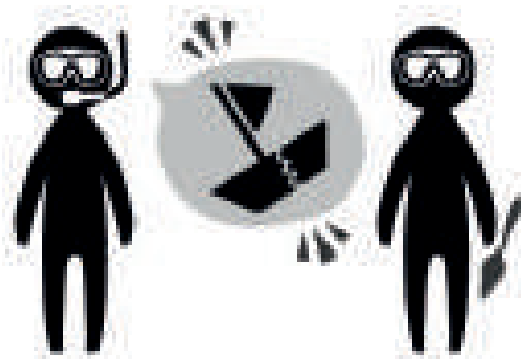
O3.

PT Informar as autoridades competentes quando forem descobertos novos sítios subaquáticos de interesse histórico-arqueológico.

ES Informar a las autoridades competentes cuando se descubren nuevos sitios subacuáticos de interés histórico-arqueológico.

EN Informing the competent authorities when new underwater sites of historical and archaeological interest are found.

FR Informer les autorités compétentes lorsque de nouveaux sites sous-marins d'intérêt archéologique et historique sont découverts.



O4.

PT Colaborar no desenvolvimento do trabalho de pesquisa e inventariação de novos locais e ocorrências patrimoniais de interesse para o alargamento do *Roteiro do Património Cultural Subaquático dos Açores*.

ES Colaborar en el desarrollo del trabajo de investigación e inventariado de nuevos locales y ocurrencias patrimoniales de interés para la ampliación de la *Ruta del Patrimonio Cultural Subacuático de las Azores*.

EN Cooperating in the development of research and inventory works on new sites and heritage occurrences of interest for the enlargement of *The Underwater Cultural Heritage Guide of the Azores*.

FR Collaborer au développement du travail de recherche et à l'inventaire de nouveaux sites et d'occurrences patrimoniales d'intérêt pour l'extension de la *Feuille de Route du Patrimoine Culturel des Açores*.



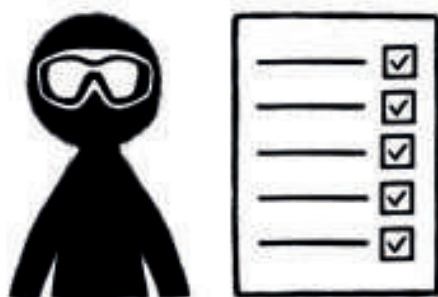
O5.

PT Cumprir e fazer cumprir as boas-práticas de visita aos bens culturais subaquáticos visitáveis.

ES Cumplir y hacer cumplir las buenas prácticas de visita a los bienes culturales subacuáticos visitables.

EN Complying with and enforcing best practices when visiting public access underwater cultural assets.

FR Respecter et appliquer les bonnes pratiques de visite des biens culturels sous-marins en visite.



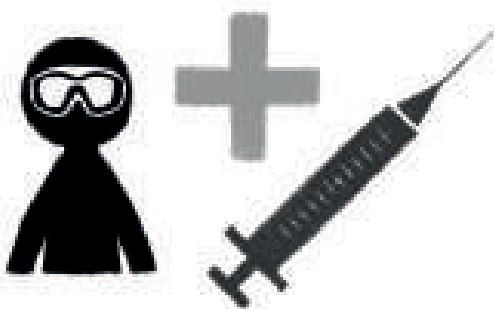
O6.

PT Adicionalmente, por prevenção, aconselha-se que assegure que os mergulhadores que visitem os locais do *Roteiro*, tenham a vacina antitetânica válida.

ES Adicionalmente, por prevención, se aconseja que se asegure, que los buceadores que visiten los locales de la *Ruta*, tengan la vacuna antitetánica válida.

EN Additionally, for prevention, ensuring that the divers visiting the *Guide's* locations bear a valid anti-tetanic vaccine.

FR De plus, par la prévention, il est conseillé de s'assurer que les plongeurs qui visitent les endroits sur la *Feuille de Route* ont le vaccin contre le tétanos valide.





**O CÓDIGO DE ÉTICA
DO MERGULHADOR NO
PATRIMÓNIO CULTURAL
SUBAQUÁTICO DA
UNESCO. EU PROTEJO,
EU PRESERVO**

**El código de ética del buceador
en el patrimonio cultural
subacuático de la UNESCO.
Yo protejo, yo preservo**

**UNESCO code of ethics for diving
on submerged archeological sites.
I protect, I preserve**

**Le code de déontologie du plongeur
dans le patrimoine culturel
subaquatique de l'UNESCO.
Je protège, je préserve**

PT

O8. O CÓDIGO DE ÉTICA
DO MERGULHADOR
NO PATRIMÓNIO CULTURAL
SUBAQUÁTICO DA UNESCO.
EU PROTEJO, EU PRESERVO

ES

O8. EL CÓDIGO DE ÉTICA
DEL BUCEADOR EN EL
PATRIMONIO CULTURAL
SUBACUÁTICO DE LA
UNESCO. YO PROTEJO,
YO PRESERVO

EN

O8. UNESCO CODE
OF ETHICS FOR DIVING
ON SUBMERGED
ARCHAEOLOGICAL SITES.
I PROTECT, I PRESERVE

FR

O8. LE CODE DE
DÉONTOLOGIE DU
PLONGEUR DANS LE
PATRIMOINE CULTUREL
SUBAQUATIQUE DE
L'UNESCO. JE PROTÈGE,
JE PRÉSERVE

01.

PROTEGER O PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO PARA AS GERAÇÕES FUTURAS

PROTEJA EL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO PARA LAS GENERACIONES FUTURAS

PROTECT UNDERWATER CULTURAL HERITAGE FOR FUTURE GENERATIONS

PROTÉGEZ LE PATRIMOINE CULTUREL SUBAQUATIQUE POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES



PT O património cultural subaquático compreende todos os traços da existência humana que têm carácter cultural, histórico e arqueológico, que estejam debaixo de água. Ao longo dos séculos, milhares de navios, cidades inteiras, e mesmo paisagens foram submersas pelas ondas. Estas constituem um património precioso, que requer proteção.

ES El patrimonio cultural subacuático incluye todos aquellos rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico que están bajo el agua. Durante siglos, miles de barcos, ciudades enteras, e incluso paisajes han sido sumergidos por las olas. Constituyen un patrimonio muy valioso que debe ser protegido.

EN Underwater cultural heritage encompasses all traces of human existence having a cultural, historical or archaeological character, lying under water. Over the centuries, thousands of ships, entire cities, and even landscapes have been swallowed by the waves. They constitute a precious heritage that needs to be protected.

FR On entend par patrimoine culturel subaquatique toutes les traces d'existence humaine, ayant un intérêt culturel, historique ou archéologique, immergées. Au fil des siècles, des milliers de navires, des villes entières et même des paysages ont été engloutis par les flots. Ces vestiges constituent un précieux patrimoine qui doit être protégé.

DEIXAR OS NAUFRÁGIOS E RUÍNAS SUBMERSAS INTOCADOS

NO TOCAR LAS RUINAS Y NAUFRAGIOS SUMERGIDOS

LEAVE WRECKS AND SUBMERGED RUINS UNTOUCHED

NE TOUCHEZ PAS LES ÉPAVES ET LES VESTIGES ENGLOUTIS



PT O local de um naufrágio ou de ruínas é importante para a história. Quando os objetos ou outro qualquer tipo de vestígio são retirados dos seus locais sem estudo científico prévio, ficam sem o seu devido contexto e perdem parte do seu significado, para além de correrem o risco de se deteriorarem aquando da sua extração e processo de secagem, sem os cuidados técnico-científicos da área de conservação e restauro, podendo mesmo conduzir à sua desintegração. Assim sendo, os locais devem permanecer intocados pelos mergulhadores que não estejam integrados num projeto científico devidamente autorizado.

ES El yacimiento de un naufragio o de una ruina sumergida es históricamente importante. Cuando los objetos o cualquier otro tipo de restos son desplazados sin documentación científica, se les priva de su contexto y pierden parte de su significado. También corren el riesgo de deteriorarse por secado ya que su extracción, sin la aplicación de los tratamientos de conservación adecuados, pueden llegar a provocar su desaparición. Por lo tanto, los buzos que no participen en un proyecto científico arqueológico no deben tocar los yacimientos.

EN The site of a wreck or a submerged ruin is historically important. When objects or any other kind of remains are displaced without prior scientific recording they are deprived of their context and lose part of their significance, they also risk deterioration in drying and their extraction, without appropriate conservation can already lead to their disappearance. Therefore, sites should remain untouched by divers who are not involved in a scientific archaeological project.

FR L'endroit où repose une épave ou une ruine subaquatique a une importance historique. Lorsque des objets ou tout autre type de vestiges sont déplacés sans que ces informations soient enregistrées par des scientifiques, ils sont sortis de leur contexte et perdent une partie de leur signification. Ils risquent également de se détériorer en séchant. L'extraction sans moyens appropriés peut déjà mener à leur disparition. Les plongeurs qui ne participent pas à un projet archéologique scientifique devraient ainsi ne pas toucher aux sites.

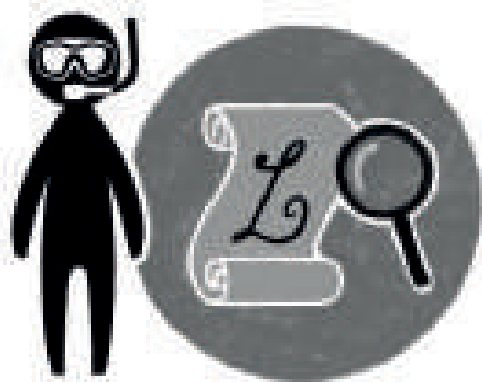
O3.

OBEDECER À PROTEÇÃO LEGAL
DOS SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS

ACATE LA PROTECCIÓN
JURÍDICA DE LOS YACIMIENTOS
ARQUEOLÓGICOS

OBEY LEGAL PROTECTION
OF ARCHAEOLOGICAL SITES

RESPECTEZ LA Législation
SUR LA PROTECTION DES SITES
ARCHÉOLOGIQUES



PT Muitos sítios arqueológicos subaquáticos
estão protegidos por lei. Conheça e
compreenda os regulamentos aplicáveis antes
de mergulhar, de modo a não cometer
ilegalidades.

ES Muchos yacimientos arqueológicos
subacuáticos están protegidos por ley.
Conocer y entender la legislación aplicable
antes de bucear, puede evitar que se incumpla
la ley.

EN Many underwater heritage sites are
protected by the law. Know and understand
the applicable regulations before you dive to
prevent from breaking the law.

FR De nombreux sites du patrimoine
subaquatique sont protégés par la loi. Veillez à
bien comprendre la réglementation en vigueur
avant de plonger afin de ne pas enfreindre la
loi.

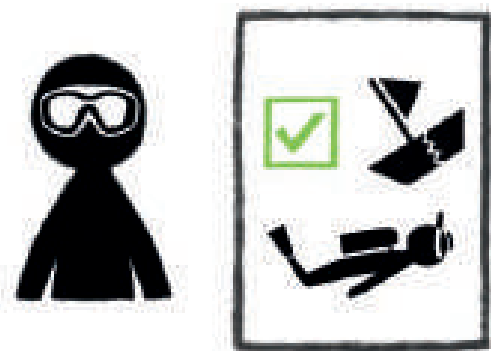


SOLICITAR LICENÇA DE Mergulho NOS SÍTIOS DESIGNADOS

SOLICITE PERMISO PARA BUCEAR EN DETERMINADOS YACIMIENTOS

SEEK PERMISSION TO DIVE ON DESIGNATED SITES

DEMANDEZ LES PERMISSIONS POUR PLONGER SUR DES SITES SIGNALÉS



PT Mergulhar em naufrágios e ruínas submersas geralmente requer licença especial. Não mergulhe no local sem a licença, pois pode colocar o sítio, e colocar-se a si mesmo, em perigo. Respeite ainda as diretivas que concernem a limitação de mergulho em certas zonas. Os sítios protegidos estão geralmente indicados em mapas e marcados por boias ou placards de aviso na costa.

ES Bucear en determinados naufragios o en yacimientos de ruinas, a menudo requiere un permiso específico. No se sumerja sin permiso, cuando sea necesario, ya que podría poner el sitio o a usted mismo en peligro. Respetar también las directivas oficiales relativas a la limitación de buceo en determinadas zonas. Los yacimientos protegidos están, a menudo, indicados en cartas del almirantazgo y marcados mediante boyas o avisos de advertencia en la orilla.

EN Diving on designated wreck or ruin sites often requires a specific permission. Do not dive at the site without a licence, when it is required, as you may put the site or yourself in danger. Do also respect official directives concerning the limitation of diving in certain zones. Protected sites are often indicated on admiralty charts and marked by buoys or warning notices on the shore.

FR Il est souvent nécessaire d'obtenir une autorisation spécifique pour plonger sur des épaves ou des sites archéologiques particuliers. N'y plongez pas sans permis lorsqu'il est nécessaire, vous pourriez mettre le site et vous-même en danger. Respectez également les directives officielles régulant la plongée dans certains endroits. Les sites protégés sont souvent mentionnés sur les cartes marines et marqués par des bouées ou des panneaux d'avertissement sur la rive.

**APENAS ARQUEÓLOGOS
PODEM REMOVER OBJETOS**

**SOLO LOS ARQUEÓLOGOS
PUEDEN RETIRAR OBJETOS**

**ONLY ARCHAEOLOGISTS
MAY REMOVE OBJECTS**

**SEULS LES ARCHÉOLOGUES
PEUVENT EXTRAIRE DES
OBJETS**



PT O mergulho sem fins científicos, devidamente autorizado, deve permanecer não destrutivo e não intrusivo. Não se deve mexer e não se devem recolher objetos, sem ser no contexto de uma intervenção arqueológica ou sob supervisão de um arqueólogo, legitimado por autorização das entidades competentes.

ES El buceo no científico no debe ser destructivo ni intrusivo. No mover o retirar objetos, salvo en un contexto de trabajo o excavación arqueológica oficial y bajo la supervisión de un profesional de la arqueología autorizado por las autoridades competentes.

EN Non-scientific diving should remain non-destructive and non-intrusive. Do not move or recover objects other than in the framework of an official archaeological excavation and under the supervision of a professional archaeologist authorized by the competent authorities.

FR La plongée non-scientifique doit rester non-destructrice et non intrusive. Ne déplacez ou ne récupérez pas d'objets sauf dans le cadre de fouilles archéologiques officielles et sous la surveillance d'un archéologue professionnel autorisé par les autorités compétentes.



NÃO TRAGA LEMBRANÇAS

NO RECOGER SOUVENIRS

DO NOT TAKE SOUVENIRS

N'EMPORTEZ PAS DES
SOUVENIRS



[PT] Mergulho por recreação ou por prazer. Tire fotografias ou documente o sítio. Contudo, não remova qualquer objeto de um naufrágio ou ruína submersa e não perturbe o sítio. Irá destruir o contexto histórico e danificar os objetos que trazer consigo ao regressar à superfície.

[ES] Bucee para disfrutar y / o para involucrarse. Tome fotografías y documente el yacimiento. Sin embargo, no recoja ningún objeto del naufragio o de la ruina sumergida ni remueva el fondo en el que se encuentra. Podría destruir el contexto histórico y dañar el objeto cuando lo lleve a superficie.

[EN] Dive to enjoy and / or to get involved. Take photographs or document the site. However, do not take any object from a wreck or submerged ruin and do not disturb the site. You would destroy the historic context and damage the object when brought to the surface.

[FR] Plongez pour le plaisir et / ou pour vous investir dans la cause. Prenez des photographies et documentez les sites. Néanmoins, ne prenez aucun objet trouvé dans une épave ou un site subaquatique et ne détériorez pas le site. Vous sortiriez l'objet de son contexte et l'endommageriez en le ramenant à la surface.

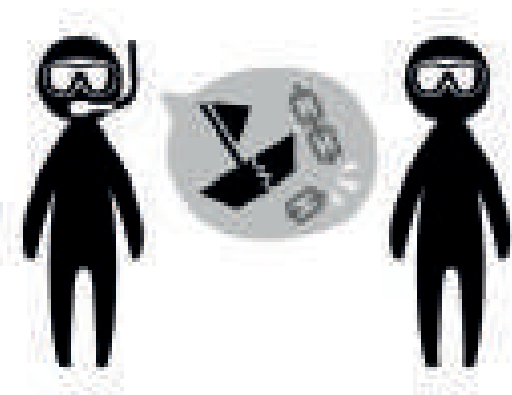


RESPEITE AS MEDIDAS QUE PROTEGEM OS SÍTIOS

RESPETE LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL YACIMIENTO

RESPECT MEASURES THAT PROTECT SITES

RESPECTEZ LES MESURES DE PROTECTION DES SITES



PT Os visitantes deverão atender às medidas de proteção (caixas de metal, camadas de areia, boias de sonar), colocadas sobre sítios arqueológicos, da responsabilidade das autoridades, com vista à salvaguarda dos sítios face à erosão, às intrusões irresponsáveis e à pilhagem. Estes equipamentos devem ser respeitados. Mesmo que não leve nada consigo, qualquer estrago no sistema de proteção abre a porta para a destruição do sítio. Se verificar qualquer avaria feita a qualquer equipamento, reporte-o às autoridades competentes.

ES Cualquier medida de protección (jaulas de metal, cobertura de arena, boyas sonar), colocadas sobre yacimientos arqueológicos sumergidos por las autoridades responsables, salvaguardan al yacimiento de erosión, intrusos irresponsables y saqueos. Estas medidas han de ser respetadas. Aunque no se lleve nada, cualquier intervención en el sistema de protección abre las puertas a dañar el yacimiento. Si buceando encuentra en un yacimiento evidencias de expolio, notifíquelo a las autoridades.

EN Any protection measure (metal cages, sand layers, sonar buoys), placed over submerged archaeological sites by the responsible authorities safeguard them from erosion, irresponsible intruders and looting. They should be respected. Even if you take nothing away – any damage that you do to a protection device opens the way to damage to the site. If you note any damage done to such a device, report it to the authorities.

FR Toute mesure de protection (cages métalliques, couches de sable, bouées sonars), mise en place sur les sites archéologiques subaquatiques par les autorités, a pour but de protéger les sites de l'érosion, d'intrus irresponsables et des pillages. Elle doit être respectée. Même si vous n'emportez rien – les dommages que vous pouvez faire à ces systèmes de protection ouvrent la voie à une détérioration du site. Si vous constatez que de telles installations ont été détériorées, veuillez en avvertir les autorités.

NOTICIE DESCOBERTAS ÀS AUTORIDADES COMPETENTES

INFORME A LAS AUTORIDADES COMPETENTES

REPORT DISCOVERIES TO THE RESPONSIBLE AUTHORITIES

RAPPORTEZ AUX AUTORITÉS COMPÉTENTES LES DÉCOUVERTES



PT Se descobrir algum naufrágio ou sítio, não o noticie ao mundo. Entre em contacto, de imediato, com as autoridades competentes, que o aconselharão nos passos a seguir. Se o achado por si for importante, poderá ser investigado e, posteriormente, designado sítio arqueológico ou parque arqueológico.

ES Si descubre un naufragio histórico no lo difunda. Contacte inmediatamente a las autoridades nacionales competentes, las cuales le aconsejarán sobre los pasos a seguir. Si su hallazgo es importante, podría ser designado como un yacimiento protegido.

EN If you do discover an historic wreck or site do not spread the word. Immediately contact the national competent authorities, who will advise you about the next steps. If your find is important it may be researched or designated a protected site.

FR Si vous découvrez une épave ou un site, ne diffusez pas l'information au public. Avertissez immédiatement les autorités nationales compétentes qui vous indiqueront la procédure à suivre. Si votre découverte a une valeur importante, il est possible que des fouilles soient menées ou que le site devienne un site protégé.

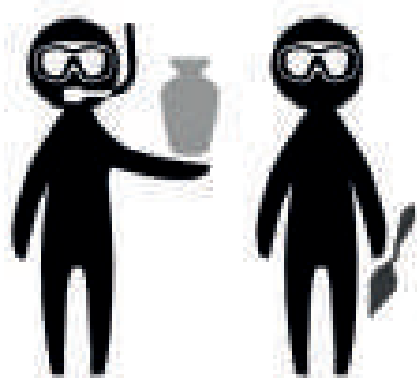


ENTREGUE OBJETOS QUE TENHA RETIRADO

ENTREGUE LOS OBJETOS QUE RETIRE

HAND OVER OBJECTS THAT YOU TOOK

RENDEZ LES OBJETS EMPORTÉS



PT Caso tenha retirado qualquer objeto de um sítio arqueológico subaquático para o proteger de risco extremo de perda, deve reportá-lo às autoridades competentes tão breve quanto possível. Se descobrir um objeto antigo na água ou numa praia, que esteja ameaçado de apropriação privada ou de dano, contacte as autoridades competentes. Se tal não for possível, recolha-o e entregue à autoridade mais próxima. O objeto pode indicar a presença de um sítio arqueológico junto à costa e dar informação sobre a sua natureza.

ES Si, por riesgo extremo de pérdida, ha retirado un objeto de un yacimiento arqueológico subacuático, informe a las autoridades nacionales competentes tan pronto como sea posible. Cuando descubra un objeto antiguo, aislado, en el agua o en una playa, y se encuentre en peligro de daño o apropiación privada, trate de contactar con las autoridades competentes. Si esto no es posible, entonces recupérela y entréguelo a la autoridad más cercana. Puede indicar la presencia de algún yacimiento fuera de costa y ofrecer información del mismo.

EN Should you have taken an object from a submerged archaeological site to protect it from extreme risk of loss report it to the competent national authority as soon as possible. If ever you discover an ancient object in the water or at a beach, which is under the threat of private appropriation or damage, contact the competent authority. If this is not possible, then recover it and hand it over to the nearest authority. It can indicate the presence of an archaeological site off the coast and give information about it.

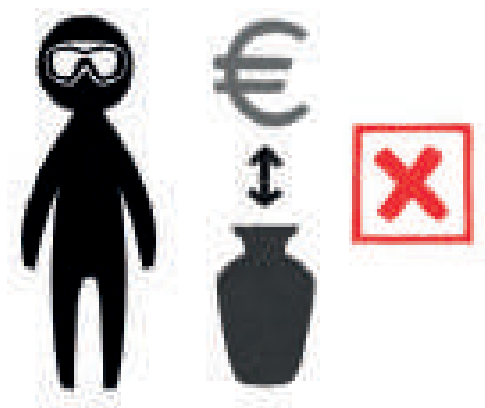
FR Si vous avez pris un objet trouvé sur un site archéologique subaquatique, afin de le protéger des risques majeurs de détérioration, signalez-le aux autorités nationales compétentes dans les plus brefs délais. Lorsque vous découvrez un objet ancien, sous l'eau ou sur la plage, dont quelqu'un pourrait s'emparer ou qui pourrait être endommagé, contactez les autorités compétentes. Si cela n'est pas possible, alors récupérez le et remettez le à l'autorité la plus proche. Il pourrait indiquer la présence d'un site archéologique au large des côtes et fournir de précieuses informations sur ce site.

NÃO VENDA O NOSSO PATRIMÔNIO COMUM

NO VENDA NUESTRO PATRIMONIO COMÚN

DO NOT SELL OUR COMMON HERITAGE

NE VENDEZ PAS NOTRE PATRIMOINE COMMUN



PT *Objetos que provenham de sítios arqueológicos submersos não devem ser comercializados, mas protegidos. Poderemos aprender mais acerca do desenvolvimento das civilizações e acerca do nosso passado comum a partir dos naufrágios e ruínas submersas. Dispersar o património rouba-nos o nosso passado. Se percebermos qualquer venda de objetos adquiridos ilegalmente, notifique as autoridades competentes.*

ES *Los objetos provenientes de un yacimiento arqueológico sumergido no deben ser vendidos comercialmente, sino protegidos. Podemos aprender mucho sobre el desarrollo de las civilizaciones y sobre nuestro propio pasado de los restos de naufragios y otros restos sumergidos. Dispersar esta herencia nos roba nuestro pasado. Si descubre casos de venta ilegal de piezas arqueológicas, comuníquelo a las autoridades competentes.*

EN *Objects coming from a submerged archaeological site should not be commercially traded, but protected. We can learn much about the development of civilisations and our own past from the remains of wrecks and ruins under water. Dispersing this heritage robs us of our past. If you note the sale of illegally acquired artefacts, notify the competent authorities.*

FR *Les objets provenant de sites archéologiques subaquatiques ne doivent pas faire l'objet de transactions commerciales, au contraire ils doivent en être protégés. Nous pouvons apprendre beaucoup sur le développement des civilisations ou sur notre propre passé grâce aux épaves et aux ruines trouvées sous les eaux. Si cet héritage est dispersé, c'est une partie de notre histoire que nous perdons. Si vous avez connaissance de la vente d'objets acquis illégalement, avertissez les autorités.*

DOCUMENTE SÍTIOS DESCOBERTOS

DOCUMENTE LOS YACIMIENTOS DESCUBIERTOS

DOCUMENT DISCOVERED SITES

DOCUMENTEZ LES SITES DÉCOUVERTS



PT Se descobrir um naufrágio ou ruína submersa, documente-o (fotografias, desenhos, notas), anote as coordenadas precisas e atenda ao seu estado. Faça um relatório às autoridades e acompanhe-o com a sua própria documentação.

ES Si descubre un naufragio o restos sumergidos, documente su localización precisa y estado. Haga un informe sobre el mismo y acompáñelo de su documentación (fotos, dibujos o notas).

EN If you discover a wreck or submerged ruin document (photos, drawings or notes) its precise location and its state. Make a report about it and accompany it by your documentation.

FR Si vous découvrez une épave ou une ruine subaquatique, collectez des informations précises sur son état et sa localisation exacte (photos, esquisses ou notes). Faites un rapport à ce sujet et accompagnez-le de votre documentation.

TENHA ATENÇÃO QUANDO FOTOGRAFA OU FILMA

TENGA CUIDADO CUANDO TOME FOTOGRAFÍAS

BE CAREFUL WHEN TAKING PHOTOGRAPHS OR FILMING

FAITES ATTENTION EN PRENANT DES PHOTOS



PT Quando estiver a fotografar ou filmar, tenha o cuidado de evitar o contacto com o naufrágio ou ruína submersa. Ter uma câmara não dá licença para perturbar o património cultural. Muitos objetos que o constituem são frágeis, apesar da dimensão. Técnicas e movimentos impróprios, enquanto se regista, podem causar estragos aos sensíveis elementos que constituem o sítio e danificar os frágeis objetos com o impacto da câmara e restantes apetrechos, o movimento inadvertido de uma barbatana ou mesmo o toque de uma mão. As câmaras adicionam peso, ou não, e tal reflete-se no controlo da flutuabilidade. Verifique que tem todo o equipamento devidamente colocado e que assegurou a correta flutuabilidade para evitar qualquer contacto que crie dano.

ES Cuando tome fotografías procure evitar contacto con el naufragio o yacimiento. Una cámara no da licencia para mover o perturbar el patrimonio cultural. Muchos objetos son frágiles, independientemente de su tamaño. Técnicas inadecuadas tomando fotografías bajo el agua, pueden dañar elementos sensibles del yacimiento y golpear objetos frágiles con la cámara, botella de buceo, aletas o incluso con una mano. Los equipos fotográficos pueden añadir peso o dar flotabilidad. Asegúrese de estar convenientemente lastrado para evitar dañar por contacto.

EN When taking photographs, be careful to avoid contact with the wreck or ruin site. A camera is not a licence to move or disturb cultural heritage. Many objects are fragile regardless of size. Improper techniques while taking photos under water can damage sensitive site elements and harm fragile objects with the bump of a camera or tank, swipe of a fin or even the touch of a hand. Camera systems may add weight or be buoyant. Make sure to secure equipment and be properly weighted to avoid contact damage.

FR Lorsque vous prenez des photos, faites attention à éviter tout contact avec l'épave ou les vestiges. La possession d'un appareil photo ne donne pas le droit de déplacer ou de nuire au patrimoine culturel. Beaucoup d'objets sont fragiles, quelque soit leur taille. Des gestes inadaptées lors de la prise de photos en milieu subaquatique peuvent endommager les éléments et objets fragiles: le choc d'un appareil photo, le mouvement d'une palme ou même le simple fait de toucher un objet peut l'endommager. Le matériel que vous emportez a un poids, assurez-vous de bien répartir la charge et de la maîtriser afin d'éviter tout contact avec les vestiges.

FIQUE SEGURO

PERMANEZCA A SALVO

STAY SAFE

RESTEZ PRUDENT



PT Mergulhar em naufrágios ou ruínas submersas pode ser perigoso. Respeite as instruções de segurança e a segurança dos equipamentos apropriados para os sítios em questão. Tome atenção à profundidade, ao tempo, às correntes e não entre em quaisquer cavidades, sem ser com permissão e tomando as maiores precauções. Nunca mergulhe sozinho. Preferencialmente mergulhe acompanhado por profissionais e guias qualificados e pesquise informação antes de o realizar. No caso dos Açores, os operadores de mergulho encontram-se especialmente qualificados para o fazer.

ES Bucear en naufragios o restos puede ser peligroso. Respete las recomendaciones de seguridad y salud apropiadas para los yacimientos en cuestión. Tenga cuidado con la profundidad, tiempo y corrientes, no entre nunca en una cueva sin extremar las medidas de seguridad. No bucee nunca sin compañero. Preferiblemente bucee acompañado de un guía profesional cualificado y reúna información de antemano.

EN Diving wrecks or ruins can be dangerous. Respect safety and health requirements appropriate to the sites in question. Pay attention to depth, time and currents and do not enter into cavities without taking highest safety precautions. Never dive unaccompanied. Preferably dive only accompanied by a professional and qualified guide and gather information beforehand. In the case of the Azores, the diving operators are especially qualified to do so.

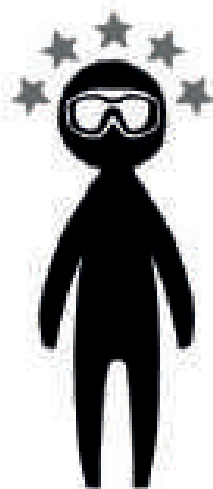
FR La plongée sur des épaves ou des ruines peut être dangereuse. Veillez à respecter les normes de sécurité et à vérifier que votre condition physique est adéquate lorsque vous plongez sur un site. Faites attention à la profondeur, au temps et au courants, et n'entrez pas dans des cavités sans prendre les mesures de sécurité maximales. Ne plongez jamais seul. Plongez de préférence accompagné d'un guide professionnel et qualifié, et informez-vous en amont.

SEJA UM EXEMPLO

SEA UN EJEMPLO A SEGUIR

BE A ROLE MODEL

AGISSEZ EN EXEMPLE



PT *Seja um modelo para os outros mergulhadores e não mergulhadores quando mergulha no patrimônio cultural subaquático. Encoraje os outros mergulhadores a seguir este Código Ético. Auxilie na divulgação da consciência da necessidade de conservação do patrimônio cultural subaquático junto da comunidade local, do público em geral e dos mergulhadores.*

ES *Sea un ejemplo para otros buzos y no buzos cuando se sumerja en yacimientos sumergidos. Anime a otros buzos a seguir este Código Ético. Ayude a concienciar para la conservación entre la comunidad local y buzos.*



EN *Be a role model for other divers and non-divers when diving submerged heritage sites. Encourage other divers to follow this Code of Ethics. Help create conservation awareness amongst the local community, general public and divers.*

FR *Lorsque vous plongez dans des sites du patrimoine subaquatique, agissez en exemple pour les autres plongeurs et pour les non-plongeurs. Encouragez les autres plongeurs à suivre ce Code de Déontologie. Contribuez à sensibiliser les communautés locales, le public et les plongeurs à la conservation de ce patrimoine.*

APOIE E SUPORTE, RATIFICANDO EM CONFORMIDADE, A CONVENÇÃO PARA A PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO, DA UNESCO, DE 2001

APOYE LA RATIFICACIÓN Y CUMPLIMIENTO DE LA CONVENCIÓN 2001 DE LA UNESCO PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO

SUPPORT RATIFICATION AND COMPLIANCE WITH THE UNESCO 2001 CONVENTION ON THE PROTECTION OF THE UNDERWATER CULTURAL HERITAGE

SOUTENEZ LA RATIFICATION ET LE RESPECT DE LA CONVENTION 2001 SUR LA PROTECTION DU PATRIMOINE CULTUREL SUBAQUATIQUE

PT A Convenção para a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático, da UNESCO, de 2001, é um tratado internacional que protege o patrimônio cultural subaquático. Este documento define as regras principais dos princípios de proteção, orienta a cooperação internacional nesta área e estabelece regras básicas para a arqueologia subaquática. Apoie a Convenção.

ES La Convención 2001 de la UNESCO para la protección del Patrimonio Cultural Subacuático es un tratado internacional que protege el

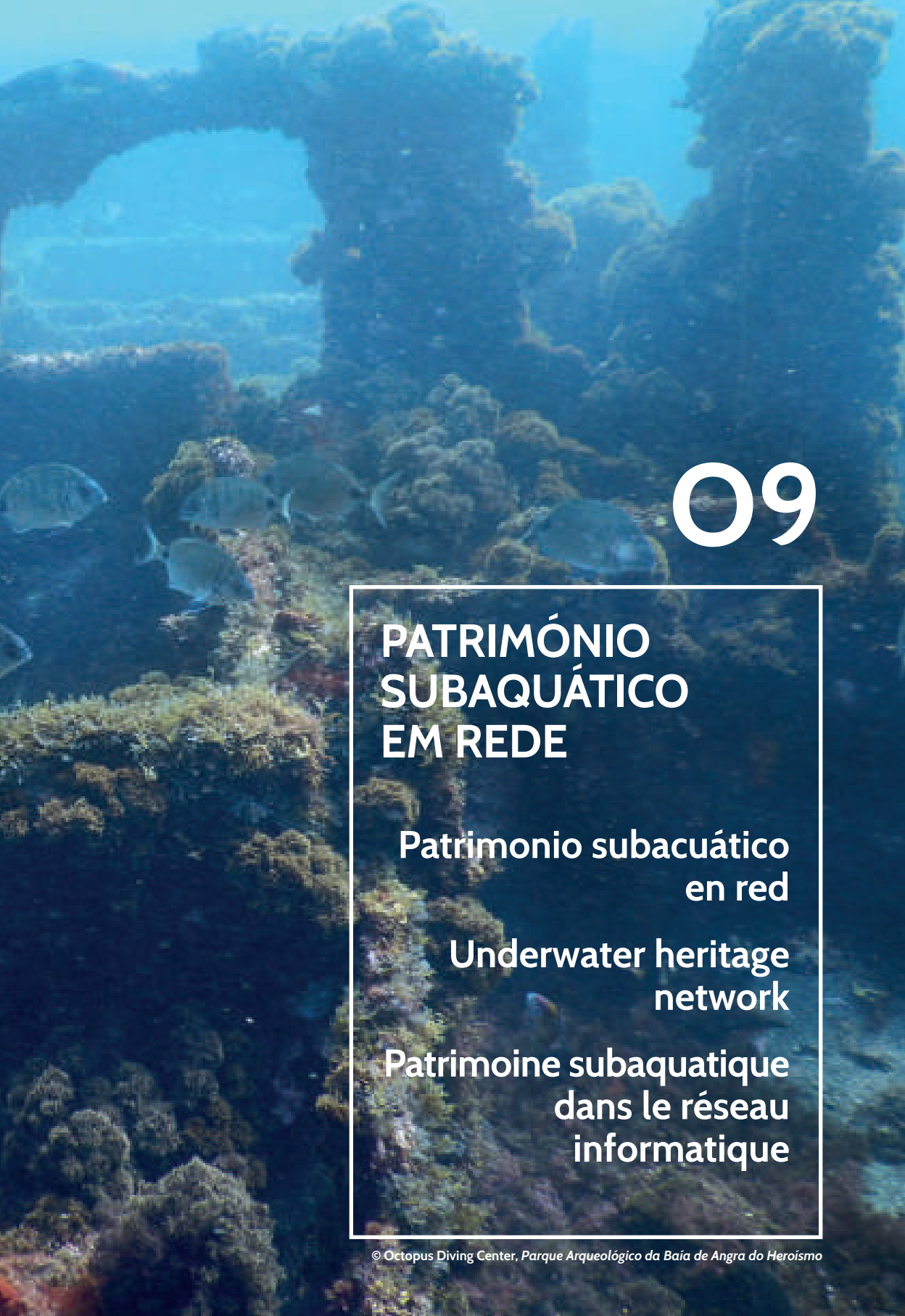


Patrimonio Cultural Subacuático. En él se establecen los principios básicos de protección, las guías internacionales de cooperación y fija normas para la arqueología subacuática. ¡Apoie la Convención!

EN The UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage (2001) is an international treaty protecting underwater cultural heritage. It sets basic protection principles, guides international cooperation and provides rules for underwater archaeology. Support the Convention.

FR La Convention de l'UNESCO pour la Protection du patrimoine culturel subaquatique (2001) est un traité international protégeant le patrimoine culturel subaquatique. Elle énonce les principes de protection de base, dresse les grandes lignes de la coopération internationale et établit des règles pour l'archéologie subaquatique. Soutenez la Convention.



An underwater photograph showing a vibrant coral reef. In the foreground, several silver fish are swimming. The background features large, complex coral structures, including a prominent archway. The water is clear and blue.

09

**PATRIMÓNIO
SUBAQUÁTICO
EM REDE**

**Patrimonio subacuático
en red**

**Underwater heritage
network**

**Patrimoine subaquatique
dans le réseau
informatique**

PT

O9. PATRIMÓNIO SUBAQUÁTICO EM REDE

EN

O9. PATRIMONIO SUBACUÁTICO EN RED

Código de Ética do Mergulhador no Património Cultural Subaquático da UNESCO. Eu protejo, eu preservo

(The UNESCO Code of Ethics for Diving on
Submerged Archaeological Sites. I protect, I
preserve)

(El código de ética de la UNESCO sobre sitios
del patrimonio cultural subacuático. Yo protejo,
yo preservo)

(Le code de déontologie de l'UNESCO sur les
sites du patrimoine culturel subaquatique. Je
protège, je préserve)

 [http://www.unesco.org/new/en/culture/
themes/underwater-cultural-heritage/divers/
code-of-ethics/](http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/divers/code-of-ethics/)

UNESCO – INTERNACIONAL

 [http://www.unesco.org/new/en/culture/
themes/underwater-cultural-heritage/](http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/)

UNESCO – PORTUGAL

 <https://www.unescoportugal.mne.pt/pt/>

 [https://www.unescoportugal.mne.pt/
pt/temas/um-planeta-um-oceano/patrimo-
nio-cultural-subaquatico](https://www.unescoportugal.mne.pt/pt/temas/um-planeta-um-oceano/patrimonio-cultural-subaquatico)

ES

O9. UNDERWATER HERITAGE NETWORK

FR

O9. PATRIMOINE SUBAQUATIQUE DANS LE RÉSEAU INFORMATIQUE

DIREÇÃO REGIONAL DA CULTURA

 Palacete Silveira e Paulo

Rua da Conceição

9700-054 Angra do Heroísmo

 295 403 000 / Fax: 295 403 001 /
403 071

 drac.info@azores.gov.pt

 <http://www.culturacores.azores.gov.pt/>

ILHA DE SANTA MARIA

Isla de Santa María/ Santa Maria Island/
Île de Santa Maria

Museu de Santa Maria

Museo/ Museum/ Musée

 Rua do Museu s/n – Santo Espírito

9580-238 Vila do Porto

 296 884 844 / Fax: 296 884 916

 museu.smaria.info@azores.gov.pt

 <http://www.museu-santamaria.azores.gov.pt/>

 Nesta instituição encontram-se depositados
materiais arqueológicos pertencentes aos nau-
frágios do *Canarias* e do *Arnel*, sítios que inte-
gram o *Roteiro do Património Cultural Suba-
quático dos Açores*.

[ES] En esta institución se encuentran depositados materiales arqueológicos pertenecientes a los naufragios del *Canarias* y del *Arnel*, sitios que integran la *Ruta del Patrimonio Cultural Subacuático de las Azores*.

[EN] In this institution are deposited archaeological materials belonging to the shipwrecks of *Canarias* and *Arnel*, sites that integrate the *Underwater Cultural Heritage Guide of the Azores*.

[FR] Dans cette institution sont déposés des matériaux archéologiques appartenant aux épaves des *Canaries* et de l'*Arnel*, sites qui intègrent la *Feuille de Route du Patrimoine Culturel Subaquatique des Açores*.

ILHA DE SÃO MIGUEL

Isla de São Miguel/ São Miguel Island/
Île de São Miguel

Museu Carlos Machado

Museo/ Museum/ Musée

 Rua Dr. Carlos Machado s/n
9500-105 Ponta Delgada

 296 202 930 / Fax: 296 629 504

 museu.cmachado.info@azores.gov.pt

 <http://museucarlosmachado.azores.gov.pt/>

[PT] Nesta instituição encontra-se depositado um conjunto de material arqueológico pertencente ao *Oakfield*, embarcação de origem inglesa, que naufragou no porto de Ponta Delgada, em São Miguel, e foi alvo de escavação arqueológica, revelando informação que permitiu identificar a data em que ali soçobrou, a 22 de janeiro de 1897.

[ES] En esta institución se encuentra depositado un conjunto de material arqueológico perteneciente al *Oakfield*, embarcación de origen inglés, que naufragó en el puerto de Ponta Delgada, en San Miguel, y fue objeto de excavación arqueológica, revelando información que permitió identificar la fecha en que allí zozobró, el 22 de enero de 1897.

[EN] In this institution is deposited a set of archaeological materials belonging to the *Oakfield*, an English ship sunk in Ponta Delgada's port, São

Miguel Island, whose archaeological excavation revealed data that allowed to date the sinking from January 22nd 1897.

[FR] Dans cette institution est déposé un ensemble de matériel archéologique appartenant à *Oakfield*, navire d'origine anglaise, qui a coulé dans le port de Ponta Delgada, São Miguel, et a été la cible de fouilles archéologiques, révélant des informations qui identifiaient la date à laquelle ils a chaviré, le 22 janvier 1897.

Museu Municipal de Vila Franca do Campo

Museo/ Museum/ Musée

 Rua Visconde do Botelho, s/n
9680 - XXX Vila Franca do Campo

 296 539 282

 museuvfc@cmvfc.pt

 <http://www.cmvfc.pt/servicos/museu-municipal/>

[PT] Nesta instituição encontram-se depositadas duas peças de artilharia, conhecidas como os *Canhões de Ponta Garça*. O Canhão I corresponde a um achado, efetuado durante os trabalhos de prospeção, em 2011. O Canhão II foi descoberto como achado fortuito, em 2014, correspondendo a uma peça de cano liso com duas pegadas de delfim, datáveis ambos, entre o século XVI e os primeiros quartéis do século XVIII.

[ES] En esta institución se encuentran depositados dos piezas de artillería, conocidas como los *Cañones de Ponta Garça*. El Cañón I se corresponde con un hallazgo, efectuado durante los trabajos de prospección, en 2011. El Cañón II fue descubierto en un momento de hallazgo fortuito, en 2014, correspondiendo a una pieza de caño liso con dos asas con formas de delfín, con datación ambos, entre el siglo XVI y los el primer cuarto del siglo XVIII.

[EN] In this institution are deposited two artillery pieces known as *The Cannons of Ponta Garça*. Cannon I is a finding, identified during prospection works in 2011. Cannon II, also discovered as a fortuitous finding in 2014, is a smooth bore piece

with two dolphin-like handles. Both guns date from between the 16th and the first quarter of the 18th centuries.

FR Dans cette institution sont déposés deux pièces d'artillerie, connu sous le nom *Canons de Ponta Garça*. Le canon I correspond à une trouvaille faite au cours des travaux d'exploration en 2011. Le canon II a été découvert à travers une trouvaille fortuite, en 2014, ce qui correspond à une pièce tubulaire rectiligne avec deux anses décorées de motifs liés aux dauphins, datables entre les deux siècles XVI et les premiers quartiers du XVIII^e siècle.

ILHA TERCEIRA

Isla Terceira/ Terceira Island/ Île de Terceira

Museu de Angra do Heroísmo

Museu/ Museum/ Musée

 Convento de S. Francisco

Ladeira de S. Francisco

9700-875 Angra do Heroísmo

 295 240 800 / Fax: 295 240 817/295 240 818

 museu.angra.info@azores.gov.pt

 <http://museu-angra.azores.gov.pt/>

PT Nesta instituição encontram-se depositados materiais arqueológicos correspondentes aos naufrágios dos navios *Angra B*, *Angra C* e *Angra D*, três embarcações que foram alvo de trabalhos de escavação subaquática. O *Angra B* encontra-se identificado como sendo um navio de construção ibérica, entre os séculos XVI e XVII. O *Angra C* corresponde ao naufrágio de uma embarcação norte-europeia, possivelmente holandesa, datável de finais do século XVI a meados do século XVIII. O *Angra D* é o naufrágio de um galeão de origem espanhola, construído algures entre o final do século XVI e meados do XVII, que terá feito a *Ruta de la Plata*.

Para além destes materiais, o Museu de Angra acolhe, nas suas reservas, diversos achados de peças provenientes de meio subaquático, descontextualizados, bem como uma figura de proa de navio espanhol, datável do século XVIII.

Destaque para uma coleção de canhões, que foi levantada ao longo das décadas de 60 e 70, do século XX, e corresponde ao resultado de campanhas de arqueologia subaquática pioneiras no país.

ES En esta institución se encuentran depositados materiales arqueológicos correspondientes a los naufragios de los navíos *Angra B*, *Angra C* y *Angra D*, tres embarcaciones que han sido objeto de trabajos de excavación subacuática. El *Angra B* se identifica como una nave de construcción ibérica, entre el siglo XVI y el XVII. El *Angra C* corresponde al naufragio de una embarcación norte-europea, posiblemente holandesa, datado de finales del siglo XVI y mediados del siglo XVIII. El *Angra D* se trata de un naufragio de un galeón de origen español, construido en algún lugar entre finales del siglo XVI y mediados del XVII, que habrá hecho la Ruta de la Plata.

Además de estos materiales, el Museo de Angra acoge, en sus reservas, diversos hallazgos de piezas provenientes de medio subacuático, descontextualizados, así como una figura de proa de un navío español, datado en el siglo XVIII.

Destacado por una colección de cañones, que fueron levantados a lo largo de las décadas del 60 y 70, del siglo XX, y corresponden al resultado de campañas de arqueología subacuáticas pioneras en el país.

EN In this institution are deposited archaeological materials belonging to the shipwrecks of *Angra B*, *Angra C* and *Angra D*, three ships that were subject to underwater archaeological excavation. *Angra B*, identified as a ship of Iberian construction, dates from between the 16th and 17th centuries. *Angra C* is the wreck a North European ship, possibly Dutch, probably dating from the late 16th to the mid-18th centuries. *Angra D* is the shipwreck of a Spanish galleon, built between the late 16th and the mid-17th centuries that might have sailed the *Ruta de la Plata*.

Beyond these assets, Angra do Heroísmo Museum holds, in storage, several findings coming from underwater environment, stripped of context, as well as a figurehead from a Spanish ship, dating from the 18th century.

Worth noting is a collection of cannons, recovered during the 1960's and 1970's, resulting from

pioneer underwater archaeological campaigns carried out in Portugal.

[FR] Dans cette institution sont déposés des matériaux archéologiques correspondant aux épaves des navires *Angra B*, *Angra C* et *Angra D*, trois bateaux qui ont subi des fouilles sous l'eau. *L'Angra B* est identifié comme étant un navire de construction ibérique, entre le 16ème et le 17ème siècle. *L'Angra C* correspond au naufrage d'un navire nord-américain, probablement hollandais, datant de la fin du XVIe siècle jusqu'au milieu du XVIIIe siècle. *Angra D* est une épave d'un galion d'origine espagnole, construite entre la fin du XVIe siècle et le milieu du XVIIe qui ont fait la *Ruta de la Plata*.

En plus de ces matériaux, le Musée d'Angra accueille dans ses réserves, plusieurs constatations pièces des milieux sous-marins, décontextualisée et une figure de proue du navire espagnol, datables au XVIIIe siècle.

En plus, il faut signaler une collection de canons, qui ont été érigés tout au long des années 60 et 70 du XXe siècle, et correspondent au résultat des campagnes d'archéologie sous-marine pionnière dans le pays.

ILHA GRACIOSA

Isla Graciosa/ Graciosa Island/ Île de Graciosa

Museu da Graciosa

Museo/ Museum/ Musée

 Largo Conde de Simas, 17

9880-345 Santa Cruz

 295 712 429 / Fax: 295 732 427

 museu.graciosa.info@azores.gov.pt

 <http://www.museu-graciosa.azores.gov.pt/>

[PT] Nesta instituição encontram-se depositados materiais arqueológicos correspondentes aos naufrágios do *Mazzini* e do *Terceirense*, sítios que integram o *Roteiro do Património Cultural Subaquático dos Açores*. Encontra-se, ainda, uma figura de proa, pertencente ao naufrágio da escuna *Júlia*, barco de transporte de mercadoria que naufragou, no porto de Santa Cruz da Graciosa, a 2 de outubro de 1905.

[ES] En esta institución se encuentran depositados materiales arqueológicos correspondientes a los naufragios del *Mazzini* y del *Terceirense*, sitios que integran la *Ruta del Patrimonio Cultural Subacuático de las Azores*. Se encuentra, además, una figura de proa, perteneciente al naufragio de la escuna *Júlia*, barco transporte de mercancía que naufragó, en el puerto de Santa Cruz da Graciosa, el 2 de octubre de 1905.

[EN] In this institution are deposited archaeological materials from the shipwrecks of *Mazzini* and *Terceirense*, sites that integrate the *Underwater Cultural Heritage Guide of the Azores*. It also holds a figurehead from the schooner *Julia*, a cargo vessel that shipwrecked in Santa Cruz da Graciosa port on October 2nd 1905.

[FR] Dans cette institution sont déposés des matériaux archéologiques correspondant aux épaves des *Mazzini* et du *Terceirense*, sites qui intègrent la *Feuille de Route du Patrimoine Culturel Subaquatique des Açores*. Il s'y trouve, également, une figure de proue, appartenant à l'épave de la goélette *Júlia*, le bateau de transport de marchandises qui a coulé dans le port de Santa Cruz da Graciosa, le 2 Octobre 1905.

ILHA DE SÃO JORGE

Isla de São Jorge/ São Jorge Island/
Île de São Jorge

Museu Francisco Lacerda

Museo/ Museum/ Musée

 Rua José Azevedo da Cunha
P-9850-038 Calheta

 295 416 323

 museu.flacerda.info@azores.gov.pt

 <http://www.museu-franciscolacerda.azores.gov.pt/>

[PT] Nesta instituição encontram-se depositados materiais arqueológicos correspondentes aos naufrágios do *H.M.S. Pallas* e da barca *Mont Ferran*, sítios que integram o *Roteiro do Património Cultural Subaquático dos Açores*.

[ES] En esta institución se encuentran depositados materiales arqueológicos correspondientes a los naufragios del *H.M.S. Pallas* y de la barca *Mont Ferran*, sitios que integran la *Ruta del Patrimonio Cultural Subacuático de las Azores*.

[EN] In this institution are deposited archaeological materials belonging to the shipwrecks of *H.M.S Pallas* and the barque *Mont Ferran*, sites that integrate the *Underwater Cultural Heritage Guide of the Azores*.

[FR] Dans cette institution sont déposés des matériaux archéologiques correspondant aux épaves de *H.M.S. Pallas* et le bateau du *Mont Ferran*, sites qui intègrent la *Feuille de Route du Patrimoine Culturel Subaquatique des Açores*.

ILHA DO PICO

Isla de Pico/ Pico Island/ Île de Pico

Museu do Pico

Museo/ Museum/ Musée

 Rua dos Baleiros, nº13

9930-143 Lajes do Pico

 292 679 340

 museu.pico.info@azores.gov.pt

 <http://www.museu-pico.azores.gov.pt/>

[PT] Nesta instituição encontram-se depositados materiais arqueológicos correspondentes ao naufrágio da galera americana, *Ravenswood*, responsável pelo transporte de mercadorias, que soçobrou junto ao Cais do Mourato, na ilha do Pico, no dia 14 de janeiro de 1856.

[ES] En esta institución se encuentran depositados materiales arqueológicos correspondientes al naufragio de la galera americana, *Ravenswood*, responsable del transporte de mercancías, que naufragó junto al muelle de Morato, en la isla de Pico, el 14 de enero de 1856.

[EN] In this institution are deposited archaeological materials belonging to the wreck of the American galley *Ravenswood*, a cargo vessel that collapsed nearby Cais do Mourato, Pico Island, on January 14th 1856.

[FR] Dans cette institution se trouve le matériel archéologique correspondant au naufrage de la galère américaine, *Ravenswood*, chargé du transport de marchandises, a été déposé à côté de la jetée de Morato, dans l'île de Pico, le 14 janvier 1856.

ILHA DO FAIAL

Isla de Faial/ Faial Island/ Île de Faial

Museu da Horta

Museo/ Museum/ Musée

 Largo Duque d'Ávila e Bolama

9900-141 Horta

 292 392 784

 museu.horta.info@azores.gov.pt

 <http://www.museu-horta.azores.gov.pt/>

[PT] Nesta instituição encontram-se depositados materiais arqueológicos correspondentes ao naufrágio da nau *Nossa Senhora da Luz*, da Carreira da Índia, que soçobrou na baía de Porto Pim, a 6 de novembro de 1615. As reservas da instituição incluem, igualmente, um conjunto de espólio proveniente de vários naufrágios, reconhecidos por intervenções de arqueologia subaquática, na baía da Horta. O *Baía da Horta 1* está identificado como tendo sido um barco inglês, do primeiro quartel do século XVIII, que transportava mercadoria diversa, incluindo um conjunto considerável de presas de marfim, que indiciam que ali soçobrou durante uma viagem de regresso do continente africano. Noutra zona daquela baía, detetou-se um núcleo de canhões em ferro que, após prospeção arqueológica, revelaram pertencer a outro navio, o *Baía da Horta 3*, que foi identificado como embarcação construída durante a segunda metade do século XVIII. Em 2012, outros trabalhos arqueológicos revelaram um aglomerado de vestígios arqueológicos, muito provavelmente pertencentes a um ou mais naufrágios, que foi designado por *Baía da Horta 4* e cujo espólio exumado foi depositado no museu. Nesse mesmo ano, foi detetado o *Baía da Horta 6*, que, atendendo à tipologia naval das madeiras encontradas, corresponde a uma embarcação construída no século XIX, cujos

estudos da matéria orgânica, associada à investigação arqueológica, revelaram ter navegado pelo continente americano, tendo sido, muito provavelmente, uma embarcação baleeira.

[ES] En esta institución se encuentran depositados materiales arqueológicos correspondientes al naufragio de la nave *Nossa Senhora da Luz*, de la Carreira de la India, que naufragó en la bahía del Puerto de Pim, el 6 de noviembre de 1615. Las reservas de la institución incluyen, también, un conjunto de el expolio proveniente de varios naufragios, reconocidos por intervenciones de arqueología subacuática, en la bahía de la Horta. *La Bahía de la Horta 1* está identificada como siendo un barco inglés, del primer cuarto del siglo XVIII, que transportaba mercancía diversa, incluyendo un conjunto considerable de presas de marfil, que indican que allí naufragó durante un viaje de regreso del continente africano. En otra zona de aquella bahía, se detectó un núcleo de cañones en hierro que, tras la vista arqueológica, revelaron pertenecer a otro buque, *la Bahía de la Horta 3*, que fue identificado como embarcación construida durante la segunda mitad del siglo XVIII. En 2012, otros trabajos arqueológicos revelaron un aglomerado de vestigios arqueológicos, muy probablemente pertenecientes a uno o más naufragios, que fue designada por *Bahía de la Horta 4* y cuyo espolón exhumado fue depositado en el museo. En ese mismo año, fue detectado el *Bahía de la Horta 6*, que, atendiendo a la tipología naval de las maderas encontradas, corresponde a una embarcación construida en el siglo XIX, cuyos estudios de la materia orgánica asociada a la investigación arqueológica revelaron haber navegado por el continente americano, muy probablemente, una embarcación ballenera.

[EN] In this institution are deposited archaeological materials belonging to the ship *Nossa Senhora da Luz*, from the Indian Trade Route, which shipwrecked in Porto Pim bay on November 6th 1615. The storage also holds a spoil set from several other shipwrecks, acknowledged during underwater archaeological works in Horta bay. The *Baía da Horta 1* is identified as an English

ship, from the first quarter of the 18th century, transporting various cargo, including a significant number of ivory tusks, showing that the ship sunk during a return trip from Africa. In another area of the bay, a set of iron cannons was discovered, their archaeological prospection having revealed that they belonged to another shipwreck, the *Baía da Horta 3*, a ship built in the second half of the 18th century. In 2012, other archaeological works revealed a cluster of archaeological remnants, probably belonging to one or more shipwrecks, named *Baía da Horta 4*, and whose recovered spoil was deposited in the museum. That same year, *Baía da Horta 6* was found, corresponding to a ship built in the 19th century, in accordance with the naval typology of the woodwork. The studies of its organic materials, in association with the archaeological research, have shown that it sailed in North America, being, most likely, a whaling ship.

[FR] Dans cette institution sont déposés des matériaux archéologiques liés au naufrage du navire *Nossa Senhora da Luz*, l'Inde Carrière, qui a chaviré dans la baie de Porto Pim, le 6 Novembre 1615. Les réserves de l'institution comprennent également un ensemble de de plusieurs épaves, reconnues par des interventions d'archéologie sous-marine, dans la baie de Horta. *Le Baie d'Horta 1* a été identifiée comme étant un bateau anglais du premier quart du 18^{ème} siècle qui transportait des marchandises diverses, y compris un ensemble considérable de défenses d'ivoire, qui indiquent qu'il s'était écrasé pendant un voyage de retour du continent africain. Dans une autre partie de cette baie, on a détecté un noyau de canon de fer qui, après enquête archéologique, a révélé appartenir à un autre navire, *le Baie de Horta 3*, qu'a été identifié comme bateau bâti pendant la deuxième moitié du siècle XVIII. En 2012, d'autres travaux archéologiques ont révélé une agglomération de vestiges archéologiques, appartenant probablement à une ou plusieurs épaves, qui a été désignée par *le Baie de Horta 4* et dont la propriété exhumée a été déposée dans le musée. Cette même année, a été détectée *le Baie de Horta 6*, qui, compte tenu de

la typologie navale des bois trouvés, ce qui correspond à un navire construit au XIX^e siècle, dont les études de la matière organique associée à la recherche archéologique ont révélé avoir navigué sur le continent américain, après avoir été, très probablement, un navire baleinier.



ILHA DAS FLORES

Isla de las Flores/ Flores Island/ Île de Flores

Museu das Flores

Museu/ Museum/ Musée

📍 Edifício do Convento de São Boaventura
Largo da Misericórdia

9970-303 Santa Cruz das Flores

☎ 292 592 159

✉ museu.flores.info@azores.gov.pt

🌐 <http://www.azores.gov.pt/Portal/pt/entidades/pgra-drcultura-mf/>

PT Nesta instituição encontram-se depositados materiais arqueológicos pertencentes aos naufrágios do *Slavonia* e da *Bidart*, bem como fotografias antigas do *Papadiamantis*, todos eles sítios integrantes do *Roteiro do Património Cultural Subaquático dos Açores*. As reservas do museu guardam, ainda, material proveniente de trabalhos de prospeção arqueológica numa zona de lixeira, a norte da Vila de Santa Cruz, com uma cronologia que varia entre o século XVII e o XX. Acrescem artefactos pertencentes ao naufrágio do *SV Brillant*, navio mercante de origem alemã, sob bandeira norueguesa que encalhou, na zona da Quebrada Nova, na costa norte da ilha, a 16 de fevereiro de 1899, e ao naufrágio designado *Fajã Grande 1*, cuja investigação revelou tratar-se de um barco do século XIX, um dos quatro documentalmente registados para aquela zona, a saber: o patacho inglês, *Greffin* (1869); a barca francesa, *République* (1869); o brigue inglês, *Concord* (1871); o lugre francês, *Alixis* (1872).

ES En esta institución se encuentran depositados materiales arqueológicos pertenecientes a los naufragios del *Slavonia* y de la *Bidart*, así como fotografías antiguas de *Papadiamantis*, todos ellos sitios integrantes de la *Ruta del Patrimonio*

Cultural Subacuático de las Azores. Las reservas del museo guardan, además, material proveniente de trabajos de prospección arqueológica en una zona de vertedero, al norte de la Vila de Santa Cruz, con una cronología que varía entre el siglo XVII y el XX. Añade artefactos pertenecientes al naufragio de la *SV Brillant*, navío mercante de origen alemán, bajo bandera noruega que encalló, en la zona de Quebrada Nova, en la costa norte de la isla, el 16 de febrero de 1899, y al naufragio designado *Fajã Grande 1*, cuya investigación reveló que se trataba de un barco del siglo XIX, uno de los cuatro documentalmente registrados para aquella zona, a saber: el patache inglés *Greffin* (1869); la barca francesa *République* (1869); el bergantín inglés *Concord* (1871); el lugre francés *Alixis* (1872).

EN In this institution are deposited archaeological materials belonging to the shipwrecks of *Slavonia* and *Bidart*, as well as the old photographs of *Papadiamantis*, all of them sites that integrate the *Underwater Cultural Heritage Guide of the Azores*. The museum storage still holds material coming from archaeological prospection works undertaken on a dump area, on the north of Santa Cruz village, chronologically varying from the 17th to the 20th centuries. There are also artefacts belonging to the *SV Brillant* shipwreck, a German merchant ship, under Norwegian flag, that ran aground in Quebrada Nova, on the Northern coast of Flores, on February 16th 1899, as well as to the *Fajã Grande 1* shipwreck. Research has revealed this is a ship from the 19th century, one of the four documented in that area, namely: the English patache *Greffin* (1869); the French barque *République* (1869); the English brig *Concord* (1871); the French lugger *Alixis* (1872).

FR Dans cette institution sont déposés des matériaux archéologiques appartenant au naufrage de la *Slavonie* et de *Bidart*, ainsi que de vieilles photographies de *Papadiamantis*, tous les sites des membres de la *Feuille de Route du Patrimoine Culturel Subaquatique des Açores*. Les réserves du musée contiennent également du matériel provenant de recherches archéologiques dans un site de décharge, au nord du village de

Santa Cruz, avec une chronologie qui varie entre le XVII^e siècle et le XX^e siècle. On y trouve aussi des objets appartenant à l'épave de *SV Brillant*, navire marchand d'origine allemande, sous pavillon norvégien qui s'est échoué dans la Quebrada nouvelle zone sur la côte nord de l'île, le 16 Février 1899 et le naufrage désigné *Fajã*

Grande 1, dont la recherche révéla être un bateau du dix-neuvième siècle, l'un des quatre documents documentés pour cette région, à savoir le patacho anglais, *Greffin* (1869); la péniche française *Republique* (1869); le brick anglais *Concord* (1871); le lugeur français *Alixis* (1872).





An underwater photograph showing several colorful fish swimming over a dark, rocky seabed covered in coral and algae. The water is clear and blue. The fish have various colors including yellow, orange, and white stripes. A large white number '10' is positioned on the right side of the image.

10

CONTACTOS ÚTEIS

Contactos útiles
Useful contacts
Contacts utiles

PT

10. CONTACTOS ÚTEIS

EN

10. CONTACTOS ÚTILES

ES

10. USEFUL CONTACTS

FR

10. CONTACTS UTILES

AUTORIDADE MARÍTIMA

Autoridad Marítima/ Maritime Authority /
Autorité maritime



ILHA DE SANTA MARIA

Isla de Santa María/ Santa Maria Island/
Île de Santa Maria

Comando Local de Vila do Porto

📍 Rua Frei Gonçalo Velho n.º 17
9580-531 VILA DO PORTO

Piquete/ Emergency phone/ Piquet:
918 773 863

☎ 296 101 570 / Fax: 211 938 584

✉ policiamaritima.vporto@amn.pt



ILHA DE SÃO MIGUEL

Isla de São Miguel/ São Miguel Island/
Île de São Miguel

Comando Local de Ponta Delgada

📍 Largo Dr. Manuel Carreiro
9500-223 PONTA DELGADA

Piquete/ Emergency phone/ Piquet:
917 764 428

☎ 296 205 246 / Fax: 211 938 592

✉ policiamaritima.pdelgada@amn.pt



ILHA TERCEIRA

Isla Terceira/ Terceira Island/ Île de Terceira

Comando Local de Angra

📍 Zona Industrial do Cabo da Praia
9760-100 PRAIA DA VITÓRIA

Piquete/ Emergency phone/ Piquet:
912 344 795

☎ 295 105 143 / Fax: 210 921 514

✉ policiamaritima.aheroismo@amn.pt



ILHA GRACIOSA

Isla Graciosa/ Graciosa Island/ Île de Graciosa

Posto da Polícia Marítima de Santa Cruz da Graciosa

📍 Rua Nova n.º 17 Santa Cruz
9880-384 SANTA CRUZ DA GRACIOSA

Piquete/ Emergency phone/ Piquet:
912 344 866

Fax: 210 921 512

✉ policiamaritima.graciosa@amn.pt



ILHA DE SÃO JORGE

Isla de São Jorge/ São Jorge Island/
Île de São Jorge

Posto da Polícia Marítima das Velas

📍 Av. Miguel Bombarda

9800-523 VELAS - SÃO JORGE

Piquete/ Emergency phone/ Piquet:

912 354 132

☎ 295 432 388 / Fax: 295 432 338

✉ policiamaritima.velas@amn.pt



ILHA DO PICO

Isla de Pico/ Pico Island/ Île de Pico

Posto da Polícia Marítima

de São Roque do Pico

📍 Rua do Cais n.º33

9940-355 SÃO ROQUE DO PICO

Piquete/ Emergency phone/ Piquet:

912 354 131

☎ 292 642 589 / Fax: 292 642 589

✉ policiamaritima.sroque@amn.pt



ILHA DO FAIAL

Isla de Faial/ Faial Island/ Île de Faial

Comando Local da Horta

📍 Largo Dr. Manuel de Arriaga

9900-026 HORTA

Piquete/ Emergency phone/ Piquet:

912 354 130

☎ 292 208 015 / Fax: 292 208 017

✉ policiamaritima.horta@amn.pt



ILHA DAS FLORES

Isla de las Flores/ Flores Island/ Île de Flores

Comando Local das Flores

📍 Rua Senador André Freitas s/n

9970-337 SANTA CRUZ DAS FLORES

Piquete/ Emergency phone/ Piquet:

912 353 025

☎ 292 592 485

✉ policiamaritima.flores@amn.pt



ILHA DO CORVO

Isla de Corvo/ Corvo Island/ Île de Corvo

Posto da Polícia Marítima do Corvo

📍 Posto Marítimo do Corvo

9980-000 CORVO

Piquete/ Emergency phone/ Piquet:

912 61 542

☎ 292 596 146 / Fax: 292 596 146

CÂMARAS DE DESCOMPRESSÃO

Câmaras de descompresión/

Decompression chambers/

Chambres de décompression



GRUPO ORIENTAL

Islas de São Miguel e Santa Maria/

São Miguel and Santa Maria Islands/

Îles de São Miguel et Santa Maria

Hospital do

Divino Espírito Santo

📍 Av. D. Manuel I

9500-370 PONTA DELGADA

☎ 296 203 000

✉ hdes_informacoes@azores.gov.pt



GRUPO CENTRAL

Islas de Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e

Faial/ Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico and

Faial Islands/ Îles de Terceira, Graciosa, São

Jorge, Pico et Faial

Hospital da Horta

📍 Estrada Príncipe Alberto do Mónaco

9900-038 HORTA

☎ 292 201 000

✉ SRES-HH@azores.gov.pt



GRUPO OCIDENTAL

Islas de Flores e Corvo/ Flores and Corvo

Islands/ Îles de Flores et Corvo

Centro de Saúde das Flores

📍 Largo 25 de Abril - Santa Cruz das Flores

9970-312 SANTA CRUZ DAS FLORES

☎ 292590270 / Fax: 292596176

✉ sras-csscf@azores.gov.pt

BOMBEIROS COM CORPOS DE MERGULHADORES

Bomberos con cuerpos de buceadores/
Fire Departments with diver rescue teams/
Pompiers avec des corps de plongeurs



ILHA DE SÃO MIGUEL

Isla de São Miguel/ São Miguel Island/
Île de São Miguel

**Associação Humanitária dos Bombeiros
Voluntários de Ponta Delgada**

📍 Rua de São Gonçalo, n.º 230

9500-344 PONTA DELGADA

☎ 296 301 313

✉ scomando@bvvpd.pt

**Associação Humanitária dos Bombeiros
Voluntários de Vila Franca do Campo**

📍 Avenida dos Bombeiros Voluntários
São Pedro

9680-102 VILA FRANCA DO CAMPO

☎ 296 539 900

✉ comando@bvvfc.pt

**Associação Humanitária dos Bombeiros
Voluntários da Ribeira Grande**

📍 Rua Eng.º Arantes de Oliveira
Ribeira Seca

9600-228 RIBEIRA GRANDE

☎ 296 472 318

✉ comandantebvrg@gmail.com



ILHA TERCEIRA

Isla Terceira/ Terceira Island/ Île de Terceira

**Associação Humanitária dos Bombeiros
Voluntários da Praia da Vitória**

📍 Rua Comendador Francisco José Barcelos
9760-434 PRAIA DA VITÓRIA

☎ 295 540 220

✉ comando@bombeirospraia.com



ILHA GRACIOSA

Isla Graciosa/ Graciosa Island/ Île de Graciosa

**Associação Humanitária dos Bombeiros
Voluntários da Ilha Graciosa**



Rua Charco da Cruz

9880-308 SANTA CRUZ DA GRACIOSA



295 730 215



comandobombeirosgraciosa@gmail.com



ILHA DE SÃO JORGE

Isla de São Jorge/ São Jorge Island/

Île de São Jorge

**Associação Humanitária dos Bombeiros
Voluntários da Calheta**



Rua Manuel Machado Pacheco

9850-041 CALHETA



295 460 110



comandobvcalheta@gmail.com



ILHA DO FAIAL

Isla de Faial/ Faial Island/ Île de Faial

**Associação Humanitária dos Bombeiros
Voluntários do Faial**



Rua dos Bombeiros Voluntários, n.º 5

9900-099 HORTA



292 200 850



comando@ahbvf.pt



ILHA DO PICO

Isla de Pico/ Pico Island/ Île de Pico

**Associação Humanitária dos Bombeiros
Voluntários de S. Roque do Pico**



Rua Dr. Tibério de Ávila Brasil

9940-365 SÃO ROQUE DO PICO



292 642 315



comando.bvsrp@gmail.com

**Associação Humanitária dos Bombeiros
Voluntários das Lajes do Pico**



Rua General Lacerda Machado

9930-127 LAJES DO PICO



292 679 300



bvlpcomando@mail.telepac.pt

**Associação Humanitária dos Bombeiros
Voluntários da Madalena**



Rua do Colégio, n.º 54

9950-333 MADALENA



292 628 300



bvmadalenapico@sapo.pt



11

OUTROS MUNDOS

Otros mundos
Other worlds
Autres mondes

11. OUTROS MUNDOS

Sítios a visitar

EUROPA

Escócia

Não obstante as condições climáticas, pouco propícias ao mergulho recreativo, no norte do Reino Unido existem alguns casos de interesse. Destacam-se os naufrágios do *Swan* e do *HMS Dartmouth*, ambos do século XVII, que se incluem dentro de uma longa lista de embarcações que soçobraram ao longo do Canal de Mull. As correntes marítimas, a proteção da ilha de Mull e do curto estreito que a separa do restante território escocês, e a existência de várias dezenas de naufrágios registados e identificados naquele local, tornaram o Canal de Mull na zona mais visitada no âmbito do mergulho cultural.

Finlândia

A arqueologia subaquática finlandesa tem vindo a ser desenvolvida, essencialmente, nas províncias do sul do país, onde as condições climáticas permitem a realização mais frequente de mergulhos. Ao largo da cidade de Helsínquia, encontra-se o naufrágio do *Kronprins Gustav Adolf*, barco de origem sueca que ali soçobrou, em 1788. Desde 2000, foi declarado parque arqueológico subaquático e foram estabelecidas infraestruturas para melhorar e incentivar a sua visita. Um cabo subaquático leva os visitantes até ao local do naufrágio, em condições de boa visibilidade, encontrando-se complementado por doze placas que explicitam detalhes sobre a história e os vestígios do navio.

França

Graças a pioneiros como Jacques-Yves Cousteau, a França foi precursora na atividade de mergulho

e, consequentemente, na área da arqueologia subaquática, sendo responsável pela descoberta de um grande número de naufrágios, muitos deles visitáveis, na zona do Mediterrâneo e no Mar do Norte. Na província da Bretanha, região de Saint Malo, encontra-se o recife de La Natière, onde foram efetuadas escavações, desde 1994, que revelaram um conjunto considerável de diferentes embarcações naufragadas, de finais do século XVII e do século XVIII. Destaque para o *La Dauphine*, barco de guerra, que escoltava um navio corsário inglês, que havia capturado, quando ali soçobrou a 11 de dezembro de 1704. As várias embarcações que foram amplamente estudadas, em Saint Malo, têm sido objeto de um trabalho de divulgação pública que envolve a recriação dos navios, através de tecnologia 3D e do mapeamento do fundo marinho, que permite a reprodução de visitas guiadas, em formato digital, para os que não mergulham.

Itália

A ilha de Ustica, junto à ilha da Sicília, foi, ao longo da Idade Média, um importante porto, que serviu para ancoragem de grupos de piratas, que ali formavam bases de apoio à atividade de pilhagem de navios mercantis, no mar Mediterrâneo. Já anteriormente tinha sido habitada pelos fenícios. Uma cronologia tão rica, num ponto insular, implica, naturalmente, a existência de zonas portuárias e naufrágios, que ali se encontram em bom estado de preservação, graças ao fundo marinho, de lava negra petrificada. Os visitantes podem explorar diversas embarcações submersas, bem como uma parte de um antigo povoado da civilização da Grécia Antiga, a cidade de Osteodes. A rica vida marinha, e o importante valor do seu património cultural submerso, fazem de Ustica um local de grande interesse para o turismo patrimonial. Desde 1990, foi delimitada uma área, legalmente protegida, enquanto parque marítimo, que engloba a proteção dos vestígios arqueológicos.

Croácia

Ao longo da costa da Croácia, no Mar Adriático, encontram-se mais de 500 sítios arqueológicos

subaquáticos, registados documentalmente. As autoridades esforçam-se por proteger estes locais, prevenindo a pirataria e incentivando as boas-práticas do mergulho patrimonial e a conduta ética dos mergulhadores. O Instituto para a Preservação de Monumentos Culturais e Naturais da Croácia elaborou um projeto de proteção dos bens culturais. Nos sítios de naufrágio mais famosos, o Instituto mandou instalar jaulas de metal que protegem os vestígios, não impedindo a sua visualização e minimizando o impacto das pilhagens. Acresce, a este sistema, a obrigatoriedade do licenciamento, pelas autoridades, para o visitante poder efetuar mergulhos no país.

OUTROS EXEMPLOS

Israel

Junto ao Mar Mediterrâneo, no atual Israel, o rei Herodes mandou construir um grande porto, em honra de César Augusto, chamado de Caesarea, no ano 10 a.C. Foi aqui que a Comunidade para o Desenvolvimento de Caesarea e a Universidade de Haifa fomentaram um projeto de investigação arqueológica subaquática, que veio a descobrir um conjunto de dezenas de sítios submersos, criando um parque arqueológico, legalmente protegido por convenção, desde 2006. A gestão é efetuada pelas autoridades. Atendendo à proximidade dos locais entre si, e em relação à costa, foi estabelecido um trilho, que guia os visitantes, com placas informativas e mapas, atravessando antigos faróis, âncoras, naufrágios e molhes de embarcações.

Austrália

Existem cinco roteiros de naufrágios em funcionamento no país, cada um deles gerido pelas autoridades e museus locais. O principal impulsionador da implementação destas ferramentas pedagógicas, enquanto meio de incentivar visitantes e estudar a riqueza dos sítios, tem sido o Western Australian Museum que, desde a década de 70 do século XX, se colocou na vanguarda, mantendo, ainda hoje, esse estatuto, enquanto instituição que apoia e desenvolve

projetos de proteção e valorização do património cultural subaquático de todo o país. Em 2012, ao longo da costa ocidental da Austrália, mais de 75 naufrágios tinham já sido registados, com um conjunto de cerca de duas dezenas, visitáveis, encontrando-se dois novos roteiros em fase de preparação, presentemente.

Estados Unidos da América

O Lake Champlain Maritime Museum localiza-se no Estado de Vermont, tendo sido fundado em 1986, por um grupo de investigadores no âmbito da arqueologia subaquática, onde se destaca Arthur Cohn, um dos pioneiros da gestão patrimonial, ao nível mundial. Desde a década de 80 do século XX, foi aberta a discussão sobre quem deveria ter acesso ao conjunto de sítios patrimoniais submersos no lago Champlain, que corresponde ao maior parque arqueológico subaquático do mundo, e sobre a conduta ética dos que lá podiam mergulhar. O Instituto para a Preservação Histórica de Vermont, em parceria com o museu, tem trabalhado, desde 1985, na sensibilização dos mergulhadores, com ferramentas como a distribuição de brochuras, panfletos, documentários e sessões de esclarecimento. Nos Estados Unidos, outro exemplo a destacar é o do Estado da Florida, onde se encontra um grupo de 11 naufrágios, de diferentes cronologias, que estão ao abrigo da proteção das autoridades estatais e que, desde 1987, são alvo de monitorização, e possuem infraestruturas de visitação autónomas, geridas, regra geral, por voluntários.

MUSEUS

Inglaterra

Na zona histórica das docas da cidade de Portsmouth encontra-se o Museu Marítimo do Mary Rose, um dos casos mais emblemáticos da arqueologia subaquática em território britânico. Tratou-se de uma das primeiras embarcações inglesas do género, desenhada com o propósito específico de disparar artilharia pelos costados. A sua construção foi também uma das primeiras a abandonar a técnica naval de casco trincado, substituindo-a pela adoção do tabuado liso, o

que facilitou a instalação de portinholas, aumentando, por sua vez, a capacidade de drenagem de água. Construído entre 1509 e 1511, foi alvo de duas renovações nas décadas seguintes, recebendo um incremento à sua estrutura, que passou a alçar cerca de 700 toneladas. Durante a sua carreira, que durou cerca de quatro décadas, destaca-se como uma das primeiras embarcações de guerra da dinastia Tudor. A sua criação espelha o desejo da coroa britânica de formar uma marinha de guerra permanente, com capacidade para enfrentar as frotas das restantes potências europeias. Naufragou, no ano de 1545, durante uma escaramuça com uma frota francesa, que procurava invadir as ilhas britânicas, numa zona de baixios, ao largo da ilha de Wight. Em 1965, foi redescoberto por Alexander McKee. Atualmente está exposto ao público, tendo sido trazido à superfície no ano de 1982.

Suécia

O Museu do Vasa, em Estocolmo, é um dos mais paradigmáticos exemplares de como a arqueologia subaquática pode e deve servir como ferramenta pedagógica, testemunho da herança

histórica de uma nação e, impressionante, pela sua monumentalidade ocasional. O *Vasa* foi lançado à água a 10 de agosto de 1628, herdando o seu nome da dinastia da casa reinante. No mesmo momento, logo se afundou, o maior navio de guerra até então levantado. Construído em Estocolmo, pelo armador holandês Henrik Hyberstsson, teve ao seu dispor quatrocentos trabalhadores para satisfazer o desejo do rei Gustavo Adolfo II. Tinha três mastros e podia suportar dez velas, media 52 metros da cabeça do mastro à quilha e 69 metros da proa à popa e pesava 1.200 toneladas. Tinha 64 canhões, a maioria de 24 libras (disparavam balas que pesavam 24 libras ou mais de 11 kg). Redescoberto em 1956 por Anders Franzén, foi retirado do mar a 24 de abril de 1961, assombrando por deter ainda 95% da sua estrutura. Com o navio, vieram também mais de 14.000 artefactos, sendo de destacar 700 esculturas, representando leões, heróis bíblicos, imperadores romanos, criaturas marinhas, divindades gregas, entre outros, que tinham por objetivo enaltecer a monarquia sueca e exprimir o seu poder, a sua cultura e as suas ambições políticas. É visitável no Museu Vasa, em Estocolmo.

ES

11. OUTROS MUNDOS

Sítios a visitar

EUROPA

Escócia

No obstante, las condiciones climáticas, poco propicias para el buceo recreativo, en el norte del Reino Unido, existen algunos casos de interés. Se destacan los naufragios del *Swan* y del *HMS Dartmouth*, ambos del siglo XVII, que

se incluyen dentro de una larga lista de embarcaciones que zozobraron a lo largo del Canal de Mull. Las corrientes marítimas, la protección de la isla de Mull y del corto estrecho que la separa del resto del territorio escocés, y la existencia de varias decenas de naufragios registrados e identificados en aquel lugar, convirtieron el Canal de Mull en la zona más visitada en el ámbito del buceo cultural.

Finlandia

La arqueología subacuática finlandesa se está desarrollando, esencialmente, en las provincias del sur del país, donde las condiciones climáticas permiten la realización más frecuente de inmersiones. A lo largo de la ciudad de Helsinki, se encuentra el naufragio del *Kronprins Gustav Adolf*, barco de origen sueco que allí naufragó, en 1788.

Desde 2000, se declaró parque arqueológico subacuático y se establecieron infraestructuras para mejorar y animar su visita. Un cabo subacuático lleva a los visitantes hasta el lugar del naufragio, en condiciones de buena visibilidad, encontrándose complementado por doce placas que explicitan detalles sobre la historia y los vestigios del navío.

Francia

Gracias a pioneros como Jacques-Yves Cousteau, Francia fue precursora en la actividad de buceo y, consecuentemente, en el área de la arqueología subacuática, siendo responsable del descubrimiento de un gran número de naufragios, muchos de ellos visitables, en la zona del Mediterráneo y en el Mar del Norte. En la provincia de Bretaña, región de Saint Malo, se encuentra el arrecife de La Natière, donde se realizaron excavaciones desde 1994, que revelaron un conjunto considerable de diferentes embarcaciones naufragadas, de finales del siglo XVII y del siglo XVIII. Destacado para el *La Dauphine*, barco de guerra, que escoltaba a un navío corsario inglés, que había capturado, cuando allí zozobró el 11 de diciembre de 1704. Las varias embarcaciones que fueron ampliamente estudiadas en Saint Malo, han sido objeto de un trabajo de divulgación pública que implica la recreación de los navíos, a través de tecnología 3D y del mapeo del fondo marino, que permite la reproducción de visitas guiadas, en formato digital, para los que no bucean.

Italia

La isla de Ustica, junto a la isla de Sicilia, fue, a lo largo de la Edad Media, un importante puerto, que sirvió para anclaje de grupos de piratas que allí formaban bases de apoyo a la actividad de saqueo de buques mercantiles, en el mar Mediterráneo. Anteriormente, ya había sido habitada por los fenicios. Una cronología tan rica, en un punto insular, implica, naturalmente, la existencia de zonas portuarias y naufragios, que allí se encuentran en buen estado de preservación gracias al fondo marino, de lava negra petrificada. Los visitantes pueden explorar diversas embarcaciones sumergidas, así como una parte de un antiguo pueblo de la civilización de la Grecia

Antigua, la ciudad de Osteodes. La rica vida marina, y el importante valor de su patrimonio cultural sumergido, hace de Ustica un lugar de gran interés para el turismo patrimonial. Desde 1990, se ha delimitado un área, legalmente protegida, como parque marítimo, que engloba la protección de los vestigios arqueológicos.

Croacia

A lo largo de la costa de Croacia, en el Mar Adriático, se encuentran más de 500 sitios arqueológicos subacuáticos, registrados documentalmente. Las autoridades se esfuerzan por proteger estos lugares, previniendo la piratería y alentando las buenas prácticas del buceo patrimonial y la conducta ética de los buceadores. El Instituto para la Preservación de Monumentos Culturales y Naturales de Croacia, elaboró un proyecto de protección de los bienes culturales. En los sitios de naufragio más famosos, el Instituto mandó instalar jaulas de metal que protegen los vestigios, no impidiendo su visualización y minimizando el impacto de los saqueos. Además, añade a este sistema, la obligatoriedad de licenciamiento, por las autoridades, para que el visitante pueda efectuar buceo en el país.

OTROS EJEMPLOS

Israel

Junto al Mar Mediterráneo, en el actual Israel, el rey Herodes mandó construir un gran puerto, en honor del César Augusto, llamado Caesarea, en el año 10 a.C. Fue aquí que, la Comunidad para el Desarrollo de Caesarea, y la Universidad de Haifa, han impulsado un proyecto de investigación arqueológica subacuática que ha venido a descubrir, un conjunto de decenas de sitios sumergidos, creando un parque arqueológico, legalmente protegido por convención, desde 2006. La gestión es efectuada por las autoridades. En cuanto a la proximidad de los locales entre sí, y en relación a la costa, se estableció un carril, que guía a los visitantes, con placas informativas y mapas, atravesando antiguos faros, anclas, naufragios y muelles de embarcaciones.

Australia

Hay cinco itinerarios de naufragios en funcionamiento en el país, cada uno de ellos gestionado por las autoridades y museos locales. El principal impulsor de la implementación de estas herramientas pedagógicas, como medio de incentivar visitantes y estudiar la riqueza de los sitios, ha sido el Western Australian Museum que, desde la década del 70 del siglo XX, se colocó a la vanguardia, manteniendo, aún hoy, ese estatuto, como institución que apoya y desarrolla proyectos de protección y valorización del patrimonio cultural subacuático de todo el país. En 2012, a lo largo de la costa occidental de Australia, más de 75 naufragios ya habían sido registrados, con un conjunto de cerca de dos decenas, visitables, encontrándose dos nuevos itinerarios en fase de preparación, actualmente.

Estados Unidos de América

El lago Champlain Maritime Museum se encuentra en el Estado de Vermont, fundado en 1986 por un grupo de investigadores en el ámbito de la arqueología subacuática, donde destaca Arthur Cohn, uno de los pioneros de la gestión patrimonial, a nivel mundial. Desde la década de los 80 del siglo XX se ha abierto la discusión sobre quién debería tener acceso al conjunto de sitios patrimoniales sumergidos en el lago Champlain, que corresponde al mayor parque arqueológico subacuático del mundo, y sobre la conducta ética de los que allí podían bucear. El Insituto para la Preservación Histórica de Vermont, en asociación con el museo, ha trabajado desde 1985 en la sensibilización de los buceadores, con herramientas como la distribución de catálogos, folletos, documentales y sesiones de aclaración. En los Estados Unidos, otro ejemplo a destacar es el del Estado de Florida, donde se encuentra un grupo de 11 naufragios, de diferentes cronologías, que están al abrigo de la protección de las autoridades estatales y que, desde 1987, son objeto de monitorización, y poseen las infraestructuras de visitación autónomas, administradas, por regla general, por voluntarios.

MUSEOS

Inglaterra

En la zona histórica de los muelles de la ciudad de Portsmouth se encuentra el Museo Marítimo de Mary Rose, uno de los casos más emblemáticos de la arqueología subacuática en territorio británico. Se trató de una de las primeras embarcaciones inglesas del género, diseñada con el propósito específico de disparar artillería por los costados. Su construcción fue también una de las primeras en abandonar la técnica naval de casco trincado, sustituyéndola por la adopción del tablaje liso, lo que facilitó la instalación de trampillas, aumentando a su vez la capacidad de drenaje de agua. Construido entre 1509 y 1511, fue objeto de dos renovaciones en las décadas siguientes, recibiendo un incremento a su estructura, que pasó a elevarla cerca de 700 toneladas. Durante su carrera, que duró cerca de cuatro décadas, se destaca como una de las primeras embarcaciones de guerra de la dinastía Tudor. Su creación refleja el deseo de la corona británica de formar una marina de guerra permanente, con potencia para enfrentar las flotas de las restantes potencias europeas. Naufragó, en el año 1545, durante una escaramuza con una flota francesa, que buscaba invadir las islas británicas, en una zona de bajíos, frente a la isla de Wight. En 1965, fue redescubierto por Alexander McKee. Actualmente está expuesto al público, habiendo sido traído a la superficie en el año 1982.

Suecia

El Museo del Vasa, en Estocolmo, es uno de los más paradigmáticos ejemplares de cómo la arqueología subacuática puede y debe servir como herramienta pedagógica, testimonio de la herencia histórica de una nación e, impresionable, por su monumentalidad, ocasional. El Vasa fue lanzado al agua el 10 de agosto de 1628, heredando su nombre de la dinastía de la casa reinante. En el mismo momento, luego se hundió, el mayor buque de guerra hasta entonces levantado. Construido en Estocolmo, por el armador holandés Henrik Hyberstsson, tuvo a su disposición cuatrocientos trabajadores para satisfacer el deseo del rey Gustavo Adolfo II. Tenía tres mástiles y

podía soportar diez velas, medía 52 metros de la cabeza del mástil a la quilla y 69 metros de la proa a la popa y pesaba 1.200 toneladas. Tenía 64 cañones, la mayoría de 24 libras (disparaban balas que pesaban 24 libras o más de 11 kg). Redescubierto en 1956 por Anders Franzén, fue retirado del mar el 24 de abril de 1961, asombrando por detener aún el 95% de su estructura. Con el

barco, vinieron también más de 14.000 artefactos, de los cuales destacaron 700 esculturas, representando leones, héroes bíblicos, emperadores romanos, criaturas marinas, divinidades griegas, entre otros, y tenían por objetivo enaltecer la monarquía sueca y expresar su poder, su cultura y sus ambiciones políticas. Es visitable en el Museo Vasa, en Estocolmo.

EN

11. OTHER WORLDS

Places to visit

EUROPE Scotland

Notwithstanding the weather conditions, unfavourable to recreational diving, there are, in the northern United Kingdom, some places of interest. Worth noting are the shipwrecks of *Swan* and *HMS Dartmouth*, both from the 17th century, and included in a long list of shipwrecks occurred in the Mull's Channel. The sea currents, the protection from the Isle of Mull and from the narrow strait separating it from the Scottish mainland, as well as the existence of several tens of identified and registered shipwrecks, have turned Mull's Channel into the most visited place for cultural diving.

Finland

Finnish underwater archaeology developed mainly in the southern provinces, where weather conditions allow for dives with greater frequency. Off Helsinki, there is the shipwreck of the *Kronprins Gustaf Adolf*, a Swedish ship sunk in 1788. In 2000, it ranked as underwater archaeological park and infrastructures were created to improve and promote visits. An underwater cable takes visitors

to the wreck site, in conditions of good visibility. It is supplemented by twelve plates, which tell details of the ship's history and remains.

France

Thanks to pioneers like Jacques-Yves Cousteau, France was precursor in the diving activity and, consequently, in the area of underwater archaeology, being accountable for the discovery of numerous shipwrecks, many of which can be visited, in the Mediterranean area and in the North Sea. In the province of Bretagne, region of Saint Malo, there is La Natière reef, where, since 1994, excavations have been carried out, thus revealing a considerable amount of different shipwrecks, dating from the late 17th and 18th centuries. Worth noting is *La Dauphine*, a warship lost in the reef in December 11th 1704, while escorting a captured English corsair ship. The various shipwrecks of Saint Malo, that were widely studied, have been subject to a public advertisement project, which involves the recreation of ships through 3D technology and the mapping of the sea floor, thus allowing for guided tours in digital format for those who don't dive.

Italy

Ustica Island, near the Island of Sicily, was an important port throughout the Middle Ages, serving as anchorage and support base for pirates, who plundered merchant ships in the Mediterranean. The Phoenicians had also inhabited it. Such a rich chronology, in an island, naturally makes for the existence of port areas and shipwrecks, which remain preserved, thanks

to the petrified black lava sea floor. Visitors can explore several submerged ships, as well as part of an Ancient Greek settlement, the city of Osteodes. Rich marine life and the important value of its underwater cultural heritage make Ustica a place of great interest in heritage tourism. Since 1990, an area was established and legally protected as a maritime park, which encompasses the protection of archaeological assets.

Croatia

Off the Croatian coast, in the Adriatic Sea, there are more than 500 documented underwater archaeological sites. Local authorities make an effort to protect these sites, preventing piracy and encouraging best practices of heritage diving, as well as the ethical conduct of divers. The Croatian Institute for the Preservation of Cultural and Natural Monuments elaborated a project aiming to protect these cultural assets. In the most famous shipwreck sites, the Institute ordered the installation of metal cages, thus protecting the remains, not hindering the visualisation, and minimizing plundering. In addition, with this system, a visitor can only dive in Croatia after getting a license from the authorities.

OTHER EXAMPLES

Israel

By the Mediterranean Sea, in what corresponds to nowadays Israel, King Herod ordered the construction of a great port, named Caesarea, in honour of Caesar Augustus, by the year 10th BC. Here, the Community for the Development of Caesarea and the University of Haifa developed an underwater archaeologic investigation project that discovered tens of submerged sites, creating an archaeologic park, legally protected by convention since 2006. Authorities handle the management. Due to the proximity of the sites with each other and to the shore, a trail was established, thus guiding visitors, with informative plates and maps, through ancient lighthouses, anchors, shipwrecks and jetties.

Australia

There are five shipwreck routes running in Australia, each managed by local authorities and museums. The main driving force for the establishment of these pedagogical tools, as a means to encourage visitors to study the richness of the sites, has been the Western Australian Museum, in the vanguard since the 1970's as the institution that develops and supports projects of underwater cultural heritage throughout the country. In 2012, along Australia's western coast, more than 75 shipwrecks had already been registered, 20 of which can be visited. Currently there are two new routes being prepared.

United States of America

In 1986, a group of underwater archaeology researchers founded Lake Chaplain Maritime Museum, in Vermont, led by Arthur Cohn, one of the world's pioneers of heritage management. Since the 1980's, a debate was opened about who should have access to the heritage sites of lake Chaplain, the world's largest underwater archaeological park, and about the ethical behaviour of those who were able to dive there. The Vermont Institute for Historical Preservation, in partnership with the museum, has worked since 1985, in raising the awareness of divers, by using tools like handing out brochures and pamphlets, issuing documentaries and promoting awareness meetings. In the U.S.A., other noticeable example is the State of Florida, where a group of 11 shipwrecks, of different chronologies, is under the protection of state authorities, and is subject to monitoring since 1987. It has autonomous visitation infrastructures, managed, in general, by volunteers.

MUSEUMS

England

In Portsmouth's historical docks area there is the Mary Rose Maritime Museum, one of the most emblematic cases of underwater archaeology in British territory. It was one of the first English ships designed with the specific purpose of shooting guns from its sides. Its construction was also one of the first to abandon the technique of

the clinker-built hull, replacing it with even boards, which enabled the opening of hatches, thus increasing the water drainage capacity. Built between 1509 and 1511, it undertook two renovations in the following decades, increasing its tonnage to 700 tons. During its career, which lasted about four decades, it stood out as one of the first warships of the Tudor dynasty. Its creation reflects the desire of the British crown to form a permanent war fleet, strong enough to face the fleets of the other European powers. It sank in 1545, during a skirmish with a French fleet that was trying to invade the British Isles, in the shallows off the Isle of Wight. In 1965, Alexander McKee rediscovered it. Brought to surface in 1982, it is on public display nowadays.

Sweden

Vasa Museum in Stockholm is one of the most paradigmatic examples of how underwater archaeology can and should serve as a pedagogical tool, be the testimony of a nation's historical heritage, and impress by its occasional

monumentality. The *Vasa* was launched in August 10th 1628, owing its name to the then reigning dynasty. That same moment, this, the largest warship built in the world at the time, immediately sunk. It was built in Stockholm by the Dutch shipbuilder Henrik Hyberstsson, who had 400 labourers at his disposal to satisfy King Gustav Adolphus II's wish. It had three masts and could carry ten sails, measuring 52 meters from the top of the main mast to the keel, 69 meters from bow to stern and weighing 1.200 tons. It had 64 guns, most of which weighing 24 pounds (and shooting bullets also weighing 24 pounds, about 11 kilograms). Rediscovered in 1956 by Anders Franzén, and recovered from the sea on April 24th 1961, it amazingly still had 95% of its original structure. 14.000 artefacts were also recovered with the ship, of which 700 were sculptures of lions, biblical heroes, Roman emperors, sea creatures, Greek deities, among others, whose goal was to glorify the Swedish monarchy and express its power, culture and political ambitions. The ship is on public display at the Vasa Museum, in Stockholm.

FR

11. AUTRES MONDES

Lieux à visiter

EUROPE

Ecosse

Malgré les conditions météorologiques, qui ne sont pas propices à la plongée récréative dans le nord du Royaume-Uni, il existe quelques cas d'intérêt. Il faut signaler, les épaves du *Swan* et *HMS Dartmouth*, tous deux du XVII^e siècle, qui comprennent une longue liste des navires qui ont sombré sur Mull Canal. Les courants océaniques, la protection de l'île de Mull et le

court étroit qui sépare du reste du territoire écossais, et l'existence de plusieurs dizaines enregistrées et des épaves identifiées à cet endroit, a fait la Manche Mull dans la zone la plus visitée dans le cadre de la plongée culturelle.

Finlande

L'archéologie sous-marine finlandaise a été développée principalement dans les provinces du sud où les conditions climatiques permettent des plongées plus fréquentes. Au large de la ville d'Helsinki, est le naufrage du *Kronprins Gustav Adolf*, bateau origine suédoise qui a coulé là en 1788. Depuis 2000, il a été déclaré parc archéologique sous-marine et des infrastructures ont été mises en place pour améliorer et encourager leur visite. Un câble sous-marin emmène les visiteurs sur le site de l'épave, dans de bonnes conditions de visibilité, complétée par douze cartes qui expliquent les détails sur l'histoire et les restes du navire.

France

Grâce aux pionniers comme Jacques Cousteau, la France a été pionnière dans l'activité de plongée et, par conséquent, dans le domaine de l'archéologie sous-marine, responsable de la découverte d'un grand nombre d'épaves, beaucoup d'entre eux plusieurs visitables, dans la région méditerranéenne et la mer du Nord. Dans la province de Bretagne, région de Saint-Malo, on trouve le récif de La Natière où les fouilles qui ont été effectuées depuis 1994, ont révélé un nombre considérable de naufrages, de la fin du XVIIe et du XVIIIe siècle. En particulier, *La Dauphine*, navire de guerre, escortant un corsaire anglais, qui avait capturé quand il a chaviré le 11 Décembre 1704. Le nombre de navires qui ont été largement étudiés à Saint-Malo, ont fait l'objet d'un travail la divulgation publique impliquant la recréation des navires grâce à la technologie 3D et cartographie des fonds marins, ce qui permet la lecture des visites guidées en format numérique pour ceux qui ne plonge pas.

Italie

L'île d'Ustica, près de l'île de Sicile, était le long du Moyen Age, un port important, qui a servi à ancrer les groupes de pirates qu'y ont formé bases pour soutenir les navires marchands qui faisaient des activités de pillage dans la mer Méditerranée. Il avait été précédemment habité par les Phéniciens. Une chronologie si riche en un point insulaire, implique naturellement l'existence des ports et des épaves, qui sont en bon état de conservation grâce au fond de la mer de lave noire pétrifié. Les visiteurs peuvent explorer divers vaisseaux submergés ainsi qu'une partie d'un ancien peuplement de la civilisation grecque antique, la ville d'Osteodes. La richesse de la vie marine, et la valeur importante de son patrimoine culturel subaquatique, fait Ustica un lieu d'un grand intérêt pour le tourisme patrimonial. Depuis 1990, une zone protégée par la loi a été délimitée en tant que parc maritime, qui englobe la protection des vestiges archéologiques.

Croatie

Le long de la côte de la Croatie, sur la mer Adriatique, il y a plus de 500 sites archéologiques

sous-marins, documentés. Les autorités s'efforcent de protéger ces sites en empêchant le piratage et en encourageant les bonnes pratiques en plongée sous-marine et la conduite éthique des plongeurs. L'Institut pour la Préservation des Monuments Culturels et Naturels de la Croatie a élaboré un projet pour la protection des biens culturels. Dans les sites d'épaves plus célèbres, l'Institut a installé des cages métalliques qui protègent les traces, mais n'empêchent pas sa vue tout en minimisant l'impact des pillages. En plus, dans ce système, l'obligation pour les visiteurs de faire des plongées dans le pays est obligatoire.

AUTRES EXEMPLES

Israël

Par la mer Méditerranée, en Israël d'aujourd'hui, le roi Hérode a construit un grand port en l'honneur de César Auguste, appelé Césarée, en l'an 10 avant J.-C. C'est ici que la Communauté pour le Développement de la Césarée, et l'Université de Haïfa, ont commencé un projet de recherche archéologique sous-marine qui est venu découvrir un ensemble de dizaines de sites submergés, qui ont permis la création d'un parc archéologique, légalement protégé par la Convention depuis 2006. La gestion est assurée par les autorités. Compte tenu de la proximité des sites les uns aux autres, et de la côte, un sentier a été créé, qui guide les visiteurs avec des panneaux d'information et des cartes, en passant par les phares anciens, des ancres, des épaves et embarcadères.

Australie

Il y a cinq épaves en service dans le pays, chacune gérée par les autorités locales et les musées. Le moteur principal de la mise en œuvre de ces outils pédagogiques, comme moyen d'encourager les visiteurs et d'étudier la richesse des sites, a été le Western Australian Museum qui, depuis les années 70 du XXe siècle, est à la pointe et maintient ce statut, en tant qu'institution qui soutient et développe des projets de protection et d'évaluation du patrimoine culturel subaquatique

de l'ensemble du pays. En 2012, le long de la côte ouest de l'Australie, plus de 75 naufrages avaient déjà été enregistrés, avec une série d'environ deux douzaines, visitables, deux nouvelles routes en cours de préparation.

États-Unis d'Amérique

Le Musée maritime du lac Champlain est situé dans l'État du Vermont, ayant été fondée en 1986 par un groupe de chercheurs dans le cadre de l'archéologie sous-marine, qui souligne Arthur Cohn, l'un des pionniers de la gestion d'actifs au niveau mondial. Depuis les années 1980, on discute qui devrait avoir accès à l'ensemble des sites patrimoniaux submergés du lac Champlain, ce qui correspond au plus grand parc archéologique sous-marin du monde et à la conduite éthique de ceux qui pourraient y plonger. Le Vermont Historical Preservation Institute, en partenariat avec le musée, travaille depuis 1985 à sensibiliser les plongeurs avec des outils tels que la distribution de brochures, de documentaires et de séances d'information. Aux États-Unis, un autre exemple est l'État de la Floride, où un groupe de 11 épaves de différentes chronologies est situé sous la protection des autorités de l'État, surveillé depuis 1987 et des infrastructures de visite autonomes, généralement gérées par des bénévoles.

MUSÉES

Angleterre

Dans le port historique de la ville de Portsmouth se trouve le Mary Rose Maritime Museum, l'un des cas les plus emblématiques de l'archéologie sous-marine en territoire britannique. C'était l'un des premiers vaisseaux anglais du genre, conçu dans le but précis de tirer de l'artillerie sur les côtes. Sa construction a également été l'un des premiers à quitter la technique fissurée de la coque du navire et la remplacer en adoptant le bordage plat, ce qui facilite l'installation de volets, augmentant la capacité de drainage de l'eau. Construit entre 1509 et 1511, il a subi deux rénovations dans les décennies suivantes, recevant une augmentation de sa structure, qui

s'élève à environ 700 tonnes. Au cours de sa carrière, qui a duré environ quatre décennies, il se distingue comme l'un des premiers navires de guerre de la dynastie Tudor. Sa création reflète le désir de la couronne britannique de former une marine permanente, capable de faire face aux flottes des autres puissances européennes. Il a navigué en 1545 pendant une escarmouche avec une flotte française, qui a cherché à envahir les îles britanniques dans une zone peu profonde au large de l'île de Wight. En 1965, il a été redécouvert par Alexander McKee. Actuellement, il est exposé au public, ayant été remonté à la surface en l'an 1982.

Suède

Le Musée Vasa à Stockholm, est l'un des exemples les plus paradigmatiques de la façon dont l'archéologie sous-marine peut et doit servir d'outil pédagogique, comme en témoigne le patrimoine historique d'une nation, et impressionnable par leur monumentalité, occasionnel. Le Vasa a été lancé dans l'eau le 10 août 1628, héritant son nom de la dynastie de la maison régnante. Au même moment, il a rapidement coulé, le plus grand navire de guerre jamais érigé. Construit à Stockholm par l'armateur hollandais Henrik Hyberstsson, il avait à sa disposition quatre cents ouvriers pour satisfaire le désir du roi Gustave-Adolphe II. Il avait trois mâts et pouvait supporter dix voiles, mesurés à 52 mètres de la tête du mât à la quille et à 69 mètres de l'étrave à la poupe et pesait 1.200 tonnes. Il avait 64 canons, la plupart de 24 livres (tirant des balles qui pesaient 24 livres ou plus de 11 kg). Redécouvert en 1956 par Anders Franzén, il fut retiré de la mer le 24 avril 1961, étonnant tous les impliqués pour avoir encore 95% de sa structure. Dans le navire est ont été trouvés plus de 14.000 artefacts, notamment 700 sculptures représentant des lions, des héros bibliques, des empereurs romains, créatures marines, des divinités grecques, entre autres, et ont pour but de louer la monarchie suédoise et d'exprimer leur pouvoir, leur culture et leurs ambitions politiques. Il est visitable au Musée Vasa à Stockholm.

