N.º 13// setembro 2021 // www.cia.ipt.pt

Antrope
ἀνθρωπε

Materialidade arqueológica: entre a Geografia e as Sociedades Humanas

Antrope // N. 13 // setembro 2021 // pp. 196 – 216 // ISSN 2183-1386
http://www.cta.ipt.pt/index.php?actual=2&total=13&pagina=unidade_editorial&seccao=antrope&lang=PT#media

O NAUFRÁGIO DO NAVIO-VAPOR CHILDWALL HALL, 1878

THE SINKING OF THE CHILDWALL HALL STEAMSHIP, 1878

Recebido a 12 de agosto de 2021
Revisto a 12 de agosto de 2021
Aceite a 16 de agosto de 2021

Nuno Miguel Marçal Duque Ribeiro

Pós-Graduado em Arq. Subaquática (IPT), Lic.em Engenharia Informática
eng.nmmdr@gmail.com

Resumo

O navio-vapor Childwall Hall, construído em Glasgow em 1876, saíra de Liverpool com destino a Bombaím, via Canal do Suez. A viagem terminaria na Costa Vicentina, vítima de naufrágio provocado pelo nevoeiro e mau tempo que se fazia sentir na altura. O estudo que agora se apresenta permitiu resgatar, do esquecimento dos tempos, a história deste navio e procura encontrar respostas para questões relacionadas com o navio, nomeadamente a sua funcionalidade, a origem, os motivos que levaram ao naufrágio e identificar o local onde o mesmo terá ocorrido. O interesse no estudo deste navio prende-se com o facto de o Childwall Hall ser testemunho da Revolução Industrial e para além de um documento da capitania, a dar conta da ocorrência, não foi encontrada qualquer referência de cariz científico em relação ao mesmo.

Palavras-chave: Navio-Vapor, Childwall Hall, Naufrágio, Arqueologia Subaquática

Abstract

The steamer Childwall Hall, built in Glasgow in 1876, had left Liverpool for Bombay by the Suez Canal. The trip would end at Costa Vicentina, a victim of shipwreck caused by fog and bad weather at the time. The present study allowed us to retrieve, from the oblivion of the times, the history of this ship and seeks to find answers to questions related with the ship, namely its functionality, origin, the reasons that led to the wreckage and identify the place where it occurred. The interest in studying this ship is related with the fact that Childwall Hall be a testimony of the Industrial Revolution and, apart from a document from the captaincy, reporting the occurrence, no scientific reference was found in relation to it.

Keywords: Steamship, Childwall Hall, Wreck, Underwater Archeology.

1. Introdução

Esta investigação sobre o Naufrágio do Childwall Hall ocorrido em 1878, ainda pouco estudado procura aprofundar o conhecimento e documentar questões relacionadas com este navio. Procuramos determinar qual a origem do navio, funcionalidade, compreender os motivos que levaram ao seu naufrágio e localizar o local onde terá ocorrido. Pretende-se contar a história do navio, saber quem o operava e quem vinha a bordo. Responder a estas questões é trazer o passado para o presente e muitas vezes ajudar familiares a compreender o que aconteceu aos seus antepassados. Este estudo metodológico é importante porque segundo parece o Childwall Hall é um dos primeiros navios de transição entre os Veleiros e os Navios a Vapor; é um testemunho à Revolução Industrial; e além do documento da capitania, a dar conta da ocorrência, não foi encontrada qualquer referência de cariz científico em relação ao mesmo.

2. Metodologia

A metodologia Top-Down utilizada neste trabalho de investigação, visa a pesquisa histórica sobre o naufrágio do navio Childwall Hall e que potencialmente resultará na localização dos seus vestígios arqueológicos. Em vez de partir do sítio arqueológico e tentar chegar à história, foi efectuada uma pesquisa, em diversas fontes de informação, de naufrágios ocorridos em território nacional e de entre os vários identificados, seleccionamos este de acordo com um conjunto de critérios predefinidos como a localização, a importância do acontecimento, a cronologia, entre outros. A documentação produzida à data do naufrágio em várias partes do mundo (i.e., Adelaide Observer, The Manchester Guardian, Grey River Argus, The Age, The South Australian Advertiser, The Times, The Western Mail) foi identificada, compilada e os seus dados analisados. Esta informação permitiu estabelecer uma linha orientadora de lugares/arquivos que poderiam estar na posse de documentos relevantes para comprovar os factos de forma rigorosa e credível.

3. Naufrágio e Luta pela sobrevivência

O período entre 1850 e o início do século XX, quando os navios à vela atingiram o seu pico de tamanho e complexidade, é conhecido como a "Era de Ouro da Vela". Em

1873 começava o declínio da utilização de embarcações comerciais à vela, construidas em madeira, dando lugar aos navios a vapor. O Childwall Hall é um exemplo desses navios de transição, com propulsão mista, pois para além de possuir 3 mastros de velas estava equipado com dois motores. Fazia um serviço regular de passageiros e carga entre Liverpool e Bombaím, via Canal de Suez. Saiu de Liverpool no dia 6 de Abril de 1878 com uma tripulação de 48 homens e comandado pelo capitão Frank Putt. Para além da sua carga, levava a bordo 10 passageiros, 8 de cabine e 2 de 2ª classe.

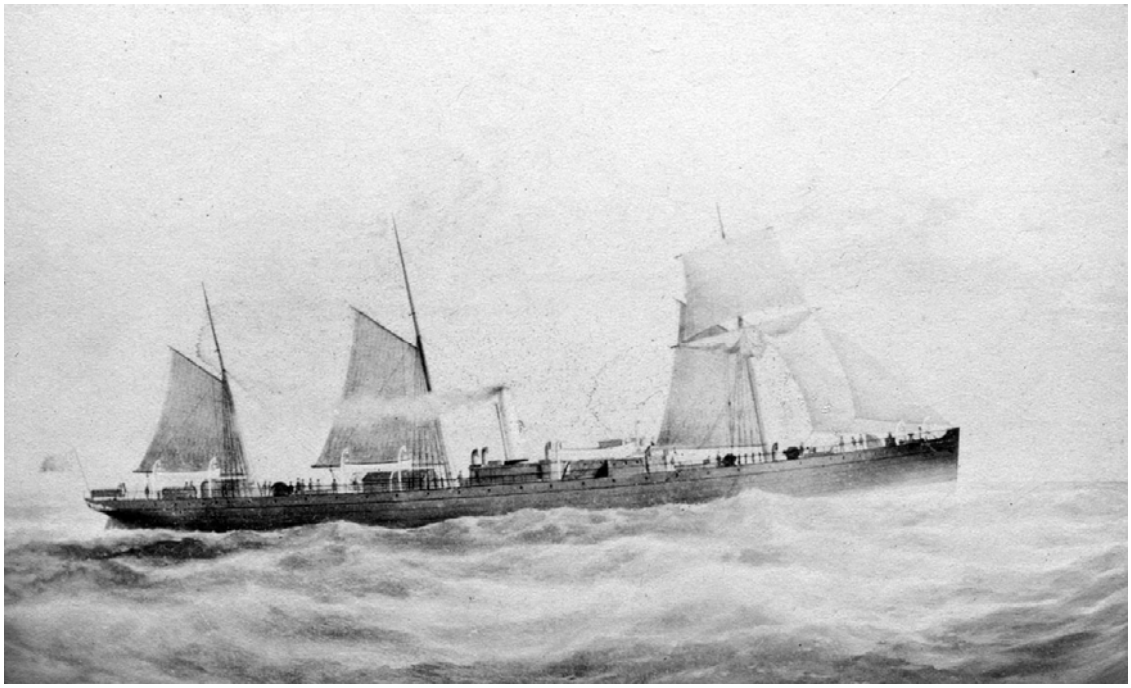


Figura 1 – Navio Branksome Hall (idêntico ao Childwall Hall) a navegar. Fonte: Foto de Arq. Pessoal do Autor, cedida por A. Graham Lappin.

Segundo o *The Sydney Morning Heralds*, às 4 horas da manhã do dia 11, a Norte do Cabo de S. Vicente e em virtude do forte nevoeiro que se fazia sentir, o mestre do Childwall Hall perdeu a noção de onde se encontrava e o navio prosseguiu muito devagar, bem próximo da costa (*The Sydney Morning Heralds*, 07/03/1878. Obtido na https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/13413450. [Consultado a 05/01/2019]. Por volta das 4h20m, o homem de vigia deu o sinal de alerta de perigo. Os motores foram imediatamente invertidos à máxima velocidade a ré, mas 5 minutos depois o navio bateu fortemente numa rocha. O mar inclinou a sua popa sobre as rochas, imobilizou-se, e consequentemente os motores pararam. A evidência parece indicar que nessa altura, muitos dos passageiros correram para o convés para ver o que tinha acontecido. A confusão a bordo entre marinheiros e fogueiros era enorme e o capitão deu ordem para prepararem os botes salva-vidas. Baixaram um dos pequenos botes, fixo na parte superior

do navio no lado de estibordo, mas o mar agitado atirou-o contra o costado do navio e partiu-se. Enquanto isso, alguns dos camareiros tinham baixado o outro pequeno bote correspondente a bombordo, três elementos da tripulação entraram, tiraram os desarmes e remaram para longe. Partiu sem esperar para auxiliar no socorro e recusaram-se a voltar, quando chamados. O terceiro bote salva-vidas foi então lançado à água com 8 a 10 pessoas, a maioria das quais pertencentes à tripulação, tendo recolhido várias pessoas da água. Ficou lotado e afastou-se em segurança, para longe do navio. Nestes dois botes, um pequeno e o outro o melhor salva-vidas, escaparam 27 homens, maioritariamente marinheiros, que desembarcaram a alguma distância, para Leste do local do naufrágio. Entre eles encontrava-se um dos passageiros, Thomas Royle. O capitão foi ajudar na colocação do bote salva-vidas, onde as senhoras entrariam primeiro. Chamou pelos marinheiros mas foi informado que os mesmos, excepto 2, tinham deixado o navio (*Grey River Argus*, *23/07/1878*. Obtido na https://paperspast.natlib.govt.nz/newspapers/GRA18780723.2.12. [Consultado a 05/01/2019].

Após 7 ou 8 horas de terem abandonado o navio naufragado, o nevoeiro dissipou-se e os sobreviventes, completamente exaustos, avistaram o vapor *Palmyra* propriedade dos srs. *Pickerell Brothers*. Os gritos dos náufragos atraíram a atenção do capitão Bruce, que acenou com o seu chapéu e enviou 2 botes em seu auxílio. No total, 12 pessoas foram salvas pela tripulação do *Palmyra* que seguia para Malta. O seu mestre saiu da sua rota para levar os náufragos a Gibraltar onde os europeus aí residentes forneceram-lhes roupas, podendo então retomar o seu caminho a bordo do navio *Khedive*. Durante a viagem a bordo do *Khedive*, o Sr. Nesfield, passageiro, redigiu em relato gráfico da sua fuga.

A partir de Gibraltar, no dia 13, o navio de guerra *HMS Express* foi enviado para prestar toda a assistência possível. Encontrou os destroços perto de um penhasco íngreme e rochoso, sobre um fundo de areia e a parte da proa do navio fracturada.

4. Relatos sobre o naufrágio do Childwall Hall

Sobre o naufrágio foi possivel identificar vários relatos de fontes escritas que descrevem o incidente.

O Arquivo Histórico da Marinha registava que no dia 15, José Maria da Silva Basto, Chefe do Departamento da Repartição do Departamento Marítimo do Sul, envia um comunicado ao Director Geral da Marinha, Visconde da Praia Grande, indicando que

pelas 4h da manhã do dia 11 tinha encalhado no sítio do "Recife", 1.5 Milhas ao Norte do Farol do Cabo de S. Vicente, o vapor inglês Childwall Hall, por causa do nevoeiro. Referia ainda que o navio era do lote de 2000 metros cúbicos, comandado pelo capitão F. Putt, procedente de Liverpool e com destino a Bombaím era tripulado por 52 pessoas, levava a bordo uma carga diversa e 8 passageiros. O navio estava completamente perdido bem como quase todo o seu importante carregamento, do qual seria difícil salvar alguma parte. Julgavam terem padecido 22 tripulantes e 7 passageiros, estando nesse número o capitão, 13 pilotos e 2 engenheiros, tendo dado entrada em Lagos a restante tripulação que se conseguiu salvar em 2 botes do navio. De acordo com informações que teriam sido recolhidas pelo Capitão do Porto de Lagos, no local do sinistro apareceram 2 rapazes e supunha-se terem sido salvas algumas pessoas num bote salva-vidas, no entanto, havia a lamentar a perda de vítimas por nessa altura já terem sido reconhecidos os cadáveres do Capitão e de alguns tripulantes, bem como o de uma criança de 13 meses e sua mãe (*Arquivo Histórico da Marinha, Documentação Avulsa, Cx 692*).

Contudo, neste documento oficial, podemos encontrar informação contraditória, porque:

As pessoas que se encontravam a bordo eram 48 tripulantes, 9 passageiros e 1 clandestino, totalizando 58 pessoas e não 60 como afirmava o documento.

A criança que se encontrava num dos botes do navio com sua mãe, caiu à água e afogou-se. A mãe e o pai viriam a salvar-se. (*THE FEMALE MISSIONARY INTELLIGENCER*, 1878, p. 111).

Quem é referenciada como sendo sua mãe, tendo também falecido, era uma jovem de 25 anos de idade, Ellen Grace Hammond, que já vinha doente na viagem e viria a afogar-se depois de ter caído de um dos botes enquanto tentavam a salvação. (*THE FEMALE MISSIONARY INTELLIGENCER*, 1878, pp. 111-112)

No dia 17, José Maria da Silva Basto envia novo comunicado indicando que, no dia 15, chegou ao porto de Lagos procedente de Gibraltar o vapor de guerra inglês *Express* dando a notícia que 14 pessoas da tripulação do *Childwall Hall*, que se encontravam num escaler salva-vidas, tinham sido recolhidas por um vapor inglês, de que se desconhecia o nome, que aparecera no local do sinistro, tendo seguido depois para Gibraltar (*Arquivo Histórico da Marinha, Documentação Avulsa, Cx 692*).

A revista ilustrada inglesa, *The Illustrated London News*, publica a 4 de Maio de 1878 um artigo sobre o naufrágio, no qual apresenta duas ilustrações feitas pelo Tenente W. Verner, da Brigada de Fuzileiros, que se encontrava a bordo do navio de guerra inglês

HMS Express. O navio encontrava-se em Gibraltar e tendo sido informado pelos sobreviventes, que tinham sido transportados pelo navio *Palmyra* e aí desembarcados, dirigiu-se para o local a fim de prestar a ajuda possível. Seguiu depois para Lagos onde recolheu 17 tripulantes naufragados que ainda se encontravam no referido porto, regressando a Gibraltar. (*The British Newspaper Archive*. Obtido na https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/search/results/1878-0504?NewspaperTitle=Illustrated%2BLondon%2BNews&IssueId=BL%2F0001578%2F18780504%2F&County=London%2C%20England. [Consultado a 16/03/2019].

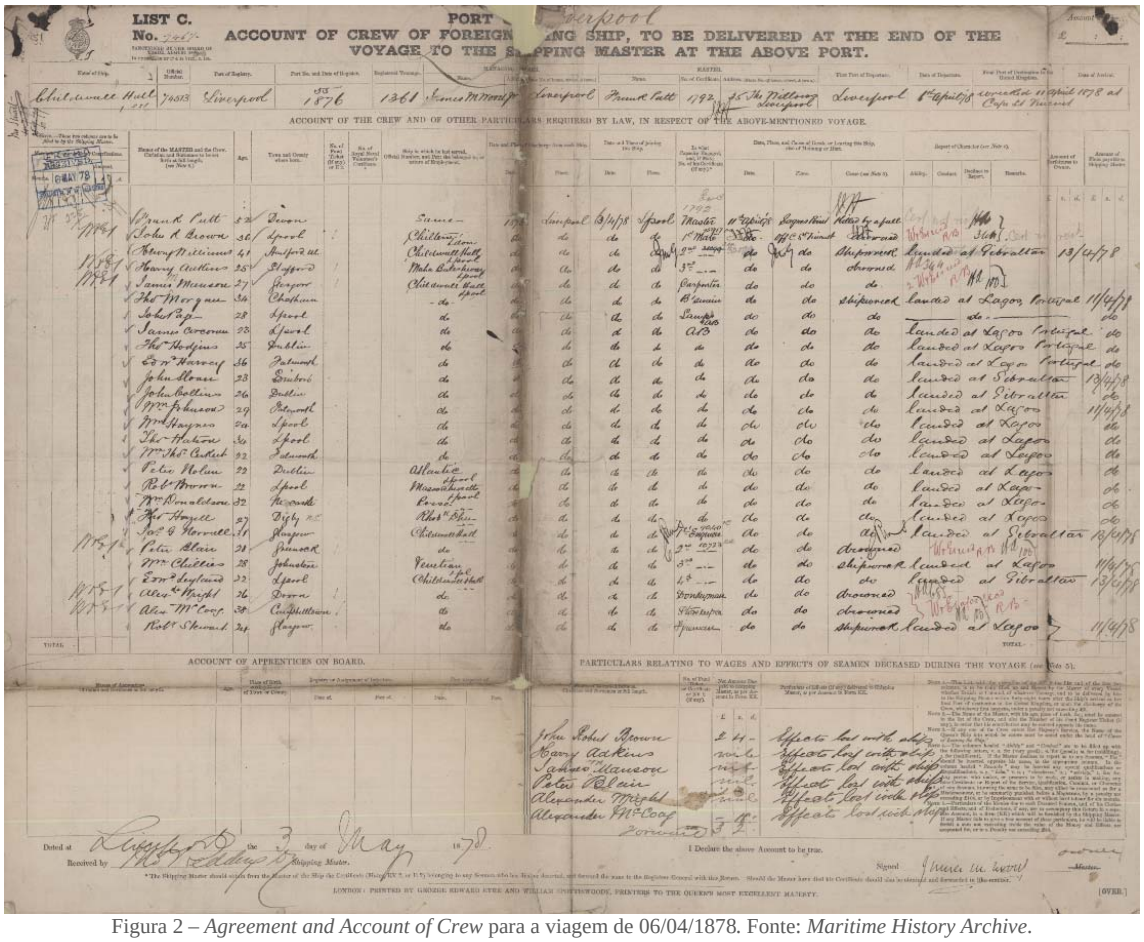
5. Passageiros e Tripulação

Quanto aos passageiros e tripulação é importante determinar quem eram as pessoas que se encontravam a bordo, a sua origem, a sua ocupação, vítimas e sobreviventes. Os jornais da época e os documentos da capitania apresentavam informação divergente quanto ao número de pessoas a bordo. Assim o que se sabe segundo a informação acima é:

- 48 elementos da tripulação + 8 passageiros
- 45 elementos da tripulação + 8 passageiros
- 52 elementos da tripulação

Não havendo consenso entre os números apresentados, afinal quantas eram as pessoas que vinham a bordo? Qual o documento que apresenta o número correcto?

Com base no *Agreement and Account of Crew* para a viagem de 6 de Abril de 1878, documento oficial elaborado antes da partida do navio de Liverpool e actualizado após o acidente, foi possível identificar todos os elementos a bordo, quer se tratassem de tripulantes, passageiros ou mesmo clandestinos. O documento, que deveria ser entregue no final da viagem ao Mestre de Embarque, no porto de Liverpool, apresenta a listagem de elementos da tripulação, a sua idade ou ano de nascimento, local de nascimento, cargo a desempenhar, morada, último navio onde tinha prestado serviço, e data em que tinha entrado ao serviço para esta viagem.


LIST C.
No. 2267
PORT Liverpool
ACCOUNT OF CREW OF FOREIGN GOING SHIP, TO BE DELIVERED AT THE END OF THE VOYAGE TO THE SHIPPING MASTER AT THE ABOVE PORT.

ACCOUNT OF THE CREW AND OTHER PARTICULARS REQUIRED BY LAW, IN RESPECT OF THE ABOVE-MENTIONED VOYAGE.

ACCOUNT OF APPRENTICES ON BOARD.

PARTICULARS RELATING TO WAGES AND EFFECTS OF SEAMEN DECEASED DURING THE VOYAGE

Dated at Liverpool the 3 day of May 1878.
Received by Shipping Master.
I Declare the above Account to be true.
Signed Master.
LONDON: PRINTED BY GEORGE EDWARD EYRE AND WILLIAM SPOTTISWOODE, PRINTERS TO THE QUEEN'S MOST EXCELLENT MAJESTY.
[OVER.]

Figura 2 – *Agreement and Account of Crew* para a viagem de 06/04/1878. Fonte: *Maritime History Archive*.

A análise deste documento indica que a bordo do navio se encontravam 48 elementos fazendo parte da tripulação e 10 passageiros (um deles clandestino), totalizando 58 pessoas a bordo.

O estudo deste documento permitiu identificar a lista dos 10 passageiros a bordo:

Charles Wainwright

Ellen Grace Hammond[1]

John Collinson Nesfield[2], a esposa e o(a) filho(a) de 13 meses de idade

John Peters

Major L'Estrange (Major da *Royal Scots Fusiliers*) e a esposa.

Reverendo Thomas Horsfall

Thomas Royle

[1] Ia desempenhar o cargo de professora de desenho e pintura na escola Caineville House, nos Alpes Indianos (THE FEMALE MISSIONARY INTELLIGENCER, 1878, p. 109).

[2] Ia ocupar a presidência do Government College of Benares, na Índia.

Neste contexto torna-se necessário aprofundar a informação disponível sobre os passageiros e seus relatos dos acontecimentos.

Thomas Royle, passageiro e sobrevivente do naufrágio, embarca em Lagos, no *HMS Express*, com destino a Gibraltar. Depois de desembarcar conseguiu uma passagem para Bombaím no navio *Branksome Hall*, um dos "irmãos gémeos" do *Childwall Hall*. Chega a Bombaím no dia 17 de Maio de 1878 (*ALLEN'S INDIAN MAIL*, 1878, p. 378) e faz um relato público da forma como escapou e das suas aventuras por ocasião do naufrágio. O seu testemunho foi publicado no *Allen's Indian Mail* (*ALLEN'S INDIAN MAIL*, 1878, p. 559).

O Rev. Thomas Horsfall encontrava-se destacado na Índia desde 1863. Capelão Geral na H.M. East India Services (Companhia Militar), tinha sido responsável pelo cemitério de Sewree, *Her Majesty's House of Correction, Common Jail, Bombay Harbour e Parol*. No dia do naufrágio comemorava o seu 49º Aniversário e morreu por afogamento. Do seu corpo a boiar perto do navio naufragado, e como forma de comprovar a sua identidade, retiraram o anel que utilizava, sendo posteriormente entregue à família. A família estranha o motivo da sua morte, pois era um excelente nadador. Relatos de sobreviventes indicavam que tinha à cintura um colete de cortiça. Segundo Thomas Royle, passageiro sobrevivente, Thomas Horsfall saltou ao mar e logo foi atingido pelas fortes ondas que quebravam sobre a costa. Ouviu-o a gemer, chorar pedindo por ajuda e logo de seguida fez-se silêncio (*ALLEN'S INDIAN MAIL*, 1878, p. 559).

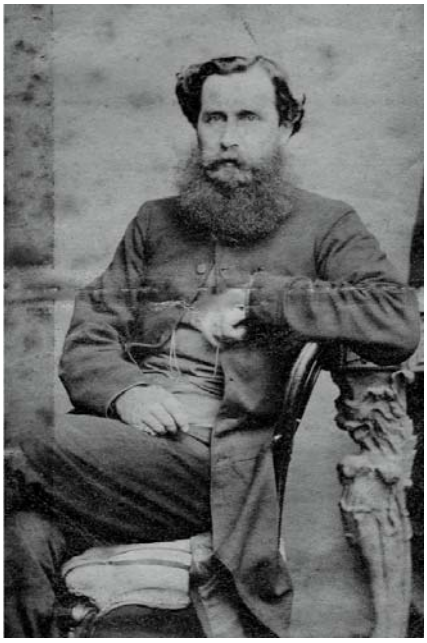


Figura 3 – Thomas Horsfall com 40 anos, na Índia. Fonte: Foto de Isabella Harris.

O Rev. Thomas Horsfall foi vigário da igreja *St Mary & All Saints Church*, desconhecendo-se por quanto tempo. *St Mary & All Saints Church* é uma pequena igreja campestre, isolada, que data de 1852, situada na aldeia de Cundall, no distrito de Harrogate, North Yorkshire, em Inglaterra. No seu interior encontra-se um vitral onde se pode observar o desenho representativo do naufrágio do navio, com os seus 3 mastros, as fortes ondas que quebravam e a localização do mesmo bem junto da costa.

Figura 4 – Vitral da *St Mary & All Saints Church* retratando
o Fatal dia 11/04/1878. Fonte: Foto de Arq. Pessoal do Autor.

Enquanto num outro vitral se pode ler a seguinte dedicatória:

"TO THE GLORY OF GOD AND IN MEMORY OF THE REVEREND THOMAS HORSFALL CHAPLAIN H.M. EAST INDIAN SERVICE WHO WAS DROWNED IN THE WRECK OF THE S.S. CHILDWALL HALL ON THE 49TH ANNIVERSARY OF HIS BIRTH APRIL 11TH 1878".

"À Glória de Deus e em Memória do Reverendo Thomas Horsfall capelão do H.M. East Indian Service que se afogou no naufrágio do S.S. Childwall Hall no dia do seu 49º Aniversário 11 de Abril de 1878."

John Collinson Nesfield e a esposa (Sra. Nesfield) sobreviveram ao naufrágio e chegaram a Bombaím no dia 7 de Maio de 1878. A bordo do navio *Khedive*, propriedade da *Peninsular and Oriental Company*, no qual continuaram a sua viagem, John Nesfield elaborou um desenho retratando o fatal acontecimento. Este desenho terá sido posteriormente entregue no tribunal marítimo. Na casa da filha do Rev. Thomas Horsfall, foi encontrado, num baú, um desenho retratando o fatal acontecimento, muito provavelmente uma cópia, juntamente com um artigo de jornal onde John Nesfield faz a narrativa dos acontecimentos. No dia 23 de Julho de 1878, o jornal *The Grey River Argus* fazia referência à publicação pelo *Times of India*, no dia 9 de Maio, do relato dos acontecimentos descritos pela Sra. Nesfield (*The Grey River Argus, 23/07/1878*. Obtido na https://paperspast.natlib.govt.nz/newspapers/grey-river-argus/1878/07/23/2, [Consultado a 06/01/2019].

Os relatos dos vários sobreviventes e a observação do desenho do vitral da igreja *St Mary & All Saints Church* parecem mostrar que o naufrágio se deu junto a costa. Mas, onde é que ocorreu?

6. Localização do Naufrágio

São várias as referências feitas à distância do local onde o naufrágio ocorreu, em relação ao Cabo de S. Vicente, sendo sempre apontado a norte do cabo, no Promotório de Sagres. Com o objectivo de identificar o local onde o naufrágio ocorreu foram analisadas as várias declarações dos intervenientes no naufrágio, documentos oficiais e documentos elaborados na época. Para determinar uma localização mais exacta e fiável, recorremos ao Google Earth para estudar imagens actuais da zona que permitiram também obter uma visão da costa. A análise de todos estes documentos permitiu recolher informação que

serviu de base para fundamentar a tomada de decisão no que respeita à localização do naufrágio. Apresentamos 2 hipóteses/teorias. São elas:

Hipótese 1:

No comunicado do dia 15/04/1878 é referido:

"(…) encalhou no sítio denominado "Recife" milha e meia ao Norte do Farol do Cabo de S. Vicente por causa do nevoeiro, o vapôr (….)."

"(…), que procedente de Liverpool navegava com carga diversa para Bombaim tripulado por 52 pessoas (…)."

Aqui aparece o primeiro dado incorrecto num documento oficial da Capitania Portuguesa. Qual terá sido a fonte da informação? A constituição da tripulação (segundo documento oficial entregue no porto de Liverpool à saída do vapor) era de 48 tripulantes e 8 passageiros, não contando com a criança e com o clandestino que apenas é referido no documento final (os seus dados constam no documento como desconhecidos).

"De acordo com informações que teriam sido recolhidas pelo Capitão do porto de Lagos, no local do sinistro apareceram … havia a lamentar a perda de vítimas por nessa altura já terem sido reconhecidos os cadáveres do Capitão e de alguns tripulantes, bem como o de uma criança de 13 meses e sua mãe."

A forma como é redigido "De acordo com informações que teriam sido recolhidas pelo Capitão do porto de Lagos (…)", indica que a informação enviada não é suportada em documentação mas sim em algo que foi dito, ou seja, transmitida de forma oral. Como foi mencionado anteriormente, a criança tinha 13 meses, afogou-se assim como Ellen Grace Hammond, que a levava ao colo, mas não era sua mãe. A mãe sobreviveu. Quem forneceu a informação desconhecia a identidade de ambas.

Da análise da informação apresentada por este documento oficial e desconhecendo se estariam a falar de Milhas Terrestres ou Marítimas, as posições aproximadas e medidas utilizando o Google Earth são as apresentadas na imagem seguinte:

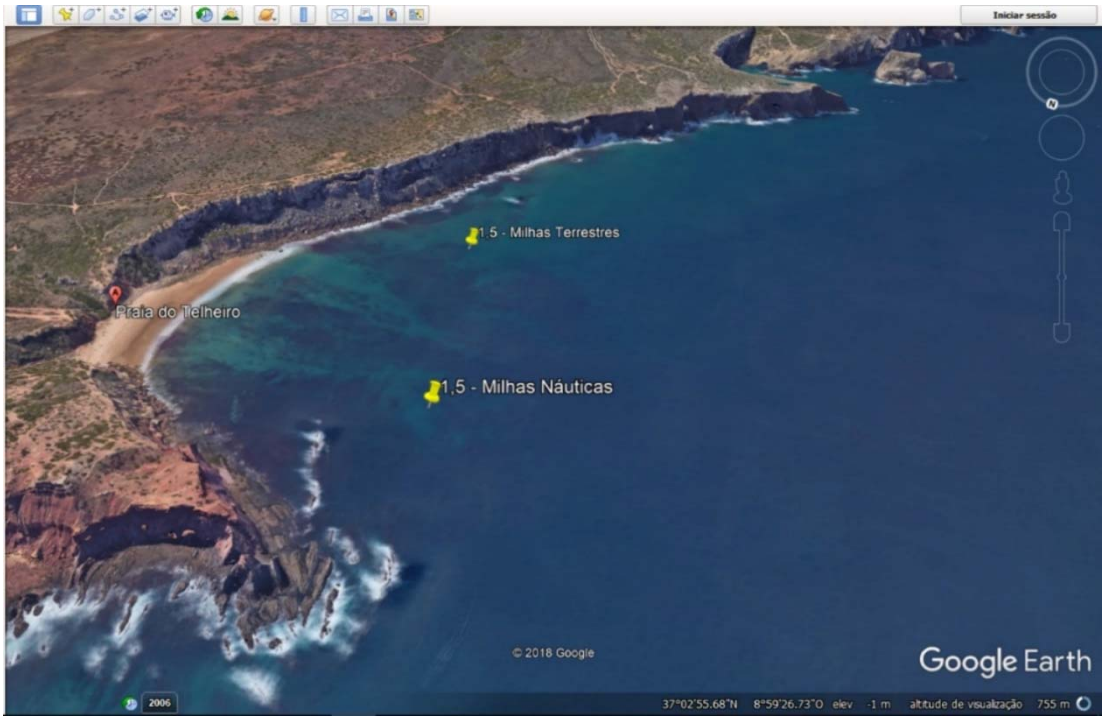


Figura 5 – Localizações aproximadas de 1,5 Milhas Terrestre/Marítima a partir do Cabo de S. Vicente. Fonte: Imagem extraída do Google Earth, em 17/03/2019.

Considerando que esta seria a localização correcta, então:

Se existia uma praia tão próximo e de fácil acesso (Praia do Telheiro) então porque navegaram nos botes indo sair próximo de Sagres *"(…) e eventualmente desembarcámos na praia arenosa perto de Cabo de Sagres"*, como foi afirmado por Thomas Royle? (*ALLEN'S INDIAN MAIL*, 1878, p. 559).

Não existe nas proximidades, das duas posições identificadas, uma rocha minimamente parecida com a que foi desenhada pelo Tenente W. Verner nos dois esboços elaborados quando acompanhou o *HMS Express* na viagem ao naufrágio, e que foram reproduzidos nos dois esboços publicados na revista *The Illustrated London News*.

Analisando a costa na zona identificada nas duas possíveis localizações não encontramos qualquer zona que tenha penhascos íngremes como foi referenciado na altura da visita do *HMS Express* ao sítio do naufrágio *"Encontrou o naufrágio no chão arenoso, a poucos metros de penhascos íngremes, (…)"*.

Hipótese 2:

No comunicado do dia 17/04/1878 é referido que, no dia 15, chegou ao porto de Lagos procedente de Gibraltar o vapor de guerra inglês Express dando a notícia que 14 pessoas da tripulação do Childwall Hall, que se encontravam num escaler salva-vidas,

tinham sido recolhidas por um vapor inglês, que aparecera no local do sinistro tendo seguido depois para Gibraltar. Este documento oficial da Capitania Portuguesa confirma não só a presença do HMS Express no local do naufrágio, e consequentemente a veracidade do artigo da revista The Illustrated London News, assim como da ajuda prestada pelo Palmyra, cujo nome a capitania desconhecia.

John Collinson Nesfield na sua narrativa afirma que **"***O vapor partiu de Liverpool na manhã do dia 6 de Abril e naufragou às 4h20m do dia 11 de Abril, nas pedras que se encontram na base de um penhasco íngreme a 1 milha ou mais a norte do Cabo de S. Vicente.***"**. A informação mais importante que retiramos é que o navio naufragou nas pedras que se encontram na base de um penhasco, a 1 milha ou mais, a Norte do Cabo de São Vicente. Assume-se que, como passageiro e inglês, estaria a referir-se a Milhas Terrestres e não Marítimas.

Enquanto a Sra. Nesfield descreve que *"(…) À meia-noite pararam o vapor. Às quatro horas da manhã seguinte ouvimos ser dada a ordem para os motores serem ligados e, cinco minutos depois, batemos fortemente numa rocha no Cabo de Sagres. Batemos 3 vezes num ponto a cerca de 1 milha do farol."*. A informação mais importante que retiramos é que bateram numa rocha, a cerca de 1 milha do Farol. Também ela passageira inglesa, estaria a referir-se a Milhas Terrestre. O facto de dizer que era Cabo de Sagres ou Cabo de São Vicente é irrelevante.

São de grande importância os desenhos realizados no local do naufrágio em 1878, publicados na Revista Semanal Inglesa *"The Illustrated London News"*, pois permitem a comparação com o relevo actual. A informação sugere que o navio foi contra as rochas, o chão era arenoso, a poucos metros de penhascos íngremes.

Tendo em conta a distância definida pelo casal Nesfield, 1 milha terrestre, medida a partir do Cabo de São Vicente e os desenhos da época encontramos algumas semelhanças em vários pontos.

A secção seguinte, compara os desenhos realizados em 1878 com imagens actuais de satélite.

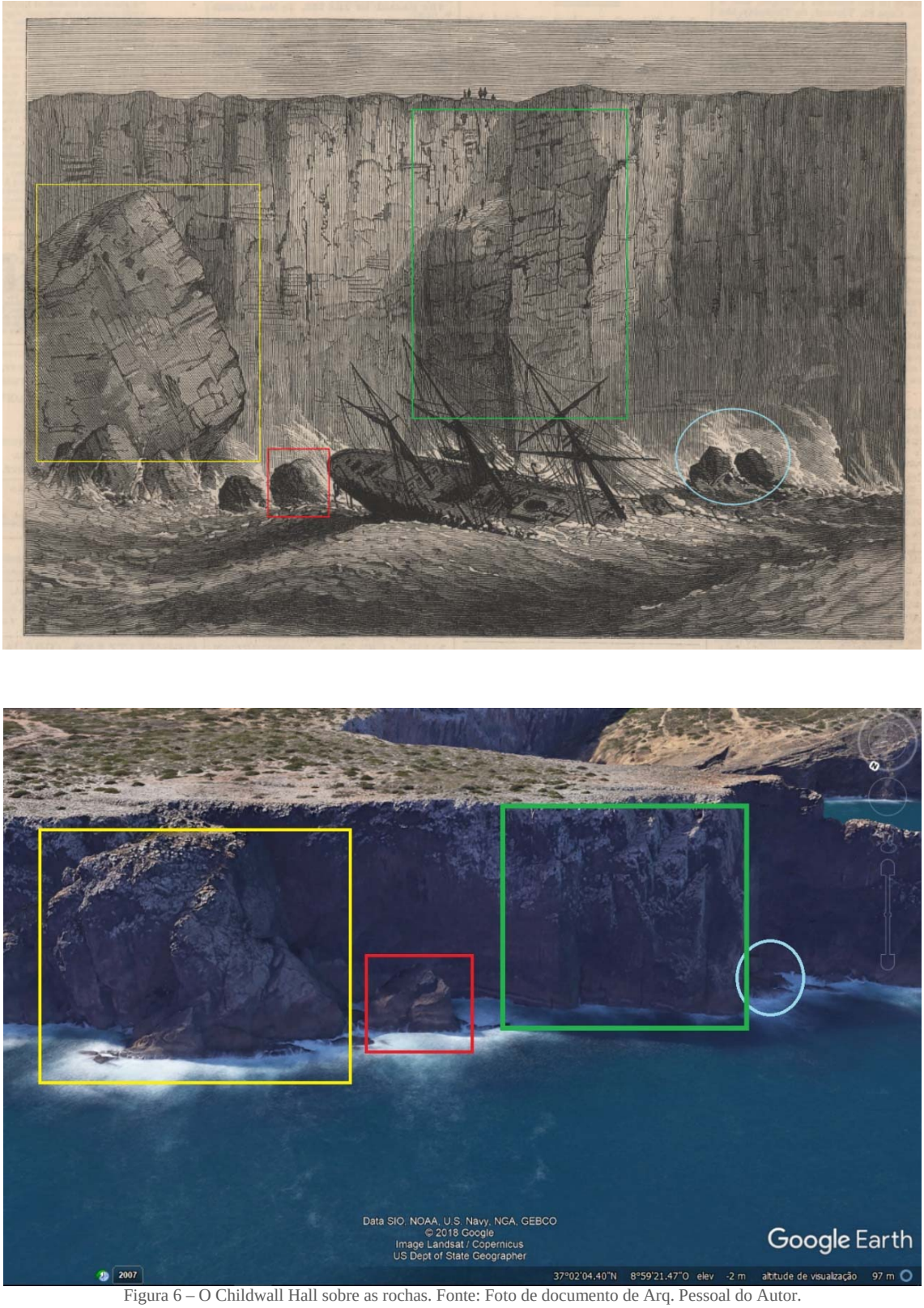


Figura 6 – O Childwall Hall sobre as rochas. Fonte: Foto de documento de Arq. Pessoal do Autor.

Comparação entre a Ilustração 1 e o local. Imagem extraída do Google Earth, em 17/03/2019.

Figura 7 – HMS Express no local do naufrágio. Foto de documento do Arq. Pessoal do Autor. Comparação entre a Ilustração 2 e o local. Imagem extraída do Google Earth, em 17/03/2019.

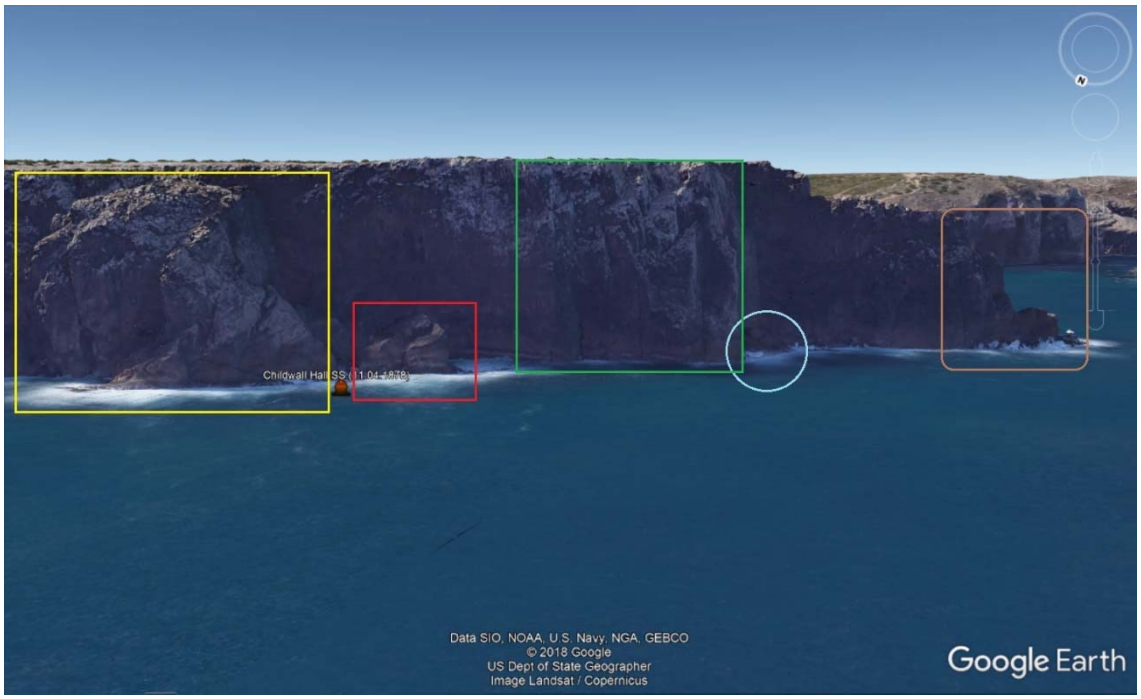


Figura 8 – Identificação dos elementos comuns entre as Ilustrações de 1878 e o local em 2007. Fonte: Imagem extraída do Google Earth, em 17/03/2019.

A inspecção visual das imagens anteriores da costa via satélite, onde se supõe ter ocorrido o naufrágio, permite identificar os pontos descritos pelos passageiros nos seus relatos históricos nomeadamente as pedras, as rochas e os penhascos. Assim:

- John Collinson Nesfiels faz referência às pedras e penhascos íngremes:

"O vapor partiu de Liverpool na manhã do dia 6 de Abril e naufragou às 4h20m do dia 11 de Abril, nas pedras ***(Vermelho)*** *que se encontram na base de um penhasco íngreme* ***(Verde)*** *a 1 milha ou mais a norte do Cabo de S. Vicente."*

- A Sra. Nesfield mencionou o embate numa rocha e que estariam a cerca de 1 milha do farol:

"(…) À meia-noite pararam o vapor. Às quatro horas da manhã seguinte ouvimos ser dada a ordem para os motores serem ligados e, cinco minutos depois, batemos fortemente numa rocha ***(Vermelho)*** *no Cabo de Sagres. Batemos 3 vezes num ponto a cerca de 1 milha do farol." (The Grey River Argus, 23/07/1878.* Disponível em https://paperspast.natlib.govt.nz/newspapers/grey-river-argus/1878/07/23/2, consultado a 06/01/2019).

- *The Illustrated Times* escreve sobre penhascos íngremes:

"Encontrou o naufrágio no chão arenoso, a poucos metros de penhascos íngremes ***(Verde)****, como mostrado na nossa ilustração. (…) e 4 homens foram puxados para cima do penhasco* ***(Verde)*** *por cordas, e assim foram salvos."*

- Thomas Royle indica a existência de rochas abaixo e acima:

"Ao chegar lá, vimos o médico nas rochas abaixo ***(Vermelho)****, enquanto no topo das rochas* ***(Amarelo)*** *havia um fogueiro e um camareiro que tinham conseguido subir para o cimo das rochas. A rocha é quase perpendicular, e o camareiro, que a escalou* ***(Amarelo)*** *sem o auxílio de uma corda, disse que mal sabia como tinha conseguido subir. (…) O capitão fez então a primeira tentativa, mas só foi içado cerca de 20 jardas, quando uma das cordas que se tinha desgastado em contato com as rochas cedeu, e ele caiu sobre as rochas abaixo* ***(Vermelho)****, tendo morte imediata."* (*ALLEN'S INDIAN MAIL*, 1878, p. 559).

O estudo de um elemento documental mais recente, a Carta Náutica do Cabo de Sines a Lagos (Carta Náutica – Cabo de Sines a Lagos 24P05 – Loja do Navegante. Obtido na http://loja.hidrografico.pt/ln/produto/cabo-de-sines-a-lagos/ [Consultado a 06/01/2019], faz referência a um naufrágio que, dependendo das marés e pela profundidade a que se encontra, causa perigos à navegação. Parece possível inferir que se refira ao navio Childwall Hall.

Figura 9 – Referência a naufrágio (círculo azul) na carta náutica, na zona identificada.

Da discussão apresentada parece possível concluir que o naufrágio terá ocorrido nas imediações da rocha da *Ponta dos Arquizes*, a norte do Cabo de S. Vicente (Hipótese 2), e não no suposto local que a documentação histórica, do Departamento Marítimo do Sul, refere como tendo ocorrido a 1.5 Milhas ao Norte do Farol do Cabo de S. Vicente.

7. O Navio, construcção e características

Com base nos mesmos planos de construção, foram construídos pela *The London & Glasgow Engineering and Iron Shipbuilding Company Limited*, de Glasgow, os navios Branksome Hall, Childwall Hall, e Trentham Hall, todos eles com casco em ferro, hélice e equipados com velas (*Engineering: 1877-01-26*, Obtido na https://www.gracesguide.co.uk/Engineering_1877/01/26. [Consultado a 05/01/2019].

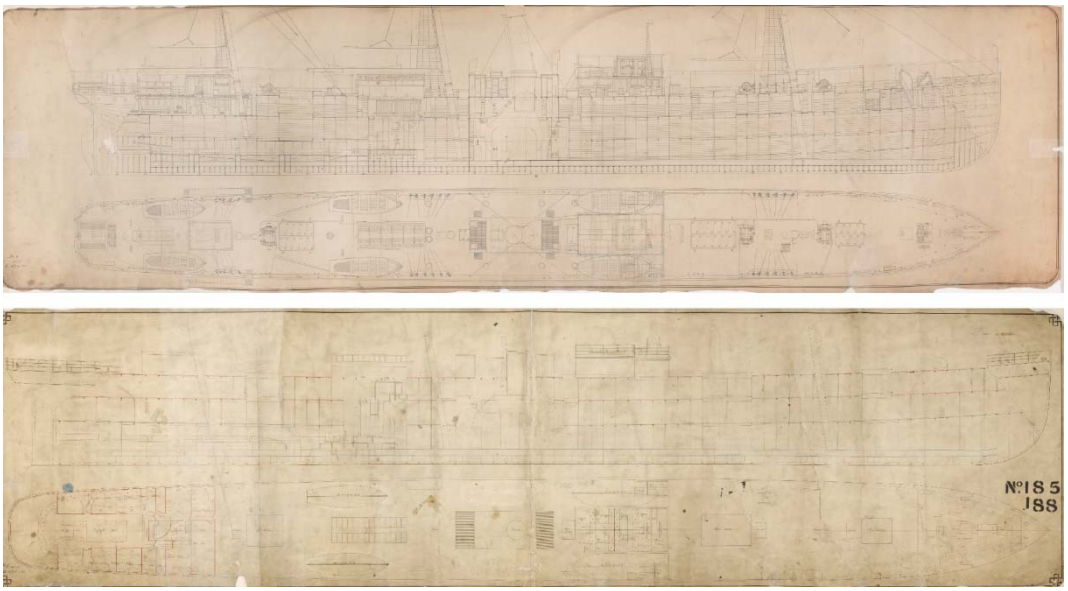


Figura 10 – Planos de construção do *Childwall Hall*. Fonte: *Science Museum Group*, Londres.

O Childwall Hall, com o número oficial 74513, construido em 1876 com o "Yard Nº" 189, tinha 101,13m de comprimento, 10,44m de boca, possuia 2 convés, 3 mastros e tinha 4 compartimentos estanques, com anteparas em ferro. Estava equipado com 2 motores de 300 nhp e a propulsão era a vapor (1x Screw) e vela.

Tinha uma Arqueação Bruta de 5.961,45 m^3 (Gross Tonnage: 2.106,52 Tons.) e uma Arqueação Líquida de 3.852,48 m^3 (Registered Tons: 1.361,30 Tons.).

Sabe-se que a bordo seguiam 4 bússolas e transportava 6 botes salva-vidas, com uma capacidade total de 200 pessoas (2 salva-vidas com capacidade para 50 pessoas, 2 de 30 pessoas e 2 de 20 pessoas).

No dia 26 de Abril de 1876 foi registado no porto de Liverpool, com o número 55, em nome de James Marke Wood Junior, com morada em *3, Commercial Buildings, Liverpool*. Estava avaliado entre £40.000 e £50.000.

8. Considerações Finais

Embora muitas das fontes de informação da época tenham informação contraditória no que respeita ao número total de pessoas a bordo (tripulação e passageiros) como sendo 45 ou 52; tudo indica com base nesta investigação que a tripulação era constituida por 48 elementos e em consequência do naufrágio padeceram 15 pessoas, 11 elementos da tripulação e 4 passageiros.

Os documentos oficiais da capitania apresentam várias incorreções o que parece demonstrar algum desconhecimento do evento, uma questão que suscita discussões e seria importante investigar as suas causas.

A investigação dos dados documentais sobre o evento do naufrágio do navio a vapor em ferro *Childwall Hall*, ocorrido no ano de 1878, algures na costa portuguesa perto do Cabo de São Vicente (Costa Vicentina), e a análise das diferentes informações da documentação da época, proveniente dos jornais, da Capitania e dos manifestos dos náufragos, incluindo serigrafias e desenhos associados que ilustravam o local do naufrágio, permitem localizar este naufrágio num local diferente, contrariando a documentação do Departamento Marítimo do Sul, que descreveu o encalhe por nevoeiro no sítio conhecido pelo nome de "Recife", a 1.5 milhas ao Norte do Farol do Cabo de S. Vicente, quando este naufragou a 1 milha terrestre daquele local.

Esta conclusão deve ser avaliada com base na metodologia e fontes de informação estudadas e tendo em conta as limitações do estudo. É necessário investigar, documentar e analisar potenciais novas fontes de informação e visitar o local do naufrágio.

Bibliografia

"Allen's Indian mail and register of intelligence for British and foreign India: 1878" - Vol. XXXVI. – Wm. H. ALLEN And Co., 13, Waterloo-Place, S.W., London, 1878. Obtido na https://books.google.pt/books?id=RLt4LKwsPc0C&pg=PA43&lpg=PA43&dq=childwall+hall+lloyds+reg&source=bl&ots=66DGmFO1eh&sig=ACfU3U2tDeGQlWOmTbt1GfOW-Syujl2X3w&hl=pt-PT&sa=X&ved=2ahUKEwiK36T-y4HgAhUK1uAKHXFVDwYQ6AEwB3oECAMQAQ#v=onepage&q&f=false, [Consultado a 09/03/2019].

"*The Female Missionary Intelligencer*" by Society for Promoting Female Education in the East - Vol. XX. New Series - HILL & HEATH, 32, Cheapside, London, E.C. 1878. Obtido na https://archive.org/details/femalemissionar00unkngoog/page/n5. [Consultado a 09/03/2019].

"*The India List and the Indian Offile List*", Harrison and Sons, 1905. Obtido na https://books.google.co.uk/books?id=b2NPAAAAMAAJ. [Consultado a 09/03/2019].

Arquivo Histórico da Marinha, Documentação Avulsa, Cx 692. Obtido na https://ccm.marinha.pt/pt/biblioteca_web/arquivohistorico_web/fundoscolecoesweb/Documents/%C3%8DNDICE%2032%20-%20Documenta%C3%A7%C3%A3o%20Avulsa%20at%C3%A9%201910%20%282014%29.pdf. [Consultado a 06/01/2019].