

---

## DA DESCOBERTA DE UM SÍTIO ARQUEOLÓGICO À RECRIAÇÃO DE UM MONUMENTO HISTÓRICO-ARQUEOLÓGICO A CANHONEIRA FARO (LAGOSD)

### FROM DISCOVERY TO RECREATION OF ARCHAEOLOGICAL-HISTORICAL SITE: THE GUNBOAT FARO (LAGOSD)

**Tiago Miguel Fraga**

<tiagomfraga@archaeofactory.net>

Mestre em Arqueologia Náutica, Universidade Texas A&M, Texas, EUA.

Investigador do CINAV (Marinha Portuguesa)

<http://www.degois.pt/visualizador/curriculum.jsp?key=7851543883603579>

#### RESUMO

A principal dificuldade de uma educação patrimonial encontra-se no investimento. Este, para obter resultados, necessita de ser contínuo em financiamento e principalmente em tempo. Apresentamos, de forma resumida, essa temática e um caso prático em que se pode, por meio de um investimento, conseguir a criação de agentes capacitados. Paralelamente, apresentamos através do caso prático a ligação necessária entre História/Etnografia e Arqueologia para transformar um local arqueológico em patrimônio. Algo somente possível se houver investimento na educação de todos os intervenientes. O nosso objetivo prende-se principalmente em alertar a comunidade científica que o investimento em arqueologia não permite retorno se não houver paralelamente investimento em educação patrimonial e que a descoberta de um sítio arqueológico, como o caso de LagosD, não leva automaticamente à sua integração cultural e, subsequentemente, à sua defesa. No caso do Projecto de Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Lagos, esse investimento patrimonial foi efetuado de uma forma não sistemática, quase casualística. Porém, foi esse investimento casualístico que levou aos melhores resultados, e teve um retorno elevado tanto em termos de participação, como em capacidade de se sustentar autonomamente. O resultado da descoberta de património cultural subaquático na baía de Lagos levou à alteração parcial da cultura local, mas, sem dúvida, que se encontra ainda muito por fazer. Com a responsabilidade acrescida que os agentes locais e a educação cria uma cultura de compromisso que não pode falhar de uma parte e da outra.

Palavras-chave: Patrimônio; Educação; Arqueologia; Marítima.

#### ABSTRACT

The main difficulty of heritage education lies in the investment. In order to obtain results, such investment – related to financing and, most importantly, to time – must be continuous. We present here, in a brief overview, this theme altogether with a case study where investment allowed the creation of skilled agents. At the same time, through the case study, we present the link required for History/Ethnography and Archaeology to turn an archaeological site into Cultural Heritage. Something only possible if there is an investment in the education of all stakeholders. Our aim is mainly to present to the scientific community a warning that investment in archaeology does not allow a return if there is no parallel investment in heritage education. The discovery of an archaeological site such as LagosD does not lead automatically to its cultural integration and, subsequently, to its defense. In the case of the Underwater Archaeological Chart Project of the Council of Lagos, that investment was carried out in a non-systematic, almost casual way. However, it was, indeed, this casual investment that led to the best results, and it had a high return both in terms of participation and in the ability to support itself autonomously. The result of the discovery of underwater cultural heritage in the Bay of Lagos led to the partial change of the local culture, but it certainly there is still much more to be done, with the increased responsibility that the local staff and education create a culture of compromise that cannot fail in both ways.

Keywords: Heritage; Education; Archaeology; Maritime.



*Se eu fosse o Mundo e o Mundo fosse eu, seria eu do mundo ou seria o mundo meu? (CENTERA, 1998, p.45)*

## INTRODUÇÃO

A educação patrimonial das populações é da maior importância, mas com resultados a longo prazo carece de um investimento continuado e moroso que torna difícil e pouco apelativo para a maioria. A capacitação de agentes locais perante as populações é apresentada como uma “solução barata” e uma justificativa para o desinvestimento na qualidade da supervisão e gestão do património cultural. Porém é a educação patrimonial que cria a mais valia necessária e transforma cultural material (arqueossítios) em património (monumentos). O investimento na educação patrimonial é um compromisso de longa data. Não interessa capacitar agentes locais, se depois não há resposta para os mesmos. Educar leva a questões, por vezes incomodativas, das populações, no seu direito, a aqueles que se arrogam os proprietários da cultura material. Sem dúvida que numa cultura cujo paradigma é que a cultura material e o património é das elites e guardiões, não é funcional uma educação patrimonial das populações, pois obriga a subordinação da ciência ao benefício social.

Neste artigo apresentamos um caso ilustrativo da dificuldade em associar património (Canhoneira Faro) a cultura material (LagosD). Reportamos o investimento continuado em formação, divulgação e educação patrimonial que ocorreu, paralelo e muitas vezes de natureza quase acidental dos projectos científicos em curso.

## **PROJETO DE CARTA ARQUEOLÓGICA SUBAQUÁTICA DO CONCELHO DE LAGOS (PCASL)**

Entre 2006 e 2010 a Câmara Municipal de Lagos promoveu, com o apoio de diversas instituições, um projeto de prospecção subaquática sistemática da totalidade da sua área concelhia, o PCASL - Projeto de Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Lagos (Fraga, 2011).

Lagos, pela sua posição estratégica, um porto conhecido desde a antiguidade, era um dos ancoradouros mais aptos a um acolhimento de navios mediterrâneos, antes de se aventurarem no Atlântico, que se tornou um dos principais portos durante a época da expansão e descobrimentos portugueses (Barbosa, 1993, p. 24; Blot, 2003; Loureiro, 1991; Coelho, 1992) Em 1640, era é uma cidade marítima abastada considerada como «a chave do reino por ser situado na costa do mar, com uma baía onde podia dar fundo mais de 200 naus de guerra e uma praia onde em poucas horas se podia fazer desembarque de um grande exercito» (Blot, 2003, p. 275 ; Paula, 1992, p. 20). Devido a este papel predominante foi um dos principais pontos de passagem de navios e por consequência é actualmente um depósito de um património cultural subaquático relevante, cujo pelo qual se criou o PCASL que teve como objectivo a localização, identificação e valorização do património cultural subaquático do Concelho e em simultâneo aumentar o conhecimento sobre a interface marítimo, comercial e de navegação de Lagos.

No âmbito desse estudo foi descoberto vários exemplares de cultural material, entre objectos isolados e arqueossítios, os mesmos desconhecendo-se a sua mais valia histórico-arqueologica foram baptizados com o nome da Cidade acrescidos de uma letra. No final do projecto encontram-se referenciados na carta os arqueossítios de LagosA a LagosE. Paralelamente à fase de pesquisa e prospecção foi desenvolvido nesses quatro anos uma série de acções educacionais, um ciclo de palestras anual no verão às quintas feiras, dias abertos de visita à população, panfletos e exposições dirigidas ao agentes económico marítimo-turística e de pescas do local e acções de formação de voluntários. Os resultados dessa educação patrimonial foram se tornando visíveis ao longo do projecto, com a entrega de achados fortuitos da zona e informações específicas que levaram à descoberta de três dos arqueossítios (LagosE e na altura os locais denominados ancoras de fora e ancoras de dentro). Porém o maior resultado tornou-se visível aquando o termino do projecto por falta de fundos. A população local, com agentes capacitados, tornou-se pró-activa na defesa e estudo do património, fazendo um grupo de estudo, agregado a

um clube de mergulho que permitiu em custos reduzidos um novo projecto, com os objectivos do primeiro, mas com capacidades mais diminutas baseado em voluntarismo e cidadania. O Projecto de Investigação Subaquático – Baía de Lagos e Arredores (PCASBL). Durante esse projecto desenvolve-se este artigo e deve-se a esse grupo de voluntários, estudantes de arqueologia e criatividade financeira dos arqueólogos presentes a nossa tentativa de associar um monumento-histórico-arqueológico Canhoneira Faro a um arqueossítio arqueológico LagosD. Na realidade a mais valia patrimonial, que ocorre aquando os agentes locais tomam como seu um arqueossítio e incorporando na paisagem cultural cognitiva, tomou os seus primeiros passos no baptismo de LagosD como Steam Star.

## O MONUMENTO HISTÓRICO CANHOEIRA FARO

A carreira da Canhoneira Faro assim como a dos outros navios da sua categoria e época, inscrevem-se num momento de profundas alterações ao nível da conjectura política e económica mundial, pondo em evidência as fragilidades de Portugal contemporâneo. Todo o século XIX português é pautado por eventos que colocaram em causa o equilíbrio da estrutura de Estado monárquico, nomeadamente ao nível da sua soberania e espaço territorial. A Marinha de Guerra portuguesa, outrora detentora de um poder naval bastante razoável e tecnicamente equiparada a outras do seu tempo, capaz de operar fora do território nacional, em meados do século XIX, encontrava-se obsoleta e longe de acompanhar a rápida evolução tecnológica que a revolução industrial ritmava apesar das várias iniciativas dos governos do rotativismo em modernizar a armada.

Foi nesta atmosfera político-económica que a Canhoneira *Faro*, construída no Reino Unido em 1878, entrou nos efetivos da armada portuguesa a 29 de Janeiro de 1879, adquirida no final de um período longo de renovação da armada, focada na adaptação para uma marinha de policiamento apoiada em pequenas embarcações (Pereira, 2010, p. 357). Este tipo de navios foi largamente utilizado pelos portugueses de forma a manter a sua presença nas colónias e garantir a defesa costeira (Pereira, 2010, p. 366).

A Canhoneira Faro foi construída pela *Thames Iron Works Shipbuilding and Engineering Company*, um dos principais estaleiros navais a operar no rio Tamisa em Londres, que inicialmente conhecida por *Ditchburn and Mare Shipbuilding company*, um dos primeiros a fazer construção

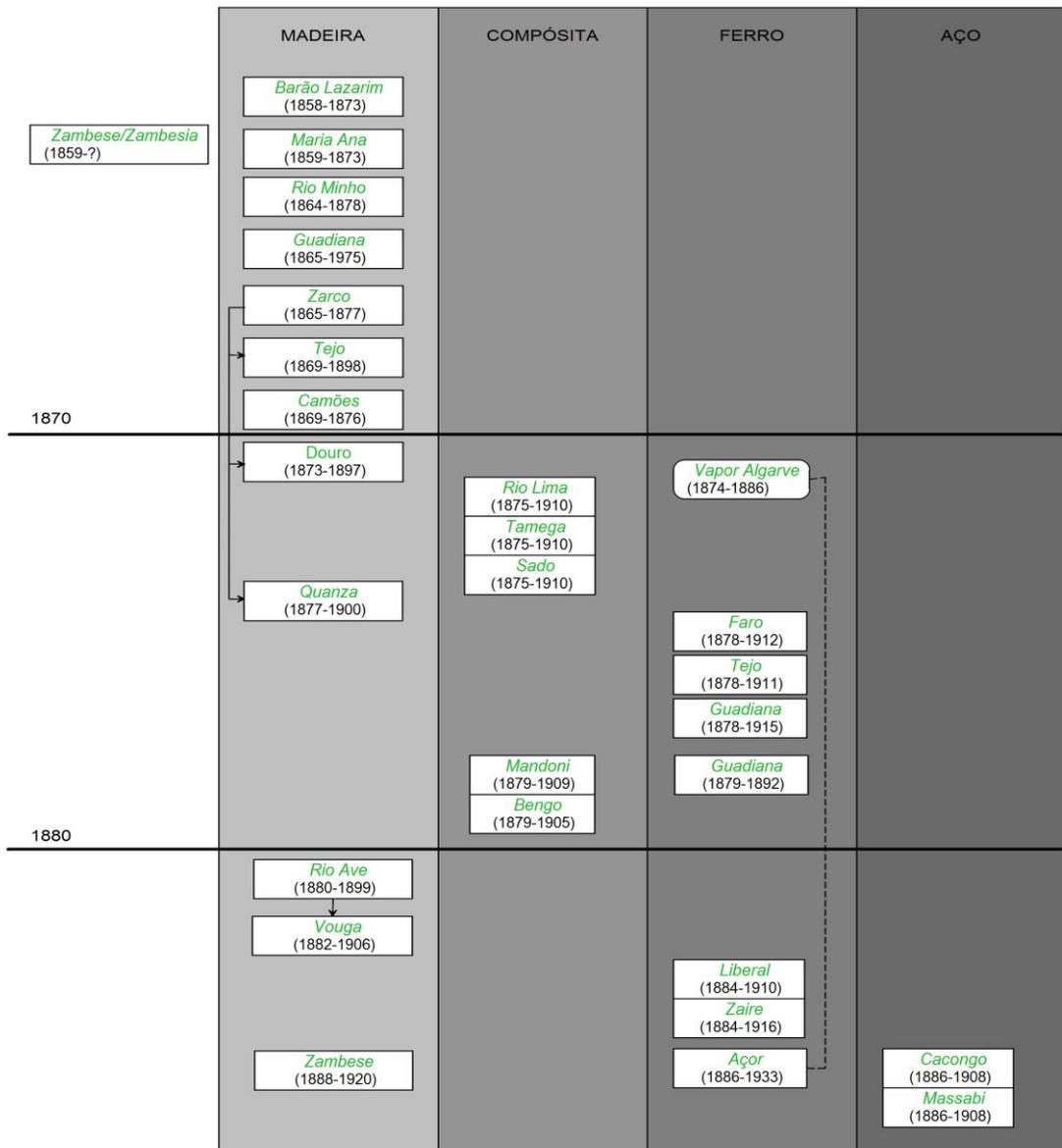
naval inteiramente em ferro. Esta tornou-se famosa pela construção de um dos primeiros navios de guerra em ferro o *HMS Recruit*, um brigue, um navio de pequeno porte à vela de 12 peças, e, em 1863, ficou mundialmente conhecida por construir a *HMS Warrior*, a primeira fragata com casco em ferro (Lambert, 2007). Este reconhecimento mundial tornou-a uma das maiores construtoras navais da época fabricando navios para outras marinhas nacionais como a Dinamarca, Espanha, Grécia e Portugal. Antes da Canhoneira *Faro*, produziu entre 1875 e 1876, para Portugal a Corveta *Mindello*, a Corveta *Rainha de Portugal* e a Corveta *Vasco da Gama*.

A canhoneira *Faro* foi adquirida juntamente com a canhoneira *Tejo* e a canhoneira *Guadiana*, as três de casco em ferro, todas desenhadas por George C. Mackrow (1830-1907), um reputado engenheiro naval com 38 anos de experiência na construção naval (Obituary George E. Mackrow, 1907).

A Canhoneira *Faro* era um navio com balizamento e casco em ferro com 27 m de comprimento, 4.7 m de boca e 136 toneladas de deslocamento (Esparteiro, 1986c, p. 37). A propulsão era mista, vela e vapor, fornecidos por um motor de 290 cavalos que permitia uma velocidade máxima na ordem dos 10 nós.

Antes da Canhoneira *Faro*, a maioria destas embarcações portuguesas eram feitas em madeira, no Arsenal de Marinha com motores importados de Londres (Esparteiro, 1986a). Uma exceção é a Canhoneira *Zarco* (1865-1877), construída pela *Laird Brothers* em *Birkenhead*, Reino Unido (Esparteiro, 1986a, p. 66). A mesma serviu de modelo para as Canhoneiras *Tejo* (1869-1898), *Douro* (1873-1897) e *Quanza* (1877-1900), navios também em madeira construídos no Arsenal de Marinha. De *Birkenhead*, em 1875, com as Canhoneiras *Rio Lima* (1875-1910), *Tamega* (1875-1910) e *Sado* (1875-1910) chegaram-nos as primeiras inovações tecnológicas, construção compósita com cavename de ferro e forro de madeira e os motores tipo *compound* e tipo oscilantes (Esparteiro, 1986b). A compra das três canhoneiras (*Faro*, *Tejo* e *Guadiana*) à *Thames Iron Works*, marcam a introdução na marinha portuguesa de canhoneiras construídas completamente em ferro, bem como de outras duas inovações, a propulsão a hélice e máquinas a vapor de dupla expansão (Pereira, 2010, p. 371). O seguinte esquema demonstra a evolução do casco nas canhoneiras portuguesas (Fig. 1)

Fig. 1. Diagrama da evolução do casco nas canhoneiras portuguesas até a introdução do casco em aço. Autor. Data 2015



## A CARREIRA DA CANHONEIRA FARO

A princípio, como as suas congéneres, a *Faro* ficou classificada como vapor. Esteve inicialmente ao serviço da Alfandega algarvia de Vila Real de Santo António até ser entregue à armada em 1879 (Esparteiro, 1986c, p. 37). Esta manteve-se nos efetivos da armada o resto da

sua carreira como patrulha do litoral algarvio com exceção de uma segunda comissão de serviço nas alfândegas de 1881 a 1883 (Esparteiro, 1986c, p. 38).

Em 1885 é uma das 16 canhoneiras mistas da armada, num universo de 68 navios (Pereira, 2010, p. 382-383). Juntamente com a canhoneira *Lagos*, fez parte da frota de defesa da costa algarvia, onde desempenha funções até à data da sua perda.

De 1884 a 1889, sofreu várias adaptações e substituição de armamento (Esparteiro, 1986c, p. 38,39,41). Estas alterações foram parcialmente responsáveis pela continuação ao serviço da Marinha de Guerra, apesar deste tipo de navios ter-se tornado obsoleto durante as últimas décadas do século XIX, com a introdução de novas tecnologias navais, como a construção em aço e propulsão exclusivamente mecânica.

Em 1910, com a implantação da República, a canhoneira *Faro* é consignada à marinha das colónias (Pereira, 2010, p. 413).

A 27 de Fevereiro de 1912, ao efetuar uma missão diplomática de recepção e transporte de um ministro inglês, no regresso de Lagos a Faro, sofre, por volta das 19 horas, uma colisão com o rebocador *Josefina* que regressava a Portimão. Mesmo com a tentativa da tripulação em salvar a embarcação, naufragou em frente à Ribeira de Alvor. Do acidente resultaram sete mortes, dois tripulantes do rebocador e cinco da canhoneira, entre eles o comandante do navio, o Primeiro-tenente Augusto Metzner (Esparteiro, 1986c, p. 42). Curiosamente, quatro meses depois é lançado, pelo Governo da República Portuguesa, o programa naval para a reformulação da armada e, no mesmo ano, a construtora da canhoneira *Faro*, a *Thames Iron Works* declara falência.

Sem dúvida que a descoberta e estudo deste património seria importante por ser um marco tecnológico, mas também devido à sua história que torna o local apelativo para a cultura portuguesa. Apresentamos de seguida o arqueossítio LagosD, um dos diversos exemplares de cultura material existentes na baía de Lagos.

## O ARQUEOSSÍTIO LAGOSD

Durante as pesquisas do PCASCL identificou-se, entre outros vestígios, um naufrágio de uma embarcação a vapor de construção de ferro com componentes em madeira na zona da ribeira de Alvor (Fraga e Martins, 2011).

Composto por um único núcleo (MPGB07) a uma profundidade média de 16 metros. O naufrágio foi acrescentado à lista de sítios do projeto PCASCL com a designação *LagosD* e com o número de processo 38. O navio foi posteriormente batizado de “*Steam Star*”. Em 2008, na sequência de várias intervenções arqueológicas efectuadas no local foi possível identificar os restos da popa do navio (juntamente com o leme e a hélice), da zona central (onde se encontra a caldeira) e do fundo da carena (Fraga, 2008, p. 85-86).

Os vestígios do sítio arqueológico *LagosD* encontram-se distribuídos por duas zonas distintas numa área de 792 metros quadrados, orientado a nordeste e inclinado para estibordo. A zona melhor conservada é entre o meio navio e a popa, e da meia-nau para estibordo. Aparenta ter afundado de proa, partindo-se ao meio por razões ainda desconhecidas. A zona da popa manteve-se relativamente intacta adornando com a deposição para bombordo, a exceção é uma peça circular, provavelmente a caldeira que tombou para a proa e para bombordo. Para estibordo da “caldeira”, uma parte do casco colapsou o que permitiu registar vestígios do cavername ligado a um forro exterior. O tipo de construção observado trata-se de esqueleto metálico ou parcialmente metálico ligado a um forro exterior também metálico.

A popa do navio ainda apresenta alguma expressão vertical com uma altura média de 1.41 m no local onde se identificou a caixa do leme. O bordo de estibordo possui 1 m de altura registado a partir do fundo marinho, mas não nos foi possível observar a quilha ou o fundo do navio. Entre a caldeira e a proa os restos do navio encontram-se dispersos em pequenas peças com os 50 cm de altura.

Além da estrutura do casco, a jazida arqueológica é composta por diversos vestígios, a maioria, metais concrecionados. Encontra-se exposto os componentes do motor, o veio e alguma da tubagem que ligava a caldeira ao motor e aos depósitos de água. Nas campanhas arqueológicas realizadas no sítio não foi possível confirmar a existência de carga ou equipamento pessoal dos

tripulantes, apesar do registo de diversas placas metálicas que afloram o fundo, sugerirem na zona da popa ou a Sul desta, mais vestígios debaixo do sedimento.

As maiores estruturas visíveis são: o leme e a sua roda; a base de metal do motor; o eixo que liga à hélice e um peça circular de 2.40m de altura (caldeira?). Estas encontram-se no lado posterior. A estrutura mede 19.10m de comprimento por 5.38m de largura.

### **COMBINAR EVENTO HISTÓRICO COM ARQUEOLOGIA - O MONUMENTO HISTÓRICO-ARQUEOLÓGICO CANHONEIRA FARO (LAGOSD).**

A ciência envolvida presumimos que o arqueossítio subaquático LagosD é provavelmente o despojo do naufrágio canhoneira *Faro* pelas seguintes correlações:

O naufrágio corresponde a um vapor , a canhoneira de *Faro* era uma embarcação de vela e vapor;

O naufrágio encontra-se totalmente destruído a partir da zona da caldeira para a proa, a canhoneira *Faro* foi abalroada à proa e sofreu pelo menos uma explosão na zona da caldeira (Occidente, 1912);

O naufrágio tem um comprimento estimado de 26 metros e uma largura de 6 metros, a canhoneira *Faro* tinha de comprimento 27 metros e de boca 4.7 metros;

O naufrágio encontra-se bastante próximo da localização reportada para a perda da Canhoneira *Faro* e a mesma profundidade reportada para o afundamento;

A mesma encontra-se desprovida de materiais nobres e de artefactos, restante somente material de construção e ferragens de navios, consistente com a recuperação de salvados que ocorreu com a Canhoneira *Faro* pelos mergulhadores da armada;

Retiramos e existem *in situ* diversas munições de calibre standard no naufrágio consistentes com um navio de cariz militar.

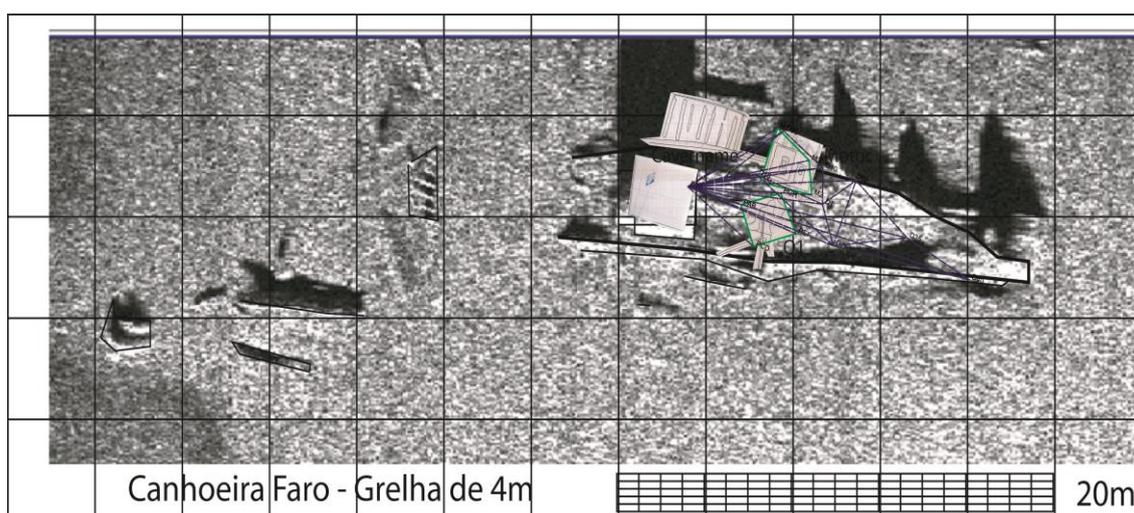
## MISSÃO DE 2009 – ESTUDO DO LOCAL E IDENTIFICAÇÃO DO NAUFRÁGIO

Em 2009 propusemos uma missão arqueológica para confirmar se LagosD seria a canhoneira *Faro*. Duas limitações condicionaram a metodologia do projeto, o facto de não se poder recolher materiais para identificação e existir uma forte componente pedagógica na missão.

A missão de 2009 foi parte integrante do estágio da primeira pós-graduação de arqueologia subaquática do Instituto Politécnico de Tomar e da Universidade Autónoma de Lisboa.

Nesta procuramos localizar artefactos que pudessem datar ou identificar o naufrágio. Concentramo-nos em objetos como âncoras, munições, motor, ou artefactos contendo o nome do navio. Paralelamente seleccionámos três áreas para registar e cartografar. Para geoposicionar as três áreas criamos uma grelha de triangulação baseada em diversos pontos *Datum*, uma metodologia standard da arqueologia subaquática (Green, 2004, p. 121). Com esta missão obtivemos uma amostra precisa do balizamento do navio, o registo da base do motor com o seu veio, e a composição e distribuição de diversos artefactos do navio. Este último registo como estudo comparativo para analisarmos a velocidade de desintegração deste naufrágio (Fig. 2.).

Fig. 2. Planta com implantação das áreas registadas. Autor. Data 2009.



Logramos durante esta campanha arqueológica, encontrar artefactos que atestem em absoluto a capacidade militar da embarcação, ou se a mesma é a canhoneira *Faro*. Porém não encontramos carga ou materiais que contrariem a função militar da embarcação, nem que indique ser outro tipo de embarcação.

## EDUCAÇÃO E PATRIMÓNIO – CRIAR A ASSOCIAÇÃO HISTÓRICA E O INTERESSE NO LOCAL

No âmbito do estudo e localização deste naufrágio, desenvolveu-se uma articulação estreita com os diversos clubes e associações de mergulho, com o objectivo da sensibilização patrimonial e subsequente defesa do património cultural subaquático. De facto essa sensibilização que incluiu cursos, ações e a integração de voluntários e líderes de comunidade nas missões de terreno levou a ligação social entre a cultura material que é o naufrágio LagosB e a comunidade. Nos anos seguintes, gradualmente LagosB transformou-se de um pegilho no fundo do mar, para um spot turístico patrimonial, onde os centros de mergulho que visitam o local contam a história do “seu” naufrágio. A descoberta deste e de outros naufrágios, causou um impacto nas populações locais, e resultou na criação de um grupo de voluntários-mergulhadores que orientados por arqueólogos têm desenvolvido o conhecimento deste naufrágio e apoiado no desenvolvimento e descoberta de outros sítios arqueológicos na Baía de Lagos. Resultado direto da participação na Canhoneira. Nem tudo pode se considerar perfeito, a divulgação da suposta Canhoneira Faro tem levado a alguns riscos, nomeadamente de ancoragem ilegal e danos causados por mergulhadores menos atentos, mas esses riscos foram seriamente mitigados pela ação quase policial, atualmente feita, pelas comunidades de mergulho que tomaram como deles o património cultural subaquático, especialmente a suposta canhoneira. Lagos B é chamado de Steam Star, o nome batizado pela comunidade. O Steam Star é presença assídua em todas as acuais ações de divulgação como um exemplo de que é possível, através de uma educação patrimonial e uma articulação entre as diversas partes envolvidas, Autarquias, Marinha, Centros de Mergulho, Associações e Centros de Investigação, a fruição cultural subaquática sem risco de maior para o património. Uma nota negativa deve-se à morosidade da proteção legal deste Património que presentemente é mais defendido pela comunidade local do que o Estado, algo no âmbito dos seus deveres.

Na realidade, este sítio arqueológico, a sua educação patrimonial foi encarada como a forma de transformar em ato e ação as redações da Convenção da Unesco sobre o Património Cultural Subaquático. O Artigo 10 do Anexo informa “ Acesso responsável não-intrusivo para observar ou documentar em património cultural subaquático *in situ* devem ser incentivados para criar a consciência pública, valorização e protecção do património excepto se tal for incompatível com a sua protecção e gestão.”

Deste modo, em absoluta concordância com a convenção da Unesco, através do apoio e intervenção da comunidade regularmente são efectuadas missões de manutenção do naufrágio através da metodologia de conservação *in situ* de Ian MacLeod (1989) com observação e documentação do mesmo.

## CONCLUSÕES

A canhoneira Faro pertenceu a um grupo restrito artefactos que constituíram uma novidade tecnológica e militar que ocorreu no último quartel do século XIX. Numa perspectiva internacional, convém recordar, que este navio pertence à linha inovadora de construção naval britânica iniciada com o HMS *Recruit* e o HMS *Warrior* pela *Thames Iron Works*. Não obstante, a falta de uma identificação absoluta do naufrágio Lagos D como sendo a canhoneira *Faro*, este será o único exemplar conhecido de uma canhoneira com casco em ferro adquirida em estaleiros navais ingleses. LagosD, a provável canhoneira *Faro*, encontra-se no fundo do mar, porto de abrigo de imensas espécies marinhas e hospedeiro gracioso de quem o visita conhecedor da sua história e da sua importância, património acessível em mergulho de escafandro autónomo.

A acção educativa que o projecto tem desenvolvido permitiu desenvolver o interesse das comunidades locais pelo seu património e dotar as ferramentas e conhecimento para o seu estudo autónomo. O projecto suporta-se no voluntariado das pessoas que se concentraram nesta defesa dos “seus” interesses, o “seu” património. Uma acção continuada e que tencionamos que sirva de exemplo à forma de garante o suporte da comunidade, sem o qual nenhuma cultura material (ciência), por mais interesse científico tiver, recebe o título de Património Cultural.

## REFERENCIAS

ARQUIVO - Caixa 496 - Acessível em: Arquivo Central de Marinha

BARBOSA, Paulo Gomes. O porto de Lagos no final da Idade Média: algumas reflexões. *Cadernos Históricos* n. IV, 1993. p. 15-26.

BLOT, Maria. Luísa. Pinheiro. *Os portos na origem dos centros urbanos*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2003. 338 p.

CENTERA, Paul. 45 *Efemérides*. Faro. LJD, 45p

COELHO, António Borges. Introdução. In: PAULA, Rui M. *Lagos: Evolução Urbana e Património*. Lagos: Câmara Municipal de Lagos, 1992. p. 12-15.

ESPARTEIRO, António Marques. *IX Parte/Canhoneiras/1.Volume*. Lisboa: Ministério da Marinha, 1986a. 159 p.

ESPARTEIRO, António Marques. *IX Parte/Canhoneiras/2.Volume*. Lisboa: Ministério da Marinha, 1986b. 124 p.

ESPARTEIRO, António Marques. *IX Parte/Canhoneiras/3.Volume*. Lisboa: Ministério da Marinha, 1986c. 272 p.

FONTES *Setecentistas para a história de Lagos*. Lagos: Centro de Estudos Gil Eanes, 1996. 48 p.

FRAGA, Tiago Miguel. *Projecto de Carta Arqueológica do Concelho de Lagos 2007/8*. Lagos: Câmara Municipal de Lagos, 2008. 101 p.

FRAGA, Tiago Miguel. *Projecto de Carta Arqueológica do Concelho de Lagos*. IN TEIXEIRA, António; BETTENCOURT, José. *Novos e Velhos Mundos*. Lisboa: Centro de História Além-Mar, 2011. p. 683-688.

FRAGA, Tiago Miguel; MARTINS, Adolfo Silveira. *LagosD Wreck*. *Nautical Archaeology Society Newsletter*, 2011. p. 11.

FREIRE, Jorge.; FIALHO, António.; SALGADO Augusto Alves. Navio In FREIRE, Jorge.; FIALHO, António.; SALGADO Augusto Alves. *Thermopylae: a História do Clipper mais veloz do mundo*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais, 2009. p. 73-90.

GREEN, Jeremy. *Maritime Archaeology: A Technical Handbook*. London: Elsevier Press, 2004. 470 p.

LAMBERT, Andrew. *HMS Warrior: The World's First Ironclad*, Brassey's UK: Limited, 2007. 224 p.

LOUREIRO, Rui M. *Lagos e os Descobrimentos até 1540*. Lagos: Câmara Municipal de Lagos, 1991. 132 p.

MACLEOD, Ian D. The application of Corrosion Science to the Management of Maritime Archaeological Sites. *Bulletin of the Australian Institute for Maritime Archaeology* vol. 13, n.2, 1989: p. 7-16.

NAUFRÁGIO da canhoneira Faro. Occidente. Lisboa: p. 7, Março 1912.

Obituary George E. Mackrow . Engineer. Londres: p. 171, 15 de Fevereiro 1907.

PAULA, Rui M. *Lagos: Evolução Urbana e Património*. Lagos: Câmara Municipal de Lagos, 1992. 392 p.

PEREIRA, José António Rodrigues. *Marinha Portuguesa: Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010. 643 p.



*Submissão: 26 de abril de 2017*  
*Avaliações concluídas: 07 de dezembro de 2017*  
*Aprovação: 31 de dezembro de 2017*

#### COMO CITAR ESTE ARTIGO?

FRAGA, Tiago Miguel. Da Descoberta De Um Sítio Arqueológico À Recriação De Um Monumento Histórico-Arqueológico A Canhoneira Faro (Lagosd). *Revista Temporis [Ação]* (Periódico acadêmico de História, Letras e Educação da Universidade Estadual de Goiás). Cidade de Goiás; Anápolis. V. 17, N. 02, p. 75-88 de 141, jul./dez., 2017. Disponível em:

<<http://www.revista.ueg.br/index.php/temporisacao/issue/archive>> Acesso em: < inserir aqui a data em que você acessou o artigo >