

A necessidade aguçou o engenho, e das trevas que abraçavam os marinheiros, o Homem fez nascer uma luz de guia e sobrevivência no reino de Neptuno. Mais de vinte séculos depois da luz de Pharos, há quem clame pela preservação deste património.

E das trevas fez-se luz...

Texto de Pedro Filipe Costa
Fotografia de Artur Campos

«O farol simboliza a solidariedade humana». É nesta ideia de José Mattoso, na introdução à "História dos faróis portugueses", de Teixeira de Aguiar, que se traduz o princípio sobre o qual o Homem se sobrepôs, com a ajuda da tecnologia, às forças da natureza. Entre o marinheiro – navegante na solidão das brumas – e o faroleiro, solitário mas poderoso no alto da sua fortaleza de luz, estabelece-se um contrato tácito de ajuda e solidariedade.

Ambos partilham a luz do farol sem que ninguém agradeça, mas conscientes do trabalho que desempenham. A preservação da vida face à incerteza e brutalidade de Neptuno.

Perde-se no tempo a origem dos faróis. Da história, fica o registo de ter sido em 280 a.C., no reinado de Ptolomeu Filadelfo, que o arquitecto Sótrato de Cnido edificou na ilha de Pharos, na baía de Alexandria, uma torre de mais de 130 metros de altura, no cimo da qual ardia uma fogueira. Destruída por um terramoto no século XIV, a torre de Pharos viria a ser o modelo de outras estruturas semelhantes nas épocas grega e romana, herdando dela a designação de farol.

No nosso país, subsistem dúvidas sobre qual terá sido a mais antiga dessas luzes. Sabe-se apenas que duas das que se consideram precursoras dos actuais faróis se devem à iniciativa de clérigos: em S. Miguel-o-Anjo, mandou o bispo D. Miguel da Silva acender uma luz em 1528; também no mosteiro de S. Vicente se deveu a D. Fernando Coutinho, bispo de Silves, idêntica iniciativa, algures entre 1515 e 1520.

E mais não reza a história, até que, em 1758, o Marquês de Pombal ordenou a edificação de vários faróis: Berlengas, Nossa Senhora da Guia, Bugio, S. Julião, Serra da Arrábida, Cabo Carvoeiro e Cabo Espichel.

Instalados a partir de 1774, quase todos existem ainda hoje, numa prova de planeamento e visão

que perdura pelos séculos fora. Um facto que, infelizmente, não nos libertou (mesmo assim), da pobreza de meios necessários ao exercício da boa navegação. A quantidade e a qualidade dos faróis ao longo da orla, e até meados do século XIX, mereceram nas cartas estrangeiras o epíteto de "Costa Negra".

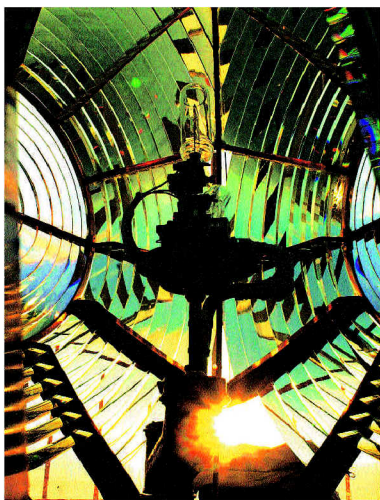
Contrariando esta deficiência, o capitão-de-fragata Francisco Pereira da Silva elabora, em 1866, o primeiro projecto global de sinalização da costa portuguesa, de que se concluiu pela edificação do farol da Ponta de S. Lourenço, na Madeira, em 1870.

Em 1881, ocorreu uma reorganização da farolagem, com a nomeação de uma Comissão de Faróis e Balizas. Três anos depois, e elaborado o Plano Geral de Aluminação e Balizagem das Costas Marítimas e Portos do Continente e Ilhas Adjacentes, seria criado um imposto adicional de 50% sobre os direitos de tonelagem e ancoragem destinados a suportar a construção e manutenção dos faróis.

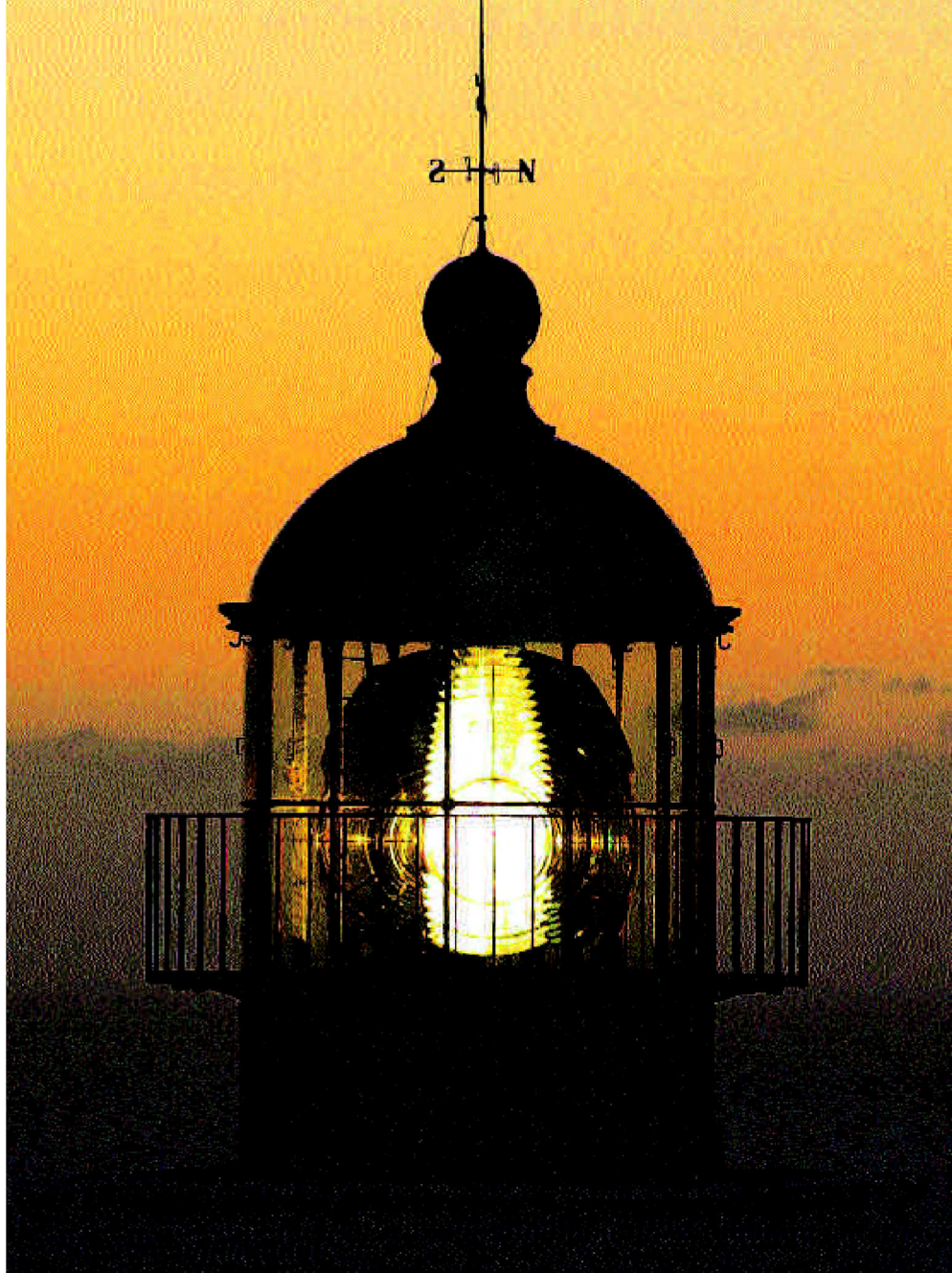
Datam daqui a edificação e o melhoramento de algumas das infra-estruturas actualmente ao serviço, pese embora as reclamações então apresentadas pela Sociedade de Geografia ao rei D. Carlos I.

Os faróis da Madeira

São quatro os faróis da Madeira: Ponta de S. Lourenço, Porto Santo, Ponta do Pargo e S. Jorge. Para além destas estruturas, existem mais treze farolins. Construções bem mais simples mas não menos importantes na função que têm de trazer a bom porto quem do mar alto busca refúgio. O farol de S. Lourenço nasceu da necessidade de orientação que aquela ponta chamada de S. Lourenço, em memória da caravela em que viajavam os descobridores, representava a quantos



navios tinham de passar por ali. O "Elucidário Madeirense" menciona as «constantes reclamações e até os pedidos de indemnização pelos prejuízos causados a muitas embarcações». Entre elas está o navio "Forerunner" encalhado em Outubro de 1854. A construção do farol justificava-se, portanto, na «extremidade daquela ponta, ou antes num pequeno rochedo isolado que lhe fica fronteiro, e foi sempre julgado o local mais apropriado (...) pois que a sua acção iluminativa se estenderia por uma parte considerável do Norte e Sul da ilha, e ainda pela travessa que separa a Madeira do Porto Santo». Mandado executar, os trabalhos começaram em



A quantidade e a qualidade dos faróis ao longo da orla, e até meados do século XIX, mereceram nas cartas estrangeiras o epíteto de "Costa Negra".

1867, terminando três anos depois. A 30 de Setembro acende-se o novo farol, dióptrico ou lenticular, de segunda ordem, emitindo uma luz branca com clarões intermitentes de 30 em 30 segundos, avistando-se a cerca de 25 milhas. A lanterna está colocada a cerca de 140 metros ao nível do mar.

"Onde a terra acaba" do Capitão-de-mar-e-guerra, Teixeira de Aguiar cita que, «inicialmente, a fonte de iluminação era um candeeiro de azeite de quatro torcidas, cujo consumo horário era de 350 gramas, passando depois a petróleo, sendo a rotação do aparelho assegurada por um mecanismo de relojoaria». Obras de beneficiação do edifício foram feitas à medida dos estragos causados pelo rigor do tempo a que o farol está sujeito, lá no alto do penhasco.

Em 1956, a Comissão Técnica presidida pelo Capitão-de-mar-e-guerra Humberto Leitão

deliberou a electrificação do farol. Vinte e sete anos depois, e já com a respeitável idade de 113 anos, o farol foi intervenção, sendo completamente automatizado e passando a regime de não vigiado. É que, devido aos progressos tecnológicos, já não é necessário aos fareleiros residirem permanentemente em locais, na maioria das vezes, votados a grande isolamento. O alcance luminoso actual é de 27 milhas, sendo agora controlado a partir do farol de S. Jorge.

O do Porto Santo, no Ilhéu de Cima, foi reclamado pelos muitos vapores e navios que demandavam a Madeira a caminho das terras longínquas das Américas e do Cabo. Desde 1883 que se previa a construção de um farol produzindo grupos de dois clarões brancos e um vermelho.

Em 1923, os registos dão conta da necessidade de ampliação dos cómodos para cinco fareleiros e de

melhoramentos no aparelho de farolagem. Até 1955, o sistema iluminante funcionou a petróleo, decorrendo daí a necessidade de electrificação do Ilhéu do Dragoeiro, como é também conhecido. A modernização dos sistemas de orientação aconteceu há vinte anos. Substituiu-se a antiga óptica lenticular de Fresnel por um equipamento moderno, que incorpora todos os sistemas alternativos e garante a sua entrada em funcionamento em caso de falha. O alcance luminoso actual é de 29 milhas.

Farol da Ponta do Pargo

O recorte muito acidentado da Madeira, associado a escarpas cortadas a pique, permite encontrar locais de grande beleza paisagística onde, naturalmente, se construíram "olhos que ajudam a fugir do mar bravio".

Ponta do Pargo é um desses exemplos na extremidade Oeste da Madeira.

O farol está situado na «Ponta da Vigia, a cerca de

e os faróis do Ilhéu Ferro e do Ilhéu Chão (todos em 1959) e da Ponta da Agulha (1961). O mais recente está na Selvagem Grande.

Inaugurado a 29 de Novembro, o Núcleo Museológico da Ponta do Pargo constitui um conjunto ainda incipiente de cerca de 30 fotografias, algumas das quais dos fotógrafos Vicentes, e outras do Comandante da Zona Marítima da Madeira, Teixeira de Aguiar. É a este oficial, na Região desde Outubro de 1999, e um apaixonado pela sorte dos faróis, que se deve o trabalho desenvolvido e agora exposto no farol da Ponta do Pargo. (É também o autor de um livro intitulado "Onde a terra acaba - História dos faróis portugueses").

O propósito da acção é contribuir para a divulgação de um tema sobre o qual, apesar do fascínio que exerce em muitas pessoas, pouca documentação existe. O farol da Ponta do Pargo, que já é um ponto turístico na Região, dá, a partir de agora, a conhecer a restante farolagem

O recorte muito acidentado da Madeira permite encontrar locais de grande beleza paisagística onde, naturalmente, se construíram "olhos que ajudam a fugir do mar bravio".

relação ao continente». Mas há também o reverso da medalha para quem «é injusto termos de provar que somos amigos da Madeira». Homem de consensos, procura o equilíbrio de um cargo que «tem um quê de político, mas não deixa de ter, também, um elemento de diplomacia». O humor, aplica-o na intimidade dos amigos, mantendo o princípio de que «não deve contribuir para alimentar determinadas distâncias». Neste aspecto, aliás, não tem razão de queixa já que tem feito amigos na Madeira. Numa conversa bem-disposta, deparámo-nos com uma pessoa reflexiva, acerca da opinião política dos militares, para quem é positivo o facto de constitucionalmente se encontrarem restringidos quanto à capacidade interventora na política. «Os exemplos conhecidos não são felizes, e não é bom que os militares estejam envolvidos politicamente, não por serem militares, mas por serem uma parte da instituição». E a instituição não se pode criticar a



375 metros acima do nível do mar, no sítio onde outrora houve um telégrafo conhecido por Casa do Rei», citando o "Elucidário". Um apaixonado pelo mar e cronista desta casa, Victor Caires, enfatiza o facto de a Região possuir as mais altas estruturas de farolagem, em relação ao nível do mar. «O mais alto de Portugal, e também o segundo mais alto, que é o de S. Jorge a 271 metros de altitude».

Inaugurado a 5 de Junho de 1922, teve como fonte luminosa um candeeiro de petróleo, vindo a ser electrificado em 1958 e, na década de oitenta, completamente automatizado. As instalações estão equipadas para pessoal residente. Foi neste farol que se inaugurou um pequeno núcleo museológico.

Em 1948 elaborou-se um plano de completamento da farolagem da Madeira, no âmbito do qual viria a ser construído o farol de Porto Moniz (1954), o farol da Ponta de S. Jorge

São quatro os faróis da Madeira. Ponta de S. Lourenço, Porto Santo, Ponta do Pargo e S. Jorge. Para além destas estruturas existem mais treze faróis.

existente nas ilhas da Madeira, do Porto Santo, Desertas e Selvagens.

Teixeira de Aguiar, que acumula também as funções de Capitão do Porto do Funchal, de Comandante Regional da Polícia Marítima e de Chefe do Departamento Marítimo da Madeira, tem um entretenimento surgido nas longas viagens de mar: é tradutor de inglês, italiano e castelhano, a última destas a eleita.

A passar à reserva já no próximo ano, o Comandante é natural de Lisboa, tem 56 anos e um filho médico, a quem nem por isso se aplica o provérbio segundo o qual "filho de peixe sabe nadar".

Da Madeira, para onde «não escolheu propriamente vir», afiança não ter trazido ideias preconcebidas acerca de nada, e por isso «hoje percebe melhor os madeirenses», considerando mesmo «haver razões históricas para que os madeirenses sintam uma certa amargura em

si própria. Quanto à missão dos militares, «ela é da responsabilidade do poder político».

O comandante falou ainda das relações com o Governo Regional, de quem tem excelentes referências, já que o trabalho da Marinha, no que se refere à salvaguarda do Parque Natural, no apoio às actividades nas Selvagens e acções no mar, tem sido reconhecido.

Uma última ideia lançada por Teixeira de Aguiar vai no sentido de se criar na Região uma "Associação de Amigos dos Faróis". «Seria uma ideia inédita em Portugal, e a Madeira, pioneira em tantas áreas, seria também nesta, já que se promoveria um melhor conhecimento destas estruturas, e, criando-se uma cadeia de interesses, se daria uma utilidade diferente para aquele património. Uma pousada ou um espaço cultural» seriam ideias a pensar e sobretudo a «garantia de que o farol não iria morrer».

pfcosta@dnocias.pt