



Acesso ao topo do Ilhéu do Farol



Farol no Ilhéu de Cima



Farol no Ilhéu de Cima

No início da colonização a importância e utilização do ilhéu de Cima residia apenas do rendimento do gado aí deixado. Mais tarde, em 1834, foi apresentada uma proposta da exploração de salinas. Mas foi em 1900, com a instalação do farol, que o Ilhéu de Cima se tornou num lugar conhecido.

Muitos foram os faroleiros que passaram pelo farol. Nos primeiros anos existiam muitas dificuldades no que respeita à vida no farol, mas depois da modificação das instalações, em 1925, os faroleiros passaram a viver por temporadas com as suas famílias. As instalações tinham capacidade para cinco famílias.

Paralelamente, o ilhéu de Cima tornou-se um lugar de visita para muitos curiosos que ali se deslocavam. Em Agosto de 1921 regista-se a visita de 35 pessoas e no ano 1922, a 25 de Junho, foram visitar o farol três forasteiros. Nos meses seguintes registam-se mais 30 visitas. No dia de S. João de 1925 foi feita uma procissão de barco para observar o farol e visitar os faroleiros, convertendo-se numa tradição nos anos a seguir. A partir destas datas as visitas tornam-se frequentes, sobretudo nos meses de verão. Ainda hoje é habitual um grupo de professores e funcionários do Porto Santo juntarem-se e passarem o dia 10 de Junho no ilhéu de Cima.



Galerias, Ilhéu da Cal

A exploração da pedra calcária foi uma das principais indústrias do Porto Santo. Foi no ilhéu da Cal onde decorreu este facto. Terá começado já no século XV, sendo no entanto muito escassos os documentos existentes (muitos dos livros que existiam foram levados pelos piratas franceses). Mas o primeiro documento encontrado referente à atividade é datado de 1600, referente a chegada de barcos de cal ao Funchal.

A exploração da pedra calcária do Ilhéu da Cal era pertença do Capitão-donatário. Com o alvará de 1770 que extingue a capitania do Porto Santo, os direitos foram excluídos, a par de importantes reformas implementadas. A extração de pedra calcária converteu-se então na principal atividade no Ilhéu da Cal.

Foram muitos os homens que trabalharam na transformação da pedra calcária: os denominados "ranchos", os "cabouqueiros", os "foguistas" e os "carregadores" do Ilhéu, dirigidos por um capataz em cada uma das diferentes pedreiras.

Pouco se sabe sobre a vida quotidiana no ilhéu, mas às vezes as desgraças por falta de segurança eram inevitáveis. A falta de "paus gigantes", que serviam de escora às pedreiras, fazia com que houvesse acidentes onde alguns homens morriam. Houve um trágico acidente no qual um rancho completo ficou soterrado no interior da mina gritando de agonia durante dias, sem que ninguém pudesse fazer nada. Também se sabe que morreram 16 homens por falta de material de segurança. Julga-se que aí terão ficado sepultados. Depois disto, modificaram-se alguns procedimentos no sentido de aumentar a segurança nas minas.

No ano de 1900, segundo uma estatística industrial, trabalhavam no ilhéu da Cal, 41 homens e seis rapazes, uma vez que era um dos trabalhos mais bem pagos do Porto Santo. Chegando a trabalhar dia e noite, os empresários mandaram construir casas para que os trabalhadores aí pernoitassem e cujas ruínas ainda persistem nos dias de hoje.

Nos anos 60, e em franco declínio, ficariam a pernoitar na ilha cerca de 8 pessoas. As minas foram trabalhadas até à década de 70. Mas com a introdução do cimento na construção a pedra calcária tinha os dias contados.

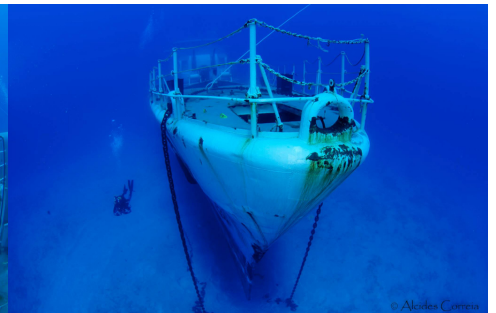
Relativamente ao ilhéu de Ferro e segundo o historiador António Rodrigues foi apenas explorado para pastoreio. Nos séculos XV e XVII, cabras e ovelhas eram aqui deixadas a pastorear livremente no inverno e seriam recolhidas, alguns meses mais tarde, no verão.

O farol do ilhéu de Ferro começou a funcionar a 1 de Outubro de 1959, alimentado a gás acetileno, numa estrutura de betão, tendo a sua montagem sido apoiada pelo caça-minas Santa Maria. A sua instalação exigiu que fossem construídos 278 degraus para vencerem o desnível entre o desembarcadouro e o seu local de implantação. Atualmente este farol é alimentado por energia solar.

CORVETA PEREIRA D'EÇA



Afundamento da Corveta
@PedroGomes



Corveta
@AlcidesCorreia

Foi no passado dia 19 de junho de 2016 que chegou ao mar da região a Corveta General Pereira D'Eça, tendo este navio da República Portuguesa constituído uma das seis corvetas da classe “João Coutinho” construídas nos estaleiros «Blohm & Voss» na Alemanha.

O objetivo deste afundamento é a Corveta transformar-se num recife artificial à semelhança do “Madeirense” e constituir um local privilegiado para a proliferação e observação da vida marinha e, simultaneamente, um museu subaquático e polo de atração turística na área do mergulho amador.

Tendo em conta o seu fim, os aspetos ambientais assumiram importância acrescida, assegurando-se que não existirão contaminações químicas ou

biológicas. Assim, o afundamento da corveta obrigou à execução de vários trabalhos preparatórios do navio, incluindo o reboque desde o Continente, a remoção do navio de todas as substâncias perigosas, lavagem e aspiração de todos os tanques e áreas contaminadas e encaminhamento e transporte dos resíduos para destino final, a preparação e lastragem do navio, a aquisição, o transporte, a guarda e colocação dos explosivos no navio para afundamento, entre vários outros trabalhos.

Atualmente, o Porto Santo conta com dois recifes artificiais potenciando desta forma, ainda mais o mergulho recreativo, a investigação, bem como o aumento da fauna e da flora local.