

O naufrágio da fragata espanhola Nuestra Señora de las Mercedes, afundada pelos ingleses ao largo do Cabo de Sta. Maria, em 1804

FILIPE VIEIRA DE CASTRO

R E S U M O Afundada em 1804 pela Marinha Inglesa ao largo da costa do Algarve, a fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* transformou-se num mito dos caçadores de tesouros, na segunda metade do século XX.

Embora a sua carga dificilmente possa constituir um tesouro, a história do seu naufrágio e as histórias dos aventureiros que tentaram angariar fundos para encontrar e recuperar os seus restos constituem registos de interesse para a discussão das questões relacionadas com a arqueologia dos navios com tesouros (reais ou imaginários), a actividade dos caçadores de tesouros e a frágil condição do património arqueológico localizado na nossa Zona Económica Exclusiva, fora das águas territoriais.

A B S T R A C T Sunk in 1804 by the British Navy off the coast of the Algarve, the frigate *Nuestra Señora de las Mercedes* has become a myth for treasure hunters in the second half of the 20th Century.

Although her cargo can hardly be considered a treasure, the history of her loss and the stories of the adventurers who tried to gather funds to find and recuperate her remains, make this case an interesting example for the discussion of the questions related to the archaeology of ships with treasure (real or imaginary), the activity of treasure hunters and the fragile condition of the underwater cultural heritage of the waters of the Exclusive Economic Zone, outside the territorial waters.

1. Introdução

Nos primeiros meses de 1997, na sequência de uma declaração de achado fortuito dos restos de um casco ao largo do Cabo de Sta. Maria, sítio que foi convencionalmente designado *Faro A* e que a imprensa se apressou a mencionar como podendo corresponder aos restos da fragata espanhola *Nuestra Señora de las Mercedes*, afundada pelos ingleses em Outubro de 1804, tive a oportunidade de estudar a documentação existente no então Centro de Operações de Arqueologia Subaquática (COAS), que foi o embrião do actual Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (CNANS/IPA).

Das várias horas de leitura que então me foram proporcionadas pela extensa documentação consultada e de uma coincidência que cerca de um ano mais tarde haveria de nos levar ao contacto com o possível achador dos restos desta fragata, nasceram estas notas que não pretendem ser exaustivas, mas que suponho que contribuirão para um melhor conhecimento público deste caso¹.

2. O contexto político

Entre 1792 e 1815 a guerra dominou a história da Europa, só se interrompendo durante o breve período que separou o Tratado de Amiens, em 25 de Março de 1802, e o rompimento franco-inglês, ocorrido a 12 de Março de 1803. A Inglaterra, a França, a Áustria e a Rússia, em coligações precárias e circunstanciais, confrontaram-se envolvendo Estados satélites e estendendo os conflitos às colónias, dando um estatuto primordial à guerra económica².

É assim num contexto de desconfianças e de interesses hegemónicos egoístas e belicistas que têm lugar os acontecimentos que levaram ao naufrágio da fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*.

Qualquer que seja o ponto de vista por onde se encare o apresamento – e a destruição – de um navio mercante, em tempo de paz, não parece possível deixar de o considerar um acto de pura pirataria. No entanto, o caso da armada de D. José de Bustamonte y Guerra foi discutido no parlamento britânico e a conduta do governo aprovada por maiorias de três quartos, quer na Câmara dos Comuns, quer na Câmara dos Lordes. O Sr. Pitt e Lord Hawkesbury defenderam calorosamente a conduta britânica. Na ala esquerda do parlamento, o Sr. Fox e Lord Grenville proferiram vigorosos discursos críticos³.

Na sua História da Europa, Allison transcreve parte de uma intervenção inflamada: “ (...) pois que não há diferença entre a detenção de navios mercantes, que se podem devolver, e apresamentos no alto mar com uso de violência? A propriedade de um negociante pode ser devolvida, os marinheiros detidos podem ser libertados, mas se se queima e se manda a pique um navio com a sua tripulação, quem é que poderá ressarcir o sangue inocente derramado? Os franceses acusaram-nos de ser um povo mercantil e disseram que a nossa sede de ouro era insaciável, atribuíram estas violências ao nosso avarento afã de dinheiro: mil vezes melhor fora devolver esse dinheiro e dar dez vezes o seu valor em cima, e lavar esta nódoa que caiu sobre as nossas Armas.”

Independentemente da retórica dos parlamentares ingleses, os factos são indesmentíveis. Uma frota mercante espanhola foi interceptada pela marinha de guerra inglesa, um dos navios afundado, os restantes três apresados e os todos valores confiscados pela coroa britânica. Tanto os bens que pertenciam à coroa espanhola como os que eram propriedade privada de mercados. Eis a história.

3. A última viagem da Mercedes

Em Outubro de 1804, quando a armada de D. José de Bustamonte y Guerra se aproximava da costa do Algarve, a caminho de Cádiz, a paz entre Espanha e Inglaterra era mais aparente do que efectiva.

Os compromissos assumidos pelos espanhóis para com os franceses, ainda que a contragosto nalguns casos, haviam colocado a Espanha na mira dos ingleses, a quem se impunha cada vez mais a evidência da guerra.

Para defender os seus interesses, a Inglaterra possuía três esquadras no mar: uma em Brest, sob as ordens do almirante Cornwallis, outra em Ferrol, sob as ordens do almirante Cochrane, e outra em Toulon, sob as ordens de Nelson. O seu poder era enorme e as tripulações consideradas temíveis pela férrea disciplina a que estavam sujeitos e o treino intenso que possuíam.

Os marinheiros ingleses não tinham muito mais direitos do que os condenados às galés e eram, tal como estes, na sua maioria alistados à força, quer entre os normalmente designados por súbditos de sua magestade, quer entre os cidadãos americanos que tinham o azar de ser apanhados pelos temíveis *press gangs*, muitos anos após a independência da América⁴.

Pouco antes, no fim do verão de 1804, Alexander Cochrane havia enviado para Inglaterra informações – aparentemente muito exageradas – sobre concentrações de tropas e armamentos nos portos de Ferrol, Cádiz e Cartagena, mencionando mesmo uma hipotética chegada de tropas francesas, já em marcha na direcção de Ferrol.

Os ingleses interpelaram imediatamente o embaixador espanhol. Simultaneamente despacharam para Cádiz uma armada de quatro navios, com ordens de interceptar a esquadra espanhola que havia largado de Montevideo, informando ao mesmo tempo Nelson, Cochrane e Cornwallis que deviam mandar cada um duas fragatas para reforçar aquela unidade.

Os espanhóis explicaram prontamente que não existiam quaisquer movimentos anormais nos portos em questão, a não ser em Ferrol, onde se havia, de facto, armado um navio para transportar tropas para Bilbao.

Qualquer que tenha sido a credibilidade que estes argumentos colheram junto do governo inglês, a pequena armada de Graham Moore⁵ já havia partido com ordens expressas de apresar os navios espanhóis – que constava virem ricamente carregados – e apoderar-se do tesouro.

Embora os tempos de Drake e Hawkins já parecessem longe, velhos hábitos não se perdem com facilidade e, em tempo de guerra, mais valia os espanhóis terem razões de queixa da Inglaterra que o contrário.

Sob o comando de D. José de Bustamonte, um oficial experiente que havia integrado a famosa expedição de Malaspina ao Alasca, as quatro fragatas haviam saído de Montevideo em 7 de Agosto, com um carregamento considerado irresistível pela Inglaterra.

Na realidade, a história havia começado a 6 de Novembro de 1802, quando as fragatas *Mercedes* e *Clara* preparavam em Ferrol a largada para o Perú, a fim de trazerem na volta para Espanha os bens da Fazenda ali reunidos durante a Guerra. Quatro meses depois, a 27 de Fevereiro de 1803, estes dois navios largaram efectivamente para o Cabo Horn com destino ao vice-reino do Perú e fragata *Clara* chegou a Callao a 21 de Junho, com 115 dias de navegação sem história. A *Mercedes* chegaria pouco depois, a 7 de Agosto, após uma paragem de cerca de um mês em Montevideo para reparações.

Entretanto, a 31 de Julho fora ordenado ao Vice-Rei do Perú⁶ que enviasse para Montevideo as fragatas *Clara*, *Mercedes* e *Asunción* com os bens a transportar para Espanha, sob as ordens de D. Tomás de Ugarte. Uma vez aí, dever-se-iam colocar sob o comando de D. José de Bustamonte y Guerra que as conduziria a Espanha com os navios que entendesse juntar-lhe.

A frota de D. Tomás largou de Callao a 31 de Março de 1804 e fundeou em Montevideo a 6 de Junho. A juntou-se a fragata *Medea* e substituiu-se a *Asunción* pela *Fama*, ficando esta pequena armada constituída por quatro fragatas.

Finalmente, a 7 de Agosto de 1804, precisamente um ano depois da sua chegada a Callao, a fragata *Mercedes* largava de Montevideo para Cádiz, na companhia das fragatas *Clara* e *Fama* e sob o comando D. José de Bustamonte, a bordo da fragata de 1084 toneladas *Medea*, substituindo D. Tomas de Ugarte que, impossibilitado de cumprir a sua missão por se encontrar gravemente doente, ficou em Montevideo.

No comando da *Mercedes* e segundo em comando na esquadra, seguia D. Diego de Alvear, um oficial que regressava a Espanha com a sua mulher, oito filhos, cinco escravos e toda a sua fortuna, avaliada em 50.000 dólares, amealhada ao longo de 30 anos de vida nas colónias. Movendo a sua influência conseguiu ainda embarcar um sobrinho, um jovem oficial que fazia assim companhia ao tio na viagem de regresso ao reino.

Os elementos disponíveis sobre o poder de fogo de cada um destes navios divergem segundo os autores⁷. O manifesto lavrado no porto de Callao, a 7 de Agosto de 1803, à chegada de Espanha, refere a *N.ª S.ª de las Mercedes* como uma fragata de 38 canhões – dos quais 26 de 12 libras – com uma equipagem de 247 homens, dos quais 46 artilheiros e 19 tropas de artilharia.

Por outro lado, o historiador Marliani refere 44 bocas de fogo na *Medea*, o navio almirante, e 34 nas restantes três fragatas que compunham a força. Fernandez Duro e Lasso de la Vega indicam 42 bocas de fogo na *Medea* e 34 nas restantes fragatas. Esther Liebermann estima o armamento em 42 bocas de fogo de 18 libras na *Medea* e 36 de 12 libras na *Clara*, *Fama* e *Mercedes*. Finalmente John S. Potter, autor de uma obra clássica da caça aos tesouros, menciona 40 bocas de fogo, de calibres 18, 8 e 6 libras, para a *Medea* e 34 bocas de fogo de 12, 8 e 6 libras, para as restantes fragatas. São estes os números indicados por William James, embora não faça qualquer menção aos calibres.

Fossem 34, 36 ou 38 canhões, o facto é que nem a *Mercedes* nem nenhuma das outras três fragatas, estavam preparadas para resistir a uma refrega com quatro navios de guerra ingleses armados de morteiros, caronadas e canhões de 24 libras e, sobretudo, com tripulações treinadas e sujeitas a uma disciplina desumana, sob o comando de oficiais competentes e preparados.

4. O naufrágio

Segundo os espanhóis o dia 5 de Outubro de 1804 amanheceu claro sendo visível no horizonte a Serra de Monchique, sete léguas a NNE. Não há consenso sobre a direcção exacta do vento, referindo todos os relatos soprava do quadrante norte. De qualquer forma as fragatas espanholas aproximavam-se de terra com rumo NE⁸.

Cerca das seis e meia da manhã, do lado de terra, avistaram a barlavento quatro navios que se dirigiam na sua direcção, navegando ao largo em boa velocidade.

Às sete e três quartos compreenderam que se tratava de navios de guerra ingleses. Embora nos dias anteriores tivessem obtido informações de outros navios com que se cruzaram que indicavam haver paz entre a Espanha e a Inglaterra, o D. José de Bustamonte mandou formar em linha de combate sobre a amura de bombordo a *Fama* à frente.

A armada de Graham Moore era composta pela *Indefatigable*, a *Medusa*, sob o comando do Cap. Gore, a *Amphion*, sob o comando do Cap. Sutton e a *Lively*, sob o comando do Cap. Hammond, todas poderosamente armadas.

Também não há consenso sobre o poder de fogo inglês. Potter refere que a *Indefatigable*, o navio de Graham Moore, ostentava 26 peças de 24 libras, 16 caronadas de 42 polegadas e 12 morteiros de 12 polegadas e armamento semelhante nas outras fragatas inglesas. Esther Lieberman corrobora o número de 44 bocas de fogo da *Indefatigable* mas indica 32 para as outras fragatas. Os autores espanhóis falam de 52 canhões na *Indefatigable*, 46 na *Lively* e 40 na *Medusa* e na *Amphion*.

Era portanto uma armada muito mais poderosa do que a espanhola que, pouco antes das nove da manhã, formava em linha de batalha, a barlavento dos espanhóis, a menos de um tiro de canhão.

Às nove e um quarto os oito navios encontravam-se atravessados ao vento, em duas linhas paralelas. Do lado inglês, com as fragatas espanholas pelo costado de sotavento, a *Medusa*, a *Indefatigable*, a *Amphion* e a *Lively*. Do lado espanhol a *Fama*, a *Medea*, a *Mercedes* e a *Clara* só com as velas das gâveas.

Passou-se tudo muito depressa. A *Indefatigable* arriou um bote que se deslocou com um oficial a bordo da *Medea*. D. José mandou vir D. Diego de Alvear a bordo da *Medea*, uma vez que este falava inglês. Este fez-se acompanhar do seu filho varão – tinha mais sete filhos – deixando o resto da família e um jovem sobrinho, oficial de marinha a quem D. Diego havia conseguido embarcar nesta sua viagem de regresso, a bordo da *Mercedes*.

Cinco minutos depois a *Indefatigable* disparava um tiro de canhão que passou entre *Clara* e a *Mercedes*. Aos 15 minutos disparou outro tiro, sem bala, chamando o seu oficial a bordo.

As conversações haviam sido curtas. O oficial inglês informou que tinha ordens de conduzir a frota espanhola para Inglaterra, sob escolta. D. José de Bustamonte protestou que a Espanha não estava em guerra com a Inglaterra e que, de qualquer forma, tinha ordens para seguir para Cádiz. Perante a insistência e as ameaças do inglês, D. José de Bustamonte y Guerra encerrou as conversações informando-o que, se deviam seguir para Inglaterra, teria de ser pela força.

Era evidente que, apesar da incomparável superioridade dos navios de guerra ingleses em face dos navios mercantes espanhóis, nenhum oficial aceitaria alguma vez render-se sem resistência numa situação em que uma esquadra de quatro navios ameaçava uma esquadra de quatro navios.

Entertanto, ao mesmo tempo que decorriam as conversações entre ingleses e espanhóis, um incidente de pouca importância pode ter determinado a sorte da *Mercedes*. Enquanto o bote inglês atracava à *Medea*, a *Mercedes*, que estava à sua popa, avançou e vendo que lhe ia tocar com o gurupés no castelo da popa, arribou um pouco da linha, descaíndo para sotavento. Temendo uma tentativa de fuga, a fragata inglesa que estava alinhada pelo seu costado de bombordo na linha de batalha, a *Amphion*, fez o mesmo, passou pela popa da linha inimiga e colocou-se-lhe do lado de estibordo, obrigando-a a voltar à linha, mas a barlavento desta, ou seja, metida na linha inglesa, com a *Amphion* a estibordo.

Logo que o oficial inglês pôs os pés no convés da *Indefatigable* esta abriu fogo, dando início às hostilidades. As linhas de batalha já se haviam desfeito. Os espanhóis ripostaram com uma descarga da sua artilharia, provocando poucos danos nas fragatas inglesas.

Poucos minutos depois da primeira descarga dos espanhóis ouviu-se uma fortíssima explosão. A *Mercedes* havia rebentado e tudo o que dela restava era uma parte da proa despedaçada, que flutuava ainda com algumas dezenas de homens agarrados.

D. Diego de Alvear, no convés da *Medea*, assitiu horrorizado ao desaparecimento de toda a sua família e toda a sua fortuna.

A violência da explosão causou feridos a bordo da *Amphion*, colocada a menos de um tiro de pistola. Parte de uma das bocas de fogo da tolda da *Mercedes* foi encontrada pendurada nas suas enxárcias.

Com esta explosão a batalha havia sido decidida sem margem para dúvidas. Os mais de duzentos mortos da *Mercedes* lavavam bem a honra espanhola e a *Clara*, primeiro e a *Medea*, pouco após, arriaram as suas bandeiras.

A bordo da *Fama*, constatando-se que a sua artilharia não produzia qualquer efeito na *Medusa*, a fragata inglesa que lhes batia, tentou-se a fuga. Apesar dos rombos no casco, dos cabos cortados, das velas rasgadas e das pesadas baixas, a *Fama* logrou afastar-se em direcção a Cádiz.

Os ingleses enviaram a *Medusae* a *Lively* no seu encalço. Cerca das onze horas da manhã encontrava-se ao alcance do fogo da *Lively* e hora e meia depois, sem hipóteses de escapar, rendia-se finalmente.

5. Missão cumprida

Os ingleses procederam às reparações consideradas imprescindíveis nas fragatas espanholas, recolheram os 52 homens que se agarravam ainda aos destroços da proa da *Mercedes*, únicos sobreviventes das 315 pessoas⁹ que se encontravam a bordo na altura da explosão, e seguiram em combóio para Inglaterra.

A 18 de Outubro a notícia chegou a Londres. O ministro do rei Carlos IV na corte inglesa, D. José de Anduaga, dirigiu-se ao Ministro de Estado, Lord Harrowby, que não o recebeu. Perante a sua veemente insistência, conseguiu ser recebido pelo Subsecretário, Sr. Hammond, que o informou que as ordens de apresar os navios espanhóis eram consequência dos armamentos que neles seguiam a bordo, segundo as informações que possuía o governo inglês.

No dia 19 foi finalmente recebido pelo Ministro e este comunicou-lhe que o simples facto de a Espanha ter armado navios, depois de saber que a Inglaterra consideraria este facto como um acto hostil, autorizava o seu país a apresar os navios espanhóis que entendesse.

De facto, a 18 de Fevereiro daquele ano, a Espanha havia sido avisada pelos ingleses das suas intenções de apresar todos os navios de guerra espanhóis que transportassem dinheiro.

Contudo, sobre o estatuto dos navios apresados, D. José foi informado que estes eram só considerados detidos até que o governo espanhol fornecesse as “explicações” pedidas sobre os armamentos que os seus navios traziam, as relações da Espanha com a França e as suas intenções futuras com respeito à guerra entre a França e a Inglaterra, designadamente no que respeitava às somas exorbitantes que alegadamente estavam sendo conduzidas de Espanha para França, ou seja, até que os espanhóis respondessem ao *ultimatum* eufemisticamente designado por “pedido de explicações”.

Os espanhóis, apertados entre a França e a Inglaterra, com uma capacidade negocial muito reduzida, haviam já explicado a questão das armas e negado a alegada magnitude dos empréstimos à França. De qualquer forma, em consequência deste caso, a Espanha não respondeu ao *ultimatum* e, menos de dois meses depois, a 12 de Dezembro, declarou guerra à Inglaterra.

Esta respondeu com uma declaração de guerra formal no mês seguinte, a 11 de Janeiro de 1805. A guerra só terminaria 3 anos depois, em 4 de Julho de 1808.

Quanto aos sobreviventes, consta que os nobres e os oficiais receberam um tratamento decente. Perante a tragédia pessoal de D. Diego de Alvear, a quem a Inglaterra havia assassinado as sete filhas, a mulher, um sobrinho e cinco escravos negros, e enviado a pique toda a fortuna, o rei Jorge III adiantou uma indenização de seis mil libras e prometeu pagar o equivalente à fortuna perdida, que D. Diego estimava em 12 mil libras (50.000 dólares), logo que chegassem os comprovativos da alfândega de Montevideo.

O governo inglês devolveu aos oficiais e tripulações sobreviventes das fragatas apresadas as suas caixas de soldadas. Quanto aos sobreviventes da *Mercedes*, a perda dos soldos (estimada num total de 60 000 pesos fortes) foi considerada como um azar de combate.

O seu valor era de 143 070 pesos fortes para a tripulação da *Medea*, 32 909 e 63 663 para as da *Fama* e da *Clara*. Para a *Mercedes*, não restituídos, seriam 60 000 pesos fortes.

Muito mais tarde, a 12 de Março de 1823, em vésperas de uma esperada invasão francesa da Espanha, a Inglaterra obteve um convénio sobre as indemnizações de guerra entre as duas coroas, onde se estipulava que as duas nações só eram obrigadas a indemnizar os proprietários súbditos das duas nações por detenções de propriedades em navios apresados entre o dia da assinatura da paz, 8 de Janeiro de 1808, e a data da assinatura do convénio.

6. O tesouro da Mercedes

Com este convénio as vítimas da esquadra espanhola nunca mais seriam indemnizadas pelas perdas. Não se sabe exactamente qual foi o valor da fortuna apreendida pela coroa inglesa, nem que tesouro foi engolido com a *Mercedes*.

Aliás, as imprecisões começaram logo que se soube da tragédia. No dia 19 de Outubro a gazeta de Londres mencionava uma carga de 140.000 pesos numa das fragatas apresadas, de 90 000 numa outra e dizia que a terceira vinha carregada só com dinheiro...

O historiador Manuel Marliani transcreve as listas oficiais. O total da carga declarada era o seguinte:

"Caudales para el gobierno	
<i>En plata</i>	1 307 634
Para Particulares y Soldadas	
<i>En oro</i>	1 269 669
<i>En plata</i>	2 158 850
MERCANCIAS	
<i>Cueros de lobo.</i>	26 925
<i>Pipas de grasa de id.</i>	10
<i>Sacas de lana de vicuña</i>	75
<i>Cajones y sacas de cascarilla</i>	60
<i>Barras de estaño</i>	4 732
<i>Galápagos de cobre</i>	1 735
<i>Tablones de madera</i>	28
<i>Cajones y zurrões de ratania</i>	32"

Ou seja, 4 736 153 pesos e uma pequena fortuna em mercadorias. Peles e óleo de foca, lã de vicunha, madeira, cobre, estanho e produtos vegetais para fins industriais e farmacológicos.

A lã de vicunha era especialmente preciosa. Das quatro espécies de camelídeos dos andes – lhamas, vicunhas, alpacas e guanacos – as vicunhas eram já objecto de protecção no tempo dos Incas, em virtude da sua raridade. Vivendo sobretudo acima dos 3000 metros de altura, a caça era a única maneira de obter a sua lã. No século XIX foi tentada a sua domesticação, sem muito êxito ainda hoje.

Quanto aos produtos vegetais acima referidos, a cascarilha (Lat. *Cortex febrilis*), também conhecida por Quina ou Quinaquina, era de facto a casca duma árvore conhecida por *Quarango* que se utilizava na medicina, por exemplo para fazer quinino. Quanto à ratânia, (Lat. *Kraumeria Triandra*, Ruiz et Pavon), era uma planta sobretudo utilizada na indústria dos cortumes.

A maioria dos autores considera que se perdeu cerca de 1/4 do total desta carga no naufrágio da *Mercedes*, ao tempo o equivalente a 330 milhões de libras esterlinas, ou seja, pouco mais de um milhão de pesos.

A fama desta fortuna, feita na realidade sobretudo de materiais orgânicos e de metais não preciosos, foi posteriormente passando de boca em boca, aumentando progressivamente o seu valor até se transformar num tesouro cuja magnitude chegou a ser estimada nos nossos dias por um jornalista em 30 milhões de contos¹⁰. Esta soma fez sonhar um número incontável de ingénios durante os últimos 50 anos, juntando-se à longa lista dos tesouros imaginários, onde se situa a carga do navio de Afonso de Albuquerque *Frol de la Mar*, os tesouros da Baía de Vigo, já citados nas *Vinte Mil Léguas Submarinas* de Jules Verne e o do navio inglês *Grosvenor*, naufragado em 1782 nas costas da África do Sul.

7. “A sucker is born every minute”

Sempre houve pessoas crédulas e pessoas prontas a aproveitar-se da credibilidade alheia. A expressão “conto do vigário” deve ter existido sob diversas designações, muito antes existirem vigários, desde a noite dos tempos. A história da segunda metade do século XX está recheada de milionários do Texas que compraram sucessivamente a estátua do Almirante Nelson, em Trafalgar Square (com os leões e tudo), ou a Torre Eiffel, arrendaram a Casa Branca, reservaram talhões na Lua e despenderam somas prodigiosas em expedições demenciais à procura do ouro dos Incas.

Esta propensão para desbaratar as poupanças privadas em projectos optimistas encontrou uma expressão vigorosa nos autodenominados caçadores de tesouros subaquáticos, cuja divisa é, em todo o mundo, “*a sucker is born every minute*”, ou seja, “em cada minuto nasce um palerma”.

O tesouro do navio *Grosvenor* referido acima é um exemplo paradigmático. Apesar de nunca ter existido, sua recuperação foi proposta em 1964, por um belga de nome Guido de Backer, de uma forma que inflamou o país.

O seu projecto era construir um túnel sob o mar, até ao local do naufrágio para evitar a violenta ondulação!... De qualquer forma, esta ideia peregrina permitiu-lhe angariar fundos num montante não negligenciável.

Infelizmente, uma alegada propensão para tomar banho em bebidas alcoólicas haveria de deitar a perder este projecto visionário. O Sr. de Backer foi julgado por fraude e no seu processo consta que terá lavado as meias com champanhe numa viagem de angariação de fundos à Europa, bebida com a qual aliás foi ainda acusado de ter tomado banhos, bem como em vinho e em cerveja¹¹.

8. Em busca da Mercedes

Desde os anos sessenta que o tesouro perdido da *Nuestra Señora de las Mercedes* consta abundantemente na bibliografia dos tesouros perdidos. O escritor John S. Potter, no seu clássico *The Treasure Diver's Guide*, refere este tesouro como valendo cerca de um milhão de dolares em ouro e prata.

A profundidade e a indefinição da zona do naufrágio mantiveram contudo os sonhadores à distância. Potter referia cerca de trezentos metros de profundidade, a várias milhas da costa.

Com efeito, os oficiais ingleses estimaram a posição da batalha entre oito e dez léguas a SW do Cabo de Sta. Maria. O Comandante da fragata *Amphion* marca a 5 de Outubro, pouco após a batalha, a posição 36°26'N e 7°40'O, oito ou nove léguas a sul do Cabo de Sta. Maria. O Coman-

dante da *Indefatigable* refere a latitude 36°20'N, não indicando a longitude mas estimando a posição do Cabo de Sta. Maria dez léguas a NE. Quanto às fragatas *Medusa* e *Lively*, ocupadas dando caça à *Fama*, não tiveram por certo disponibilidade para verificar as suas posições, não constando estas nos diários dos respectivos Comandantes.

Finalmente, em Agosto de 1982, um grupo de investigadores decidiu-se a encontrar este “fabuloso” tesouro, e solicitou à Capitania do Porto de Faro uma autorização para prospeccionar uma determinada área a sudoeste de Faro, inexplicavelmente próximo da costa.

Ao mesmo tempo solicitavam a uma entidade pública um empréstimo de 25 mil contos, que se propunham pagar logo que o navio fosse encontrado e o Estado lhes retribuísse os 50% do valor da carga a que tinham direito por lei.

A Capitania de Faro atribuiu a esta equipa uma autorização de prospeção por 90 dias e, mais tarde, em Outubro, uma segunda autorização para prospeções numa nova área, também ela inexplicavelmente próxima de terra, apesar das repetidas referências à qualidade científica da equipa e a uma aturada investigação efectuada em arquivos de vários países¹².

Esta segunda autorização foi suspensa em Novembro daquele ano, num clima de alguma polémica, e os investigadores em questão deixaram o Algarve sob o fogo da imprensa que, se antes acusava “as autoridades” de descurem um projecto cujos proveitos não se deveriam ignorar, sobretudo considerando a crise económica que então se vivia, agora acusavam os achadores de não terem pago o aluguer da embarcação utilizada nas prospeções¹³.

Apesar de tudo, esta equipa acabaria por declarar oficialmente um achado dentro da segunda área concessionada.

A operação de confirmação do achado – que excluiu incompreensivelmente quer os achadores, quer os especialistas em arqueologia subaquática do Museu Nacional de Arqueologia – foi levada a cabo pelos mergulhadores da Armada que, apesar da sua experiência comprovada em águas com muito pior visibilidade e no rastreio de alvos muito mais pequenos, não conseguiram vislumbrar no local indicado, nem os vestígios da fragata, nem outros quaisquer.

Os achadores afirmaram à imprensa que os resultados desta operação eram de esperar¹⁴, já que a Marinha Portuguesa não possuía o “equipamento adequado”. Esta afirmação é tanto mais estranha quanto os alegados achadores não possuíam eles próprios outro método de prospeção mais sofisticado do que a rocegagem¹⁵.

Talvez por isso não tenham detectado na primeira área onde prospectaram, entre Agosto e Outubro de 1982, um conhecido pesqueiro onde em Dezembro de 1996 foram encontrados os restos de um casco – o já atrás referido *Faro A* – jazendo ao longo de vinte e quatro metros, elevando-se quase dois metros do fundo, e ostentando um número ainda não determinado de canhões de ferro que se encontravam aliás espalhados por uma área considerável.

Os dois mergulhadores que declararam este achado descobriram o casco durante uma imersão em que pretendiam fotografar a fauna. Este achado seria imediatamente identificado por jornalistas e curiosos como sendo o da fragata *Mercedes*. O seu tesouro foi desta vez quase unanimemente avaliado em cerca de 20 milhões de contos¹⁶.

Voltando à história. Em 1986 duas empresas inglesas – a *SubSea Offshore, Ltd.* e a *Dive-task Salvage, Ltd.* – requerem autorizações para resgatar este tesouro. Seriam ambas indeferidas.

Em 1993, uma terceira empresa – *New Era, Ltd.*¹⁷ – avança com outro pedido, desta vez no quadro da legislação favorável à actividade dos caçadores de tesouros. Esta legislação seria contudo congelada em 1995 e revogada em 1997, antes da concessão chegar a ser atribuída.

9. Ainda os ingleses?

Além dos vendedores de sonhos como o Sr. de Backer — autodenominados caçadores de tesouros ou empresários/cientistas, em função do público a que se dirigem — existe um segundo grupo de investigadores, desta feita mais discretos, financiados por investidores esclarecidos, conhecedores dos riscos inerentes à indústria dos salvados e que se dedica a resgatar, de facto, valores do fundo do mar.

Um dos mais célebres e certamente um dos mais bem sucedidos, Robert Sténuit¹⁸, declarou em privado que a prata e o ouro a bordo da *Mercedes* deveriam estar de tal forma espalhados — em virtude da explosão — e tão cobertos de sedimentos que dificilmente proporcionariam lucros a quem se aventurasse na sua recuperação.

Contudo, em Março de 1997, um oficial de Marinha — membro da associação Arqueonáutica, fotógrafo subaquático e participante em acções de arqueologia já no tempo do Museu Nacional de Arqueologia e mais tarde a em colaboração com o COAS e o CNANS — de regresso de uma missão no Algarve, contou-nos que havia sido informado que um camarada seu, de serviço num navio da Marinha, havia interceptado um navio norueguês, que o informou estar à procura da fragata *N.ª S.ª de las Mercedes*. Este incidente, fora das águas territoriais, foi tomado pelo oficial de serviço como mais outra aventura de lunáticos, pelo que aquele se limitou a pedir ao Comandante que abandonasse o local.

Mais tarde, nos primeiros meses de 1998, durante uma visita do investigador de arquivos Patrick Lizé ao CNANS, fomos informados de que um conhecido seu, de nome John Kingsford, havia descoberto os restos da fragata *Mercedes* a cerca de 100 Km da costa do Algarve e a 1.200 m de profundidade, espalhados ao longo de 2 Km.

De acordo com a informação de Patrick Lizé este sítio havia sido descoberto há 5 anos, estando amplamente registado e filmado e havendo inclusivamente notícia de se terem recuperado alguns objectos para verificação da identidade do naufrágio. Um incidente com a Marinha Portuguesa — que havia instado o Comandante do seu navio a abandonar o local, apesar deste sítio ser fora das águas territoriais portuguesas, havia interrompido a última campanha.

Constatada esta coincidência e depois de contactado telefonicamente por Patrick Lizé e pelo CNANS, o Sr. John Kingsford informou este Centro de que não havia produzido quaisquer danos naquele *tumulus*, tendo contudo intenção de recuperar alguns bens cujo valor venal o justificava. Por esta razão não podia ainda fornecer qualquer informação cientificamente aproveitável, devendo aliás consultar os seus advogados antes de iniciar quaisquer contactos com o CNANS.

Mais tarde, em Fevereiro de 1998, John Kingsford informou telefonicamente o CNANS de que pretendia contactar oficialmente esta instituição para avaliar a possibilidade de realizar projectos em conjunto, designadamente num navio português naufragado nas costas do actual Iémen, cuja expedição tinha em preparação com Henri Delauze.

Contactada a Marinha, o CNANS foi imediatamente informado que, de facto, em Setembro de 1996, a Corveta da Marinha Portuguesa *António Enes* interceptou, ao largo do Cabo de Sta. Maria, um navio oceanográfico norueguês, o *Geograph*, que informou estar à procura de um porta-aviões inglês, ali naufragado durante a Segunda Guerra Mundial!

Por uma ironia do destino, a carga da *Mercedes* parece estar mais uma vez à mercê de um inglês. As suas intenções expressas são as melhores. Mas o futuro da fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* não parece sorrir. Todos nos lembramos bem das intenções expressas pela equipa que encontrou o *Titanic* e todos sabemos dos actos de vandalismo perpetrados por empreendedores sem escrúpulos, logo que a localização foi tornada pública.

Eis uma história que certamente não acaba aqui.

NOTAS

¹ Aproveito para agradecer a colaboração do Dr. Patrick Lizé, investigador que me facultou um interessante conjunto de documentos sobre este assunto e a Dra. Dolores Higuera, do Museo Naval de Madrid, que me forneceu pronta e simpaticamente todas as cotas bibliográficas de que necessitei.

² Dreyfus, F.-G. ; Marx, R. ; Poidevin, Raymond - *História Geral da Europa*, Mem Martins : Europa-América, 1980, Vol. 3, p. 149-159.

³ William Pitt, *the Younger* (1759-1806) aparece depois de 1784 como o organizador do Partido *Tory*, que representava os interesses da aristocracia rural, das classes mercantis e da alta administração pública. O seu opositor era o Partido *Whig*, sob a liderança de Charles James Fox (1749-1806), que representava a poderosa classe industrial, os dissidentes religiosos e os reformistas que aspiravam a uma reforma profunda do sistema eleitoral, parlamentar e seguiam as ideias filantrópicas imanas da Europa, sobre o colonialismo, a escravatura, etc. Mas o Partido *Tory* representava sobretudo os então designados por *King's Friends*, de onde George III escolhia os seus governos e Pitt foi duas vezes 1.º Ministro durante este reinado, entre 1783 e 1801 e entre 1804 e 1806. Fox, um brilhante orador, foi por sua vez também duas vezes membro do governo britânico. Robert Banks Jenkinson Hawksbury (1770-1828) - *2nd Earl of Liverpool, Tory*, foi um apoiante incondicional de Pitt durante o seu segundo mandato cujo gabinete, apesar da guerra, não integrava os *Whigs*. Foi Primeiro Ministro entre 1812 e 1827. Robert Banks Jenkinson Hawksbury (1770-1828) - *2nd Earl of Liverpool*, foi um apoiante *Tory*, incondicional de Pitt durante o seu segundo mandato cujo gabinete, apesar da guerra, não integrava os *Whigs*. Foi 1.º Ministro entre 1812 e 1827. Por sua vez, William Wyndham Grenville (1759-1834), apesar de ser primo chegado de William Pitt e membro do governo no seu primeiro mandato, era no entanto apoiante das teses do partido *Whig*, alinhando com Fox nas teses liberais e humanistas do século que nascia. Os termos *Tory* e *Whig* entraram no Parlamento Britânico no final do século XVII, associados a conceitos e grupos de pressão diferentes. *Tory*, uma palavra irlandesa que designava mais ou menos "papista fora-da-lei", era associada aos defensores dos direitos hereditários de James II, apesar da sua fé católica. *Whig* era um termos galês que queria dizer "ladrão de cavalos" e mais tarde se aplicou aos presbiterianos escoceses. Encyclopaedia Britannica, 15th Ed. Vol. 12: 620-621.

⁴ No Outono de 1811 havia mais de 6.000 registos de rapto e sequestro de cidadãos americanos pela marinha inglesa. A própria Inglaterra reconhecia 3.300, justificando-se com a frase "uma vez inglês, sempre inglês" e argumentando que as vítimas dos *press gangs* (as equipas que raptavam todos os jovens válidos e os incorporavam nos 150.000 quadros então imprescindíveis à manutenção do império colonial inglês) haviam nascido antes da independência. Um caso paradigmático deste pesadelo é célebre e diz respeito aos quatro cidadãos americanos, William Wane, Daniel Martin, John Strachan e Jenkin Ratford, incorporados à força na marinha inglesa, evadidos e recapturados em 1807. Jenkin Ratford foi imediatamente enforcado na verga do traquete da fragata *H.M.S. Halifax*; os restantes homens foram condenados a 500 chicotadas cvada um, pena à qual não se sobrevivia. A intervenção enérgica do Presidente Jefferson salvou-os da execução da pena, mas William Wane já havia morrido quando chegou a ordem de libertação para estes homens.

⁵ Sir Graham Moore (1764-1843) havia de ficar também ligado à História de Portugal, pouco depois, em Novembro de 1807, quando foi nomeado para escoltar a família real portuguesa entre Portugal e o Brasil, no navio de 74 canhões *Marlborough*.

⁶ A Espanha tinha quatro Vice-Reinados na América: México, Perú, Nova Granada e El Prata e quatro Capitánias Gerais: Cuba, Guatemala, Venezuela e Chile (Liebermann, 1992, p. 1).

⁷ Os elementos disponíveis sobre o poder de fogo da fragata *Mercedes* divergem aliás pouco, segundo os autores. Assim, o manifesto lavrado em Callao um ano antes da tragédia, a 7 de Agosto de 1803, à chegada de Espanha, refere que a fragata de 38 canhões *Nsa. Sra. de las Mercedes* entrava com 26 peças de 12 libras, 6 de 4 libras, 8 obuses(?) de 24 libras e 6 esmeris (A fotocópia do manuscrito a que tivemos acesso – sem indicação da cota bibliográfica e ilegível em alguns pontos – menciona uma equipagem de 247 homens, entre os quais 46 artilheiros e 19 tropas de artilharia):

"Artilheria, Municiones, Artificios de fuego, Armas blancas y de chispa	
cañones de á 12 = 26	Palangatas de á 12=130
Id. de á 4 . 6	Id. de á 6 = 20
balas de á 12 : 1040	Saquillos de metralla de á 24 460
Id. de á 6 = 160	Id. de á 12 = 312
Id. de á 24 = 168	Id. de á 6 = 48
Granad. de á 24=126	Esmeriles - 6
Ob... de á 24= 8	
Id. de Brê de á 3=12	(...)"

Marliani (1850, p. 168) refere 44 bocas de fogo na *Medea*, o navio almirante, e 34 em cada uma das restantes 3 fragatas que compunham a força. Quanto aos calibres, Miguel de Zapiain, o comandante da fragata *Fama*, refere na sua "Relacion de lo acaecido á las cuatro fragatas de guerra españolas, nombradas *Medea*, *Fama*, *Mercedes* y *Clara*, al mando de D. José de Bustamonte y Guerra, jefe de escuadra de la Real Armada, en su encuentro sobre el cabo de Santa Maria con las fragatas de guerra inglesas, la *Indefatigable*, *Amphion*, *Medusa* y *Lively*". (Marliani, 1850, p. 146-150) datada de 8 de Novembro de 1804, em Gosport, ainda sob detenção: "Esta fragata es de treinta y cuatro cañones del calibre de á 12 y 16. Las inglesas, el *Lively* y la *Medusa*, llevan veinte y ocho cañones de á 18, diez e seis caronadas de á 36, y cuatro cañones de á 9 cada uno."

Fernández Duro (1895-1903, VIII, p. 265) indica 34 canhões, com um calibre máximo de 12 libras em bateria: "(...) componiendo escuadra las cuatro fragatas *Medea*, *Fama*, *Mercedes* y *Clara*, la primera de 40 cañones, del calibre 18 los de bateria, y ocho y seis los del alcazar y castillo, las otras tres de 34 cañones, con maximo calibre de á 12 en bateria, como todas las de su clase en la Armada española".

Esther Liebermann (1992, p. 4) estima o armamento em 42 bocas de fogo de 18 libras na *Medea* e 36 de 12 libras na *Clara*, *Fama* e *Mercedes*.

John S. Potter (1988, p. 351-353), o clássico dos caçadores de tesouros, não indicando quaisquer fontes, menciona 40 bocas de fogo, de calibres 18, 8 e 6 libras, para a *Medea* e 34 bocas de fogo de calibres 12, 8 e 6 libras, para as restantes fragatas.

A *Naval Chronicle*, na *National Maritime Museum Library* de Greenwich, refere, nos extractos de Outubro de 1804, o seguinte: "(...) capture of four Spanish Frigates, *Fame* 44 guns, *Mercedes* 34 guns, *Medea* 34 guns, *Clara* 34 guns." e, mais adiante, "(...) *Mercedes*, Captain Don Josef Goycoa, 34 guns, 12 pounders and 300 men.". Constata-se que a *Fama* é mencionada como tendo 44 canhões, certamente por ter sido capaz de sustentar o fogo das duas poderosíssimas fragatas inglesas *Lively* e *Medusa*, que lhe deram caça e só a conseguiram capturar cerca de 5 horas depois do início do combate. Esta fonte refere ainda um último pormenor interessante para este estudo: "When the *Mercedes* blew up, part of one of the quarterdeck guns was found sticking in the rigging of the *Amphion*, after the explosion."

No diário de bordo de um dos tenentes da fragata *Lively* (*informação do Maritime Information Centre* do Museu Marítimo de Greenwich), as entradas de 5 e 6 de Outubro de 1804 referem, relativamente à fragata *Fama*, o seguinte: "Lost sight of the *Indefatigable* & *Amphion*. Found the Prize to be the Spanish Frigate *Fama* of 34 guns and 300 men (...)"

James Henderson (1970, p. 122) refere: "(...) they sighted the expected squadron, wich consisted of the 40-gun frigate *Medea*, with Rear-Admiral Don Joseph Bustamonte, and the 34-gun frigates *Fama*, *Clara*, and *Mercedes*."

William James (1847, p. 280) refere os mesmos números: 40 peças na *Medea*, 34 nas restantes 3 fragatas.

Na biografia de Graham Moore por Sir Robert Gardiner (1844, p. 32) a *Medea* é dada como possuindo 42 canhões e as restantes fragatas 32.

Quadro resumo do armamento da fragata N.º. S.ª. de las Mercedes, segundo os autores e fontes consultados

Autor ou fonte	N.º total de bocas de fogo	24 Lbs.	16 Lbs.	12 Lbs.	4 Lbs.
Manifesto de Callao	38	?		26	6
Marliani	34		*	*	
Duro	34			*	
Liebermann	36			36	
<i>Naval Chronicle</i>	34			34	
Diário / <i>Lively</i>	34				
Henderson	34				
James	34				
Moore	32				

- ⁸ Há inúmeras descrições da batalha e do naufrágio, todas baseadas mais ou menos nas mesmas fontes, isto é, nos diários de bordo dos oficiais envolvidos e na biografia de D. Diego de Alvear (1891). A mais completa e pormenorizada parece ser a de William James (1847, p. 280-291 e 350-352).
- ⁹ Os autores consultados divergem também quanto ao número de tripulantes. A fonte provavelmente mais rigorosa, D. Diego de Alvear (Alvear, 1891, p. 131), refere 315 pessoas, tendo morrido 263 na explosão (entre as quais a sua mulher, quatro filhas, três filhos e um seu sobrinho) e sendo salvas 52 após o combate. Esther Liebermann (1992, p. 4) refere 280 pessoas, tal como outros autores (James, 1847, p. 350-352), enquanto um segundo grupo indica 299 (Fernández Duro, 1895-1903, :267), (Vega, 1856-1863, p. 249-542). O "Bulletin politique et général de l'Europe" de 1 de Novembro de 1804, indica 300 pessoas.
- ¹⁰ Luis Pedro Cabral, *Uma Questão de Faro*, in *O Independente* de 14 de Março de 1997, citando "especialistas".
- ¹¹ Turner 1988, p. 45-65.
- ¹² Mais tarde, depois de declararem um achado nesta segunda área, que aliás nunca se conseguiu confirmar, um dos membros desta equipa declarou à imprensa - *Diário de Notícias* de 17 de Novembro de 1985 - que esta descoberta era o resultado de 7 anos de trabalho, nos quais haviam sido consultados cerca de 30 mil documentos.
- ¹³ Ver *Diário de Lisboa* de 1 de Setembro de 1983 e *Dia* de 2 de Setembro de 1983.
- ¹⁴ Ver *Expresso* de 16 de Junho de 1984 e ao jornal *Diário de Notícias* de 17 de Novembro de 1985.
- ¹⁵ A roçagem consiste basicamente em arrastar um cabo com grampos na ponta pelo fundo do mar e esperar que o acaso coloque um naufrágio na rota da embarcação...
- ¹⁶ É aliás interessante comparar o tratamento que esta "segunda descoberta" da *Mercedes* teve na comunicação social com o que foi dado à "primeira". Uma breve leitura dos recortes de imprensa sobre este assunto revela-nos a parte da história tornada pública pelos *media* nos dois casos e nos dois contextos em que eles ocorreram. A primeira, no início da década de oitenta, a poucos anos do fim de uma ditadura que primara pela estupidez e pelo obscurantismo, num contexto de desorganização política e institucional e
- num quadro de crise económica, resultante da recessão que se seguiu ao chamado segundo choque petrolífero. A segunda, num período de transição e de reorganização da Arqueologia, quando estavam em preparação os diplomas que criaram o Instituto Português de Arqueologia (e o Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática no quadro deste Instituto) e que revogaram a chamada "lei da caça aos tesouros" - o D.-L. 298/93 de 21 de Agosto - já congelada nessa altura. Sem um quadro legal que permitisse responder com eficácia a esta solicitação e com o Centro de Operações de Arqueologia Subaquática da EXPO'98 - COAS, um organismo embriónico do que viria a ser o CNANS - já operacional, mas dependendo ainda institucionalmente do IPPAR e sujeito à burocracia e falta de flexibilidade que caracterizavam aquela Instituição, a resposta do Estado tardou vários meses e a imprensa faz eco disso. Existe contudo um denominador comum nestes dois casos (que não são os únicos, infelizmente): a aceitação sem reservas da existência de um tesouro fabuloso e a sua quantificação inexplicável e absolutamente acrítica pelos jornalistas. A 20 de Fevereiro de 1997 o *Público* refere 20 milhões de contos, reproduzindo uma página de um livro dos arquivos da Alfândega de Lima que indica a carga de 12.000 pesos de prata... O *Jornal do Algarve* corrobora esta verba a 6 de Março e *O Independente*, no dia 14, aponta o valor do espólio perdido na *Mercedes* para os 30 milhões de contos. O *Diário de Notícias* de 7 de Maio refere riquezas avaliadas em 20 milhões de contos e o *Jornal do Algarve* corrobora mais uma vez esta verba a 29 de Maio. Tal como no início dos anos oitenta, não há um único jornalista que ponha em causa estes números e tente confirmar junto de especialistas as opiniões divulgadas.
- ¹⁷ Esta empresa contava com a participação de Robert Cembrola, já conhecido das autoridades portuguesas por integrar uma outra empresa, a *Nautical Heritage Foundation*, que pedira nos anos oitenta uma concessão para explorar os tesouros perdidos entre o Cabo da Roca e o Cabo Espichel, até uma profundidade de 50 m. Esta concessão foi sensatamente negada pelas autoridades.
- ¹⁸ Robert Sténuit recuperou um importante conjunto de objectos pertencentes ao navio holandês *Slot ter Hooge* na Ilha do Porto Santo, nos anos de 1974 e 75, maioritariamente constituído por barras de prata pesando cerca de 1.400 Kgf e ganhou em seguida o processo contra o Estado Português sobre os direitos de posse do espólio deste navio, vendendo mais tarde a quase totalidade dos objectos recuperados ao Rijksmuseum de Amsterdão.

BIBLIOGRAFIA

- ALVEAR Y WARD, S. de (1891) - *Historia de Don Diego Alvear y Ponce de León Brigadier de la Armada*. Madrid : Imprenta de D. Luis Aguado.
- DREYFUS, F.-G. ; MARX, R. ; POIDEVIN, R. (1980) - *História geral da Europa*. Mem Martins : Europa-América.
- FERNÁNDEZ DURO (1895-1903) - *Armada española*, 9 vols., Madrid.
- FURNEAUX, R. (1995) - *Tesouros escondidos*. Mem Martins : Europa-América. 1995.
- GARDINER, R. (1844) - *Memoir of Admiral Sir Graham Moore*. London.
- GRUPPE, H. E. (1979) - *The Frigates*. Amsterdam : Time-Life Books, 1979.
- HENDERSON, J. (1970) - *The Frigates*. London : Adlard Coles.
- JAMES, W. (1847) - *Naval History of Great Britain*, London.
- LIEBERMANN, E. (1992) - *O Naufrágio da fragata Mercedes*. In *Processo de candidatura 'Recuperação da fragata "Mercedes" afundada ao largo do Cabo de Santa Maria no Algarve'*, entrada n.º 37, de 10.10.92, da Comissão para o Estudo e Aproveitamento do Leito do Mar (Marinha), 1992.
- MARLIANI, M. (1850) - *Combate de Trafalgar*. Madrid : Imprenta y Librería de Matute, 1850.
- POTTER, J. S. (1988) - *The Treasure Diver's Guide*. Port Salerno (Florida) : Florida Classics Library.
- TURNER, M. (1988) - *Shipwreck & salvage in South Africa - 1505 to the Present*. Cape Town : Struik.
- VEGA, L. de la (1856-1863) - *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX*. Madrid : Imprenta de la Viuda de Calero.