



5479

NAUFRÁGIOS DE ILHABELA

DR. PLÁCIDO CALI
ARQUEÓLOGO/HISTORIADOR

SECRETARIA DE
CULTURA

ILHABELA
BOMBA E NATUREZA



NAUFRÁGIOS DE ILHABELA

PLÁCIDO CALI

Junho de 2022



Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela

Secretaria Municipal de Cultura



Foto da capa: navio Príncipe de Astúrias, autor desconhecido.
Acervo José Carlos Silves

CALI, Plácido. *Naufrações de Ilhabela*. Ilhabela: Secretaria Municipal de Cultura, 2022.

Índices para catálogo sistemático

Naufrações; Ilhabela; Patrimônio Histórico; História, Navios; Príncipe de Astúrias; Arqueologia Subaquática

SUMÁRIO

I – NAUFRÁGIOS EM ILHABELA	4
II – PRÍNCIPE DE ASTÚRIAS	5
III – AYMORÉ	11
IV – CREST	12
V – DART	13
VI – ELIHU B. WASHBURNE	14
VII – CAMPOS	16
VIII – GUARANY	18
IX – THEREZINA	19
X – HATHOR	21
XI – VELÁSQUEZ	22
XII – CONCAR	25
XIII – ALINA P	27
XIV – URUCÂNIA	28
XV – SÃO JANECO	29
XVI – OUTROS NAUFRÁGIOS	29
XVII – ARQUEOLOGIA SUBAQUÁTICA	31
XVIII – BIBLIOGRAFIA	32

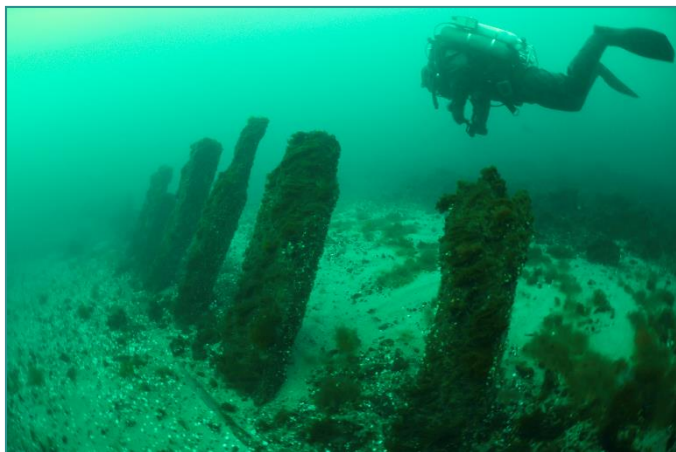
I – NAUFRÁGIOS EM ILHABELA

No arquipélago de Ilhabela há registro de 16 embarcações naufragadas e documentadas, além de mais 12 que necessitam confirmação, e várias outras desconhecidas, encontradas por mergulhadores.

Cronologicamente, as documentadas situam-se entre os anos de 1882 e 1990. Quase metade das embarcações naufragou entre 1900 e 1920. Entre elas, está o navio “Príncipe de Astúrias”, que naufragou em 1916.

Os incidentes com as embarcações muitas vezes foram resultado de fortes tempestades e da baixa visibilidade devido à falta de faróis costeiros, ou até mesmo a colisão entre os barcos.

Entretanto, outro fator foi a presença de magnetita nos afloramentos rochosos. Trata-se de um mineral magnético formado por óxido de ferro, cuja presença interferia e descompensava as agulhas das bússolas utilizadas até o início de 1990.



Mergulho em naufrágio. Acervo: Conselho do Patrimônio Nacional

II – PRÍNCIPE DE ASTÚRIAS

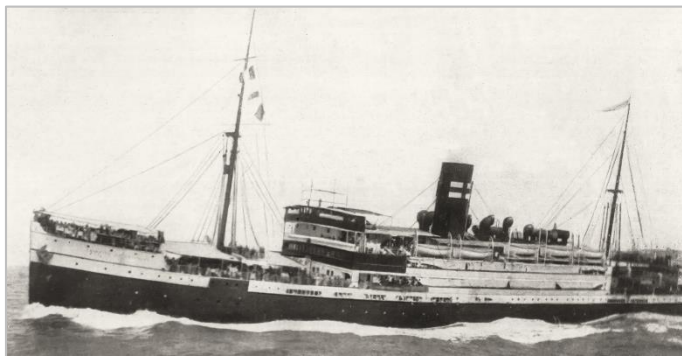
Era o dia 05 de março de 1916 quando o luxuoso navio Príncipe de Astúrias navegava distante 6 milhas da costa brasileira. Segundo o oficial Rufino Onzain y Urtiga, “o céu e o horizonte estavam completamente cerrados de água”. Às 4:02 horas as sirenes do navio foram acionadas e às 4:15 horas o navio colidiu nas rochas da Ponta da Pirabura, em Ilhabela.

Muita confusão e pânico acompanharam a explosão das caldeiras do navio e apenas cinco minutos depois já afundou.

A história dessa tragédia começa em 30 de abril de 1914, quando a companhia Pinillos Izquierdo lança o transatlântico Príncipe de Astúrias.

Pesando 16 mil toneladas, possuía 140 metros de comprimento por 17 de largura, e 39 metros de altura. Tinha capacidade para transportar 1890 passageiros, além de carga comercial.

Pesando 16 mil toneladas, possuía 140 metros de comprimento por 17 de largura, e 39 metros de altura. Tinha capacidade para transportar 1890 passageiros, além de carga comercial.



Última fotografia feita do Príncipe de Astúrias, em 28/02/1916. Autor: Manoel Balda, do navio “Infanta Isabel”. Imagem do acervo José Carlos Silveiras.

Fazendo a rota Barcelona-Buenos Aires, o Príncipe de Astúrias saiu de Barcelona em 17 de fevereiro de 1916 e, oficialmente, com 588 pessoas a bordo, sendo que 193 eram tripulantes.



Cartão postal com o navio Príncipe de Astúrias, distribuído pela Cia. Pinillos Izquierdo & Co.



Panfleto promocional da Cia. Pinillos Izquierdo & Co. Acervo: Centre de Documentación Marítima. Museu Marítim de Barcelona

O luxuoso transatlântico possuía salão de baile, biblioteca, deck com vidros de cristal e fundo duplo para proteção contra acidentes.



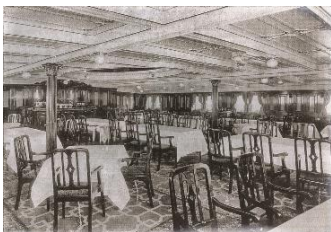
Salão de música



Biblioteca para a primeira classe



Escadaria de acesso ao restaurante, biblioteca e outros



Restaurante da primeira classe



Cozinha principal localizada na segunda classe



Ante-sala do camarote de luxo



Dormitório do camarote de luxo

A seguradora Lloyd's classificou o navio como embarcação de excelência.

Documentos da *Inspectoria de Imigração* no Porto de Santos, hoje arquivados no Arquivo Público do Estado de São Paulo, registram as listas dos passageiros do Príncipe de Astúrias, que desembarcavam e embarcavam em Santos, com informações sobre sua origem e cidade destino, nacionalidade, idade e profissão. Há viagens em outubro e novembro de 1914, janeiro, março, maio, julho, setembro e novembro de 1915; janeiro e março de 1916, a última viagem.

Os passageiros eram espanhóis, portugueses, italianos, turcos, franceses e brasileiros.

Era a oitava viagem que o transatlântico Príncipe de Astúrias estava empreendendo. Com início em Barcelona, fazia escala em Cadiz, no sul da Espanha, passando pelas Ilhas Canárias e atravessando o Oceano Atlântico até o Rio de Janeiro e Santos, no Brasil. Depois seguia para Montevidéu, no Uruguai e, finalmente, Buenos Aires, Argentina. A viagem durava cerca de 30 dias.

Desenho representando o naufrágio.
De Carlos Alfredo Hablitzel (1977).

O Desastre

Cinco minutos! Esse foi o pequeno tempo para as pessoas à bordo se salvarem. Imagine que são 4:15 horas e você está dormindo, até acordar com o impacto da colisão do navio nas rochas. Logo as grandes caldeiras explodem, lançando água fervente, enquanto o navio é inundado. E são 150 metros de comprimento e todos tentando sair ao mesmo tempo. Quem estava nas cabines perto dos convés inferiores não tiveram muita chance.

Depois de dois minutos, a proa já estava inundada. Com o navio inclinado e adernando para estibordo. Apenas o bote salva-vidas nº1 foi jogado no mar pelos passageiros. A proa atingiu o fundo do mar e o navio afundou completamente.

Tudo aconteceu apenas cinco minutos depois do impacto do navio nas rochas da Ponta da Pirabura. Como comparação com outro naufrágio similar, o Titanic levou duas horas para afundar após a colisão.





Pintura representando o momento em que o navio naufraga.

Autor: Alfredo Hablitzel, 1977

Um grande número de pessoas que conseguiu escapar teve que lutar pela vida, enquanto a escuridão, a chuva e as ondulações da água comprometiam ainda mais a situação dos naufragos. Muitos se apoiaram em destroços do navio e pacotes de cortiça da carga. Outros pereceram e seus corpos foram aparecendo nas praias da Serraria, da Fome e outras.

Felizmente, o navio francês “Vega” passava por Ilhabela na manhã de domingo e socorreu vários naufragos. Feita a contagem dos sobreviventes em relação à lista de passageiros, contabilizou-se que dos 588 viajantes, 141 sobreviveram e 447 morreram.

Entretanto, a lista de sobreviventes já contabilizava 143 pessoas. Os sobreviventes italianos Ângelo Capri e seu filho Renato não constavam na lista oficial de passageiros. Depois descobriu-se que a esposa e mais dois filhos da família Capri também haviam embarcado. Há informações de mais cinco clandestinos da família Benítez que teriam embarcado no Porto de Las Palmas. Também foram identificados mais dois clandestinos mortos, de sobrenome Arocena e Romero. Ao todo, foram 13 clandestinos identificados, somente dois vivos.

Em 21 de março a passageira Marina Vidal declarou, em entrevista ao jornal A Noite:

“Que fim levaram perto de cem moços italianos que vinham clandestinamente a bordo do Príncipe de Astúrias? Desses infelizes ninguém falou”.

Quantos outros clandestinos estavam no navio? Considerando os 447 mortos da lista oficial, mais os 11 clandestinos mortos confirmados, são 458 mortos. Se correta a informação de mais 100 italianos o número sobe para 558 mortos.

Alguns corpos foram enterrados no cemitério de São Sebastião, outros em Santos e até mesmo em Ubatuba, mais distante. Há relatos de corpos recolhidos nas redes de pesca em Ilhabela e enterrados em valas coletivas.

Nunca saberemos ao certo quantas pessoas foram perdidas no navio Príncipe de Astúrias, que tinha capacidade para 1.860 pessoas.

FICHA TÉCNICA – PRÍNCIPE DE ASTÚRIAS

Nacionalidade: Espanhola	Armador: Pinillos Izquierdo & Co.	Ano de fabricação: 1914	Estaleiro: Russel & Co. Cidade de Glasgow, Escócia.	
Dimensões: 140 m. de comprimento; 17 m. de largura, e 39 m. de altura	Material do Casco: aço	Velocidade máxima: 15 nós	Propulsão: Vapor a hélice	
Pessoas a bordo: 588 (oficialmente)	Tripulantes: 193	Há relatos da existência de muitas pessoas não-registradas.		
Distribuição por categorias dos passageiros: <u>Primeira Classe:</u> 51 pessoas. <u>Segunda Classe:</u> 29 pessoas. <u>Segunda Classe Econômica:</u> 66 pessoas. <u>Setor de Imigrantes:</u> 249 pessoas.				
Carga: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 12 estátuas de bronze, destinadas ao Monumento dos Espanhóis, do Parque Palermo, em Buenos Aires; ▪ 1.470 toneladas de peças de cobre; 668 toneladas de estanho (em lingotes de 25 kg); 25 toneladas de tungstênio; 150 toneladas de vanádio; ▪ 106 toneladas de cromite; 490 toneladas de fios elétricos de alta tensão; 260 toneladas de chapas de cobre; 960 toneladas de chumbo (em lingotes de 50 kg); 450 toneladas de aços especiais; 80 garrafas de mercúrio. ▪ Arsenal destinado à Marinha Argentina: 14 hélices de bronze de 2 toneladas e 9 hélices de uma tonelada; 20 âncoras de ferro de 2 toneladas, 14 de 1 tonelada e, ainda, 900 toneladas de correntes de ferro. ▪ Fardos de cortiça. 				

III – AYMORÉ

O navio foi construído em 1883, no estaleiro *Armstrong Mitchell & Co.*, em Newcastle, Inglaterra. Foi incorporado ao Lloyd Brasileiro em 1890, atuando como cargueiro misto.

Em 22 de julho de 1920, o vapor Aymoré, comandado pelo capitão Alfredo Cesar Botelho, que havia zarpado de Montevideo, Uruguai e parado em algumas cidades do sul do Brasil, chega no Porto de Santos. O registro do porto disponível no *Arquivo Público do Estado de São Paulo* indica que quatro pessoas desembarcaram, e oito passageiros continuaram a viagem.

Na madrugada de sexta-feira, dia 23 de julho de 1920, tendo saído do Porto de Santos em direção ao Rio de Janeiro, enfrentou uma forte tempestade na entrada do canal de São Sebastião. As ondas e o vento jogaram a embarcação contra os rochedos da Ponta do Ribeirão, deixando-o encalhado nas pedras. No dia seguinte, os passageiros foram retirados e, após várias tentativas fracassadas para desencilhar o navio, finalmente desistiram e salvaram uma parte da carga até o Aymoré naufragar completamente.

Companhia a que pertence o Vapor		LISTA GERAL DE PASSAGEIROS										Data de chegada do Vapor: AYMORÉ	
Nome do Vapor		Classe	Matrícula	Precedência	Nome do Capitão	Nome do Médico	Tonelagem	Velocidade	Trazido	Passageiros em Trânsito			
AYMORÉ		Regat.	Prof. 1000		Alf. Cesar Botelho	Dr. Paulo Cesar Botelho	219	10	4 1/2	1º Classe	2º Classe		
PORTO DE EMBARQUE	CLASSE	NOME POR EXTENSO		Passagem para o resto da viagem	SEXO	ESTADO	Nacionalidade	Profissão	Religião	Sabem ler?	País de origem habitual	SABADEIROS	Observações
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Montevideo	1	5ª	Protasio de Jesus	600	M	solteiro	Brasil	Comerciante	catolico	sim	Montevideo	3	
La Tranciz	2	"	Yves Barthelemy	"	M	"	"	Comerciante	"	"	"	"	"
La Tranciz	3	"	Carolina Ribeiro	"	F	"	"	"	"	"	Brasil	5	"
La Tranciz	4	"	Goldem de Porto	"	F	"	"	"	"	"	"	"	"

Lista Geral de Passageiros do Aymoré, que desembarcaram em Santos em 22 de julho de 1920, um dia antes do acidente. Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo

FICHA TÉCNICA – AYMORÉ

Nacionalidade: Brasileira	Armador: Cia de Navegação Lloyd Brasileiro (1890)	Ano de fabricação: 1883	Estaleiro: Armstrong Mitchell & Co. (Inglaterra)
Dimensões: 60,3 m. de comprimento; 8,3 m de largura		Material do Casco: aço	
Pessoas a bordo: 8 passageiros		Propulsão: Vapor a hélice/vela	Tipo: cargueiro misto
Data do afundamento: 23/07/1920		Motivo: mau tempo/choque com rochedos	
Posição: Ponta do Ribeirão, próximo à Praia do Curral.			
Carga: Munição e outros não especificados, totalizando 4.794 volumes de carga.			

IV – CREST

O navio Crest é um dos mais antigos a naufragar em Ilhabela, em 1882. O vapor saiu do Porto de Santos levando café em sua carga e se dirigia a Nova York.

Próximo de Ilhabela, o mau tempo e a desorientação provocaram o acidente, aparentemente chocando-se nos rochedos.

O estaleiro de *Joseph L. Thompson*, de Sunderland, Inglaterra, foi criado em 1846 por Robert Thompson. Foram os maiores de todos os estaleiros de construção naval. Thompson montou a empresa em North Sands com seus três filhos.



Fotografia do Crest. Autor desconhecido



Estaleiros em North Sands. Estaleiro da *Thompson Joseph L. & Sons*, de 1846, onde foi construído o Crest.

FICHA TÉCNICA – CREST

Nacionalidade: Inglês	Armador: Dent & Co.	Ano de fabricação: 1877	Estaleiro: Thompson Joseph L. & Sons
Dimensões: 86 m. de comprimento; 11 m de largura			Material do Casco: aço
Pessoas a bordo: Desconhecido		Propulsão: Vapor a hélice/vela	Tipo: cargueiro misto
Data do afundamento: 15/12/1882		Motivo: mau tempo	
Posição: Sudoeste de Borrifos		Carga: Sacas de Café	

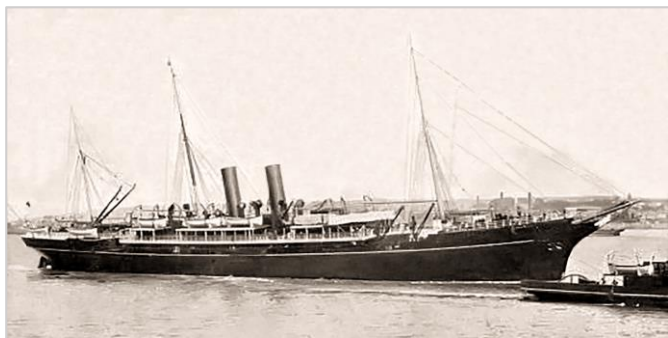
V – DART

O navio a vapor Dart foi construído em 1882, na Inglaterra. Com motores de *T. Richardson & Sons* pesava 2.641 toneladas, e sua velocidade era de 12 nós.

O Dart havia saído de Southampton no dia 1º de agosto de 1884 em direção a Santos, onde permaneceu por duas semanas carregando sua carga de 15.282 sacas de café.

No dia 11 de setembro saiu em direção ao Rio de Janeiro com 55 tripulantes e 5 passageiros. À noite enfrentou uma tempestade e sem visibilidade colidiu com rochedos no sul de Ilhabela.

Apesar do forte impacto, o navio não afundou de imediato, mas ficou encalhado. Isso permitiu que, ao amanhecer, todos fossem retirados. Logo em seguida o navio afundou.



Fotografia provável do Dart, s/d. Autor desconhecido. Fonte/acervo: Wrecksite.eu. No seu curto tempo de vida, não há outra imagem deste navio. O navio irmão Magdalena tem a mesma configuração.

FICHA TÉCNICA – DART

Nacionalidade: Inglesa	Armador: Royal Mail Steam Packet Co.	Ano de fabricação: 1882	Estaleiro: Raylton Dixon & Co. (Middlesbrough - Inglaterra)
Dimensões: 97,53 m. de comprimento; 11,67 m de largura			Material do Casco: ferro
Pessoas a bordo: 5 passageiros e 55 tripulantes		Propulsão: Vapor	Tipo: cargueiro misto
Data do afundamento: 11/09/1884		Motivo: mau tempo/choque com rochedos	
Posição: em frente ao Morro do Simão		Carga: 15.282 sacas de café.	

VI – ELIHU B. WASHBURNE

O Elihu foi um tipo de navio construído na Califórnia em pouco tempo e em grande quantidade. Havia cerca de 5.000 mil navios similares e o Elihu era o 116º.

O navio saiu de Los Angeles para Moçambique e, depois, para o Porto de Santos, onde foi carregado com 128.000 sacas de café. Ao prosseguir em direção ao Rio de Janeiro, passando próximo de Ilhabela, foi avistado pelo submarino alemão U-513, que já havia afundado o navio cargueiro Tutóia no dia 30 de junho.

No dia 03 de julho de 1943 o Elihu foi torpedeado pelo U-513. A explosão arrancou a hélice. O navio perdeu o leme, e o carregador de munição de 20 mm explodiu. Desgovernado, o navio virou 90° para bombordo e aos poucos perdeu o rumo.

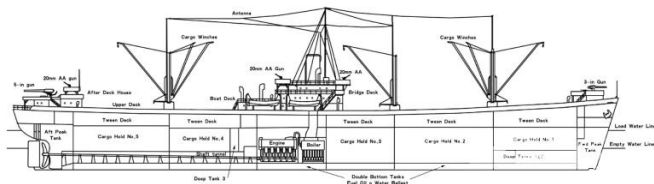
Após 25 minutos, foi novamente torpedeado, enquanto três botes com sobreviventes saíram. Com o novo impacto o navio emborcou. Finalmente, o terceiro torpedo, atingiu a casa de máquinas. Um quarto bote salva os últimos a bordo e o navio afunda.



Fotografia do Elihu lançado ao mar. Autor desconhecido



Corporação de Construção Naval da Califórnia. Nove navios Liberty dão uma ideia da magnitude do trabalho realizado por este estaleiro de guerra. Imagem: California Shipbuilding Corp.



Planta baixa de um cargueiro da classe "Liberty"

FICHA TÉCNICA – ELIHU B. WASHBURNE			
Nacionalidade: EUA	Armador: Comissão Marítima dos EUA	Ano de fabricação: 1943	Estaleiro: California Shipbuilding Corp. – Los Angeles
Dimensões: 133 m. de comprimento; 17 m de largura			Material do Casco: aço
Pessoas a bordo: 70		Propulsão: Vapor a hélice	Tipo: cargueiro "Liberty"
Data do afundamento: 03/07/1943		Motivo: torpedeado na 2ª Guerra Mundial	
Posição: Entre Alcatrazes e Ilhabela		Carga: 128.000 sacas de café (7.638 toneladas)	

VII – CAMPOS

O navio foi construído na Alemanha, em 1895, e originalmente batizado de “Asuncion”, para transporte de carga e passageiros entre a Europa e a América do Sul.

Com suas 4.663 toneladas e 114 metros de comprimento, uma chaminé e dois mastros, o navio a vapor foi projetado para levar, além da carga, 424 passageiros, sendo 24 na primeira classe.

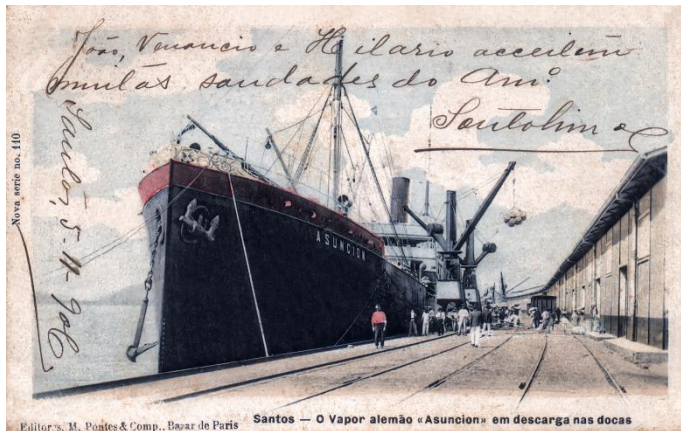
A partir de 1914, com a Primeira Guerra Mundial, ele passou à auxiliar os navios da Marinha Alemã, transportando carvão. Em 1917, o

navio Asuncion estava num porto do Pará quando o Brasil ingressou na guerra. Como resultado, o Asuncion foi apreendido e destinado ao Lloyd Brasileiro, assim como outros 42 navios alemães no Brasil. Logo, o navio foi rebatizado com o nome de “Campos”.

Em 23 de outubro de 1943, durante a Segunda Guerra Mundial, numa viagem do Rio de Janeiro para Santos, o navio foi torpedeado pelo submarino alemão U-170, afundando-o e matando 12 das 63 pessoas a bordo.



Fotografia do navio Campos, s/d. Autor desconhecido



Cartão-postal de 1906, do navio “Asuncion”. Acervo José C. Silveiras.

LISTA DE PASSAGEIROS do VAPOR		No. 7		Companhia: LLOYD BRASILEIRO.	
S. A. N. P. O. S.ª		PORTO DE		de 1903	
1.	Manoel Alves de Moraes	m. 36.	C. Brasil. Agríc.	Chefe. Det.	Sta. Natal. Casco Grande (M. S. Green)
2.	Maria Paulina	f. 28.	"	Mulher.	"
3.	Josefa Custoso de Araújo	m. 33.	"	Sr.	"
4.	Severino Tomaz de	m. 30.	"	"	"
5.	Francoise Fernandes Araújo	f. 22.	"	"	"
6.	John Elburton de Araújo	m. 31.	"	"	"
7.	João Camilo de Araújo	m. 19.	"	"	"
8.	Tiago Batista de	m. 18.	"	"	"

Lista de Passageiros do CAMPOS, em documento do Serviço de Imigração do Porto

FICHA TÉCNICA – CAMPOS			
Nacionalidade: Brasileira	Armador: Cia de Navegação Lloyd Brasileiro	Ano de fabricação: 1895	Estaleiro: Blohm & Voss. (Hamburgo, Alemanha)
Dimensões: 114,29 m. de comprimento; 14,2 m de largura			Material do Casco: aço
Pessoas a bordo: 63 pessoas		Propulsão: Vapor a hélice	Tipo: cargueiro misto
Data do afundamento: 23/10/1943		Motivo: torpedeado	
Posição: Entre Alcatrazes e Ilhabela		Carga: Desconhecida	

VIII – GUARANY

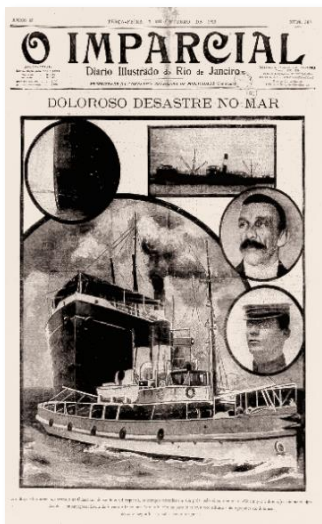
O Guarany era um rebocador militar construído em 1912, no estaleiro inglês *Vickers, Sons & Maxim Ltd.*, e adquirido pela Marinha do Brasil.

Em 1º de outubro de 1913, embarcações da Esquadra da Marinha de Guerra do Brasil saíram do Rio de Janeiro para realização de exercícios de manobras no trecho entre Ilhabela e Alcatrazes.

No dia 3, próximo das 2 horas da madrugada, ao sul da Ponta do Boi, ocorreu a colisão entre o rebocador da Marinha Guarany e o vapor cargueiro Borborema, do Lloyd Brasileiro. Em dois minutos o rebocador Guarany se partiu ao meio e naufragou.

O Borborema levou cerca 30 minutos para fazer a volta e descer dois escaleres para o resgate. Das 51 pessoas a bordo, 28 morreram, como o comandante, tripulantes de serviço e oficiais do rebocador, e oito jovens guardas-marinha da Escola Naval do Rio de Janeiro.

O então presidente da República Marechal Hermes da Fonseca, proclamou luto nacional no dia 04 de outubro de 1913.



Capa do Jornal *O Imparcial*, de 07/10/1913.

FICHA TÉCNICA – GUARANY

Nacionalidade: Brasileira	Armador: Marinha do Brasil	Ano de fabricação: 1912	Estaleiro: Vickers, Sons & Maxim Ltd.
Dimensões: 42 m. de comprimento; 5 m de largura			Material do Casco: aço
Pessoas a bordo: 51 pessoas		Propulsão: Vapor a hélice	Tipo: Rebocador militar
Data do afundamento: 03/10/1913		Motivo: abaloamento	
Posição: Ponta da Pirabura		Carga: Desconhecida	

IX – THEREZINA

O navio Therezina, originalmente chamado de “Siegmund”, foi construído em 1905, na Inglaterra, a pedido da armadora alemã *Dampschiff Rederei Union AG*.

Mas, com o início da Primeira Guerra Mundial em julho de 1914, o *Siegmund*, que estava no Porto de Santos em setembro de 1914, foi apreendido e os 48 tripulantes feitos prisioneiros. Assim, no mesmo ano, o navio foi incorporado à frota do Lloyd Brasileiro, recebendo o nome de “Therezina”.

O navio foi modernizado e, em 31 de janeiro de 1919, carregou seus

porões com café e cereais para os portos europeus, partindo às 21 horas com uma escala no Rio de Janeiro. Mas, na madrugada do dia 1º o navio enfrentou uma tempestade e acabou batendo em rochedos submersos e encalhou entre a Ponta da Sela e a Ponta da Sepituba.

Os 52 tripulantes foram resgatados, não havendo vítimas. Nos meses seguintes o navio teve a carga retirada, bem como os equipamentos e mobiliários. Com o tempo foi sendo desmantelado e submerso.



O Therezina encalhado. Autor desconhecido. Imagem do acervo de José Carlos Silveiras



O navio na Alemanha, quando era o "Sigmund". Autor desconhecido

INSPECTORIA DE IMMIGRAÇÃO
do Porto de SANTOS
ESTADO DE S. PAULO

Nome da Companhia *Hamburg America Line, New York, Brasil, Bremen.*

LISTA GERAL DE PASSAGEIROS

Nome do Vapor	Classe	Matrícula	Procedência	Nome do Capitão	Nome do Botão	Capitão de Tráfego	Idade do Botão	Estadualidade	Trabalho	Idade do Passageiro	Trabalho	Idade do Passageiro	Idade do Passageiro	Idade do Passageiro	Idade do Passageiro	Idade do Passageiro	Idade do Passageiro	Idade do Passageiro	Idade do Passageiro	
<i>Sigmund</i>	<i>1ª</i>	<i>1014</i>	<i>Hamburgo</i>	<i>H. Schabert</i>	<i>H. Kuhn</i>	<i>H. Kuhn</i>	<i>1715</i>	<i>550</i>	<i>10 km.</i>	<i>62</i>										
PORTO DE EMBARQUE	Nome do Passageiro	CLASSE	NOME POR EXTENSO	Paralelo com o lado de dentro	SEXO	ESTADO	NACIONALIDADE	PROFESSÃO	RELIGIÃO	Idade	Idade	Idade	Idade	Idade	Idade	Idade	Idade	Idade	Idade	
<i>New York</i>	<i>1</i>	<i>I</i>	<i>Ignaz Schabert</i>		<i>M</i>	<i>solteiro</i>	<i>Br. A. G.</i>	<i>Artesão</i>	<i>Catolico</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>44</i>
	<i>2</i>	<i>I</i>	<i>John W. Schabert</i>		<i>M</i>	<i>solteiro</i>	<i>Br. A. G.</i>	<i>Artesão</i>	<i>Catolico</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>
	<i>3</i>	<i>I</i>	<i>John W. Schabert</i>		<i>M</i>	<i>solteiro</i>	<i>Br. A. G.</i>	<i>Artesão</i>	<i>Catolico</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>
	<i>4</i>	<i>I</i>	<i>Robert S.</i>		<i>M</i>	<i>solteiro</i>	<i>Br. A. G.</i>	<i>Artesão</i>	<i>Catolico</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>7</i>

P. M. M. M.
Gerente

Lista Geral de Passageiros do Sigmund, que desembarcaram em Santos em novembro de 1907. Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

FICHA TÉCNICA – THEREZINA			
Nacionalidade: Brasileira	Armador: Cia de Navegação Lloyd Brasileiro	Ano de fabricação: 1905	Estaleiro: Irvine's Shipbuilding & Drydock Co. Ltd.
Dimensões: 97 m. de comprimento; 14 m de largura			Material do Casco: aço
Pessoas a bordo: 52 pessoas		Propulsão: Vapor a hélice	Tipo: cargueiro misto
Data do afundamento: 01/02/1919		Motivo: mau tempo/choque com rochedos	
Posição: Entre Alcatrazes e Ilhabela		Carga: 288 toneladas de café e farinha de milho.	

X – HATHOR

O cargueiro inglês a vapor Hathor saiu do Porto do Rio de Janeiro em 20 de março de 1909 em direção ao Porto de Santos. Navegando à noite, com chuva, cerração e mau tempo colidiu com lajes submersas e acabou encalhando no dia 21.

O segundo piloto e o mestre do navio saíram atrás de ajuda e conseguiram avisar as autoridades. Mas, a ajuda somente pôde chegar no dia 25. Nesse intervalo, a tripulação deixou o navio por um cabo que foi amarrado na costeira.

A Associação de Salvamento da Lloyd's em Londres recebeu o seguinte telegrama dos agentes do Lloyd's em Santos:

“É um caso sem esperança. Hélice e eixo quebrados e hélice perdida. Placas do convés de popa quebradas; as placas começaram a soltar da proa de bombordo; popa levada. Há uma pedra em linha reta através da parte traseira. O porão 1, porão 2, porão 3 e casa de máquinas estão cheios de água”.

O navio foi avaliado em £ 18.000; carga £ 5.000. A mercadoria e pertences da tripulação foram retirados e, aos poucos, o navio foi sendo desmantelado até afundar.



O Hathor um mês após o acidente. Há um guarda da alfândega, um fiscal de impostos e alguns pescadores. Autor desconhecido

FICHA TÉCNICA – HATHOR

Nacionalidade:	Armador: Hathor Stenship Co.	Ano de fabricação: 1894	Estaleiro: Palmer's Shipbuilding & Iron Co. Ltd.
	Inglês		
Dimensões: 105 m. de comprimento; 14 m de largura			Material do Casco: ferro
Pessoas a bordo: 22 tripulantes		Propulsão: Vapor	Tipo: cargueiro
Data do afundamento: 24/03/1909		Motivo: mau tempo/choque com rochedos	
Posição: Borrifos. Também indicada a Ponta da Septituba e o Costão da Laje.			Carga: sacas de café

XI – VELÁSQUEZ

O vapor inglês Velásquez foi o segundo navio encomendado pela *Lampart & Holt Ltd.* ao estaleiro de Sir Rayton Dixon. O primeiro foi o Veronese. Depois vieram mais dois navios (Verdi e Voltaire), todos servindo à rota de Nova York para Buenos Aires.

Em 16 de outubro de 1908, o navio seguia para o Rio de Janeiro, depois de deixar o Porto de Santos. Próximo da entrada do Canal de São Sebastião, a neblina obrigou a redução da velocidade. Por volta das 22 horas foram avistadas rochas na rota do navio e, imediatamente, o capitão ordenou o desvio e a reversão dos motores. Mas já era tarde, e a proa do

navio atingiu as lajes submersas e rompeu o casco. Em pouco tempo o navio ficou completamente encalhado sobre as rochas e adernou.

Após o aviso telegráfico, alguns barcos tentaram ajudar. Devido ao mau tempo, somente no dia 18 é que os passageiros e tripulantes puderam ser retirados, assim como parte da carga. Dois rebocadores tentaram sem sucesso retirar o Velásquez do local.

Com o tempo, o navio foi sendo quebrado pelas ondas e tragado pelo mar. Partes do navio ainda podem ser observadas na costeira da Ponta da Sela.



Lista de Passageiros do VELÁSQUEZ, em documento da *Inspeção de Imigração do Porto de Santos*, em setembro de 1908. Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo.



O Velásquez após a colisão nos rochedos. Autor desconhecido. Acervo José Carlos Silveiras, 1908



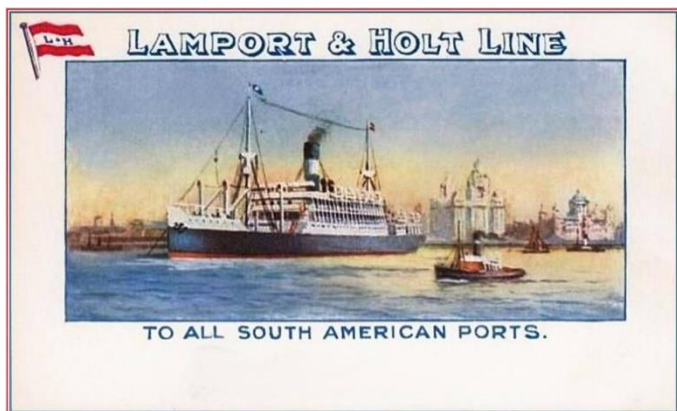
Panfleto do navio "Veronese", igual ao Velásquez.



Cabine de Primeira Classe.
Navio Verdi, igual ao Velásquez



Restaurante da Primeira Classe.
Navio Veronese, igual ao Velásquez



Cartão postal da Lamport & Holt Ltd. com a imagem do navio Velásquez

FICHA TÉCNICA – VELÁSQUEZ

Nacionalidade: Inglesa	Armador: Lamport & Holt Ltd.	Ano de fabricação: 1906	Estaleiro: Sir Raylton Dixon & Co. Ltd.
Dimensões: 141 m. de comprimento; 18 m de largura			Material do Casco: aço
Pessoas a bordo: 137 pessoas		Propulsão: Vapor a hélice	Tipo: cargueiro misto
Data do afundamento: 17/10/1908		Motivo: mau tempo/choque com rochedos	
Posição: Ponta da Sela		Carga: 2.133 sacas de café e outros	

XII – CONCAR

O cargueiro espanhol Concar fazia a viagem da Espanha ao Paraguai. Em 29 de outubro de 1959, ao passar próximo à Ponta do Pirabura, encalhou nos rochedos.

Não houve vítimas, mas o mau tempo e as condições do local impediram a retirada da carga. O navio permaneceu encalhado por 22 dias, e parte da carga foi sendo jogada no mar ou pilhada por moradores locais.

Após esse período o navio rachou e a maior parte afundou, permanecendo parte da proa fora d'água, até finalmente afundar por completo.

Algumas mercadorias resgatas pelos pescadores causou confusão, devido ao desconhecimento. Assim, azeite de oliva foi utilizado em lâmparas, e extrato de tomate serviu para pintar as paredes das casas.



Fotografia do Concar, s/d. Autor desconhecido. Acervo Biblioteca Náutica da Universidad de La Laguna, Espanha

FICHA TÉCNICA – CONCAR

Nacionalidade: Espanhola	Armador: Astilleros Tomás Ruiz de Velasco.	Ano de fabricação: 1958	Estaleiro: Ruiz de Velasco Tomas S. A., Bilbao
Dimensões: 67,5 m. de comprimento; 9,8 m de largura			Material do Casco: aço
Pessoas a bordo: Incerto		Propulsão: Motor diesel/Hélice	Tipo: cargueiro
Data do afundamento: 29/10/1959		Motivo: mau tempo/choque com rochedos	
Posição: Ponta da Pirabura		Carga: Azeite, azeitonas, latas de molho de tomate, perfumes, etc	



Fotografia do Concar afundando. Autor desconhecido



Fotografia do Concar encalhado nas lajes submersas. Autor desconhecido

XIII – ALINA P

O petroleiro cipriota, fretado pela Petrobras transportava óleo cru da Bacia de Campos, e chegou em São Sebastião no dia 28/12/1991, quando descarregou a carga.

No dia 30 desatracou para fundear em frente à Barequeçaba e aguardar. No momento em que lançou o ferro (âncora), houve uma explosão na proa até chegar aos tanques do navio. O impacto da explosão quebrou

vidros de janelas de várias casas, e o seu clarão foi visto até Ubatuba e Paraty. Um tripulante morreu.

O Tribunal Marítimo concluiu que a explosão e o incêndio ocorreram após o descarregamento, devido à falta de manutenção nas anteparas transversais do navio, que estavam enferrujadas e deram passagem a gases provenientes dos tanques.



Fotografia do combate ao incêndio no Alina P. Foto: acervo Jeannis M. Platon

FICHA TÉCNICA – ALINA P

Nacionalidade: Cipriota	Armador: Leviathan Shipping Co. Ltd., Limassol -Chipre	Ano de fabricação: 1965	Estaleiro: Astilleros de Cádiz, Espanha
Dimensões: 224,9 m. de comprimento; 31,1 m de largura			Material do Casco: aço
Pessoas a bordo: 24 pessoas		Propulsão: Motor diesel	Tipo: Petroleiro
Data do afundamento: 31/12/1991		Motivo: explosão e incêndio	
Posição: Canal de São Sebastião/Barequeçaba		Carga: 47 mil toneladas de óleo cru	

XIV – URUCÂNIA

O barco pesqueiro Urucânia voltava de Itajaí em 23 de abril de 1961, em direção ao Rio de Janeiro, quando enfrentou forte tempestade. Ao chegar no Canal de São Sebastião, próximo à Borrifos, sul de Ilhabela, a embarcação foi atirada nos rochedos do local chamado Frade. Era noite e a tempestade não permitia que a tripulação saísse em direção à terra. Mas o pescador Brás de Carvalho, em sua casa escutou gritos de socorro e,

de imediato agiu, saltando no mar agitado com uma corda presa nas rochas e uma boia até chegar no barco. Assim, aos poucos, retirou 20 tripulantes, sendo que um deles morreu. Em pouco tempo o barco afundou. Pelo seu feito, o pescador foi homenageado pela Capitania dos Portos e, depois, pelo próprio Governador Carvalho Pinto, que lhe concedeu uma medalha.



Ao lado, fotografia do Pesqueiro Urucânia. Foto: acervo Jeannis M. Platon

FICHA TÉCNICA – URUCÂNIA

Nacionalidade: Brasileira	Armador: Cia de Pesca do Rio de Janeiro	Ano de fabricação: 1959	Estaleiro: Itajaí
Dimensões: 27 m. de comprimento; 6,4 m de largura			Material do Casco: madeira
Pessoas a bordo: 20 pessoas		Propulsão: Motor diesel	Tipo: Pesqueiro
Data do afundamento: 23/04/1961		Motivo: mau tempo/choque com rochedos	
Posição: Frade/Borrifos		Carga: 18 toneladas de pescado.	

XV – SÃO JANECO

Quase não há informações sobre o acidente com o cargueiro inglês São Janeco, movido a vela e vapor, que no

dia 03 de fevereiro de 1929 colidiu com os rochedos em Borrifos, devido ao mau tempo.

FICHA TÉCNICA – SÃO JANECO			
Nacionalidade: Inglesa	Armador: sem informações	Ano de fabricação: 1959	Estaleiro: sem informações
Dimensões: 80 m. de comprimento; 7,8 m de largura		Material do Casco: aço e madeira	
Pessoas a bordo: desconhecido	Propulsão: Vapor e vela		Tipo: Cargueiro
Data do afundamento: 03/02/1929		Motivo: mau tempo/choque com rochedos	
Posição: Borrifos		Carga: desconhecida	

XVI – OUTROS NAUFRÁGIOS

O iate a vela **Rosa** naufragou no Borrifos em 05/07/1942, quando viajava de Tijucas/SC para Santos/SP carregando 800 sacos de açúcar, conforme informações do Acórdão emitido pelo Tribunal Marítimo, que atribuiu a tragédia ao temporal que “*desarvorou o iate, deixando-o sem meios de propulsão e direção*” (Processo 676. Decreto de 28/04/1943). Não houve sobreviventes.

Desse episódio, surgiu o *Pasquim do Rosa*, tirado para Gioconda Mussolini na década de 1940.

*Naquele ventão passado
Naquele tempo que deu
O barco Rosa, do sul,
Nos Borrifos pereceu
O pessoal lá dos Frades
De naufragado s' encheu.
(...)*

*Aquele barco bateu
Naquela braba costêra,
Que muita gente tiro cobre
Que até fizeram frigidêra,
Arrumaram forno velho
Que 'stava que nem penêra.
(...)*

O barco a vapor Atílio afundou em 1905 depois de colidir com o Veleiro Altair, próximo à Ponta das Anchovas.

Já o vapor *Rio de Janeiro* teria colidido na Ponta do Boi com o vapor *Campeiro* e afundado.



Fotografia do vapor Rio de Janeiro, s/d. Acervo Biblioteca Náutica da Universidad de La Laguna, Espanha

Há mais dezenas de navios citados em folhetos, sites e outros locais, mas cuja pesquisa não confirmou o ocorrido, por falta de documentos.

POSSÍVEIS NAUFRÁGIOS, SEM COMPROVAÇÃO			
NOME	ANO	INFORMAÇÕES	FONTE
Pamelar	1721	Nau pirata afundada por Jakob Roggeveen	Lupo & Bortolusso, 2012
Aurora	1825	Navio de comércio atacado por corsário	Jeannis Platon, 2006
Menalia	1825	Navio de comércio atacado por corsário	Jeannis Platon, 2006
Dois Amigos	1839	A escuna naufragou na Praia das Anchovas	Jeannis Platon, 2006
Cacique	1853	Afundou a 3 milhas de Alcatrazes	Jeannis Platon, 2006
MSN	1900	Cargueiro	Lupo & Bortolusso, 2012
Playmobil	1900	?	Vidor, 2015
Tritão	1921	Teria naufragado devido à tempestade	Naufragios.com
Ângela	1943	Embarcação Cuter que teria colidido	Brasilmergulho.com
Tutóia	1943	?	Vidor, 2015
Miudinho	1950	Provável pesqueiro de 25 metros	Lupo & Bortolusso, 2012
Iguassu	1951	Teria naufragado por alagamento	Vidor, 2015

XVII – ARQUEOLOGIA SUBAQUÁTICA

A Arqueologia que atua no meio aquático, conhecida como Arqueologia Subaquática, teve seu início na década de 1960. No Brasil, os trabalhos científicos surgiram somente no final dos anos 1990. Já nas décadas de 1970 e 1980 houve pesquisas motivadas pela caça aos tesouros. Infelizmente, não há um levantamento sistemático dos naufrágios e demais sítios subaquáticos, estimados em milhares no Brasil. Os sítios no meio aquático têm nos **naufrágios** os mais representativos exemplares. Entretanto, abrangem também os sítios **submersos** (ruínas de edificações, sambaquis e outros), sítios **depositários** - onde artefatos ou vestígios foram abandonados, e os de caráter **ritual**.

Embora o patrimônio arqueológico brasileiro seja protegido (Lei 3924/61) e considerado bem da

União (art. 216 da Constituição Federal), o patrimônio cultural subaquático não recebeu o mesmo status, sendo que a Marinha do Brasil era a única responsável pelas autorizações para a exploração de naufrágios, permitindo ao explorador 80% de tudo que for encontrado.

Somente em 1986, com a lei federal 7.542 foi garantida a proteção integral de tais sítios, e considerados bens da União. Em 1989, a PI 69 incluiu o Ministério da Cultura para ser consultado. Mas no ano 2000, a lei 10.166 alterou o artigo 20 da lei anterior, permitindo ao explorador ficar com até 40% do valor dos bens resgatados, afrontando diretamente o artigo 216 da Constituição Federal.

Atualmente, a Marinha não permite pesquisa em naufrágios sem o parecer do IPHAN e de portaria de pesquisa arqueológica do órgão.



Desenho em escala debaixo d'água. Foto: Vivi Hamilton



Tacho de ferro usado para derreter gordura de baleia e produzir óleo. Fonte: NOAA/Greg McFall

XVIII – BIBLIOGRAFIA

- CAMARGO, Paulo Bava de. Leyes, Normas, Procedimientos Informales e Inseguridad Jurídica. **Revista Cultura y Desarrollo**, UNESCO - Oficina Regional de Cultura para América Latina y el Carib, 2015.
- FERREIRA, Ialy Cintra; RIOS E SOUZA, Carlos Celestino. Arqueologia Subaquática: linhas de pesquisa científica no Brasil entre 1970 e 2014. **Lepaarq**, v. 14, n. 27: JAN-JUN Pelotas: UFPel, 2017.
- LUPO, Fernanda; Bortolusso, Márcio. **Ilhabela: viagens ecológicas e culturais**. Ilhabela: Photoverde Produções, 2012.
- MUSSOLINI, Gioconda. Os Pasquins do Litoral Norte de São Paulo e suas Peculiaridades na Ilha de São Sebastião. **Revista do Arquivo Municipal**, Ano XVIII, São Paulo: Dept. de Cultura de São Paulo, 1950.
- NAHAMY, Adriana S. et al. **Composição geológica de afloramentos rochosos e impactos ambientais na região de Ilhabela, Litoral Norte do Estado de São Paulo**. Disponível no site: www.pesca.sp.gov.br
- PLATON, Jeannis M. **Ilhabela e seus Enigmas**. São Sebastião: Ed. do Autor, 2014.
- PLATON, Jeannis M. **O Príncipe de Astúrias: um mistério entre dois continentes**. São Sebastião: Ed. do Autor, 2015.
- RAMBELLI, Gilson. **Arqueologia até debaixo d'água**. São Paulo: Editora Maranta, 2002.
- RAMBELLI, Gilson. A arqueologia subaquática no Brasil. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**. São Paulo: MAE/USP, 2009.
- SANTOS, Miriam B. de; GUIMARÃES, Ricardo dos S. Arqueologia Subaquática: um trabalho de conservação na Marinha do Brasil. **V Seminário de Preservação de Patrimônio Arqueológico**. Rio de Janeiro: MAST, 2019.
- SILVARES, José Carlos. **Príncipe de Astúrias: o mistério das profundezas**. São Paulo: Magma Editora Cultural, 2006.
- SILVARES, José Carlos. **Naufrações do Brasil: uma cultura submersa**. São Paulo: Cultura Sub, 2010.
- VIDOR, Hodyn S. B O. **Geografia dos naufrágios – o arquipélago de Ilhabela**, SP. São Paulo: USP, 2015.

Sites consultados:

- | | |
|---|---|
| https://wrecksite.eu | https://www.alamy.com |
| https://uboat.net | https://en.wikipedia.org |
| https://vesselhistory.marad.dot.gov | https://www.flickr.com |
| http://www.tynebuiltships.co.uk | https://zonaderisco.blogspot.com/2017/05/memoria-petroleiro-explode-em-s.html |
| http://ligamaritima.com.br | http://www.arquivoestado.sp.gov.br |
| https://museum.wales | http://www.inci.org.br |



VISITE O MUSEU NÁUTICO DE ILHABELA

Praça Coronel Julião, 115
Centro / Vila. Ilhabela – SP.