CAPÍTULO 17 - O F A R O L

Primórdios

A conscientização das autoridades do Ministério da Marinha quanto à necessidade de construção de um farol orientador da navegação noturna no extremo meridional avançado da Ilha de São Sebastião, começou a se consolidar a partir do início da última vintena do século passado.

As viagens de contorno, por mar, do promontório da Ponta do Boi, em missões de observação, para aquilatar a posição estrategicamente mais própria quanto ao descortínio do facho luminoso que se fazia necessário no local, foram se sucedendo cada vez mais circunstanciadas, até que no ano de 1892 a Marinha decidiu encomendar à firma "BARBIER, BERNARD & TURENE", de Paris, a confecção da unidade geradora de luz que veio então a ser projetada.

Cujo equipamento chegou ao Brasil no ano de 1893, ficando depositado no Arsenal de Marinha no Rio de Janeiro, à espera da liberação da verba necessária para execução das obras civís, em território ilhabelense.

Início dos trabalhos

A arrancada efetiva para tornar realidade o funcionamento desse ponto luminoso no local escolhido, deu-se dia 8 de agosto de 1898, com a viagem do Capitão-de-Mar-e-Guerra LEOPOLDO JOSÉ DOS SANTOS JÚNIOR juntamente ao mestre mecânico ANTÔNIO MIRANDA DA ENCARNAÇÃO, no navio-aviso "Trindade", dando início aos trabalhos.

A verba inicialmente prevista foi de 80:000#000 (em dinheiro da época) e calculado em 8 meses o prazo para execução dos serviços; elevando-se no fim para 121:920#190 o gasto final, tendo sido necessários 20 meses para o término.

Inauguração

Finalmente, concluídas as instalações em 10 de abril de 1900, já no dia seguinte deu-se a inauguração do farol (11 de abril de 1900), passando o mesmo a funcionar aparelhado já desde o início, com luz móvel.

A publicação do Ministério da Marinha "Histórico dos Pharóes", compilada no ano de 1913 pelo Terceiro Oficial da Secretaria ALMIRO REIS, relata que tanto a demora como o aumento dos gastos, decorreram das extremas dificuldades de acesso ao local.

Percalços

Registrando a memória caiçara, que praticamente todo o material empregado na construção do farol e respectivas instalações de apoio aos serviços dos faroleiros, teve que ser transportado no ombro e nas costas, partindo de uma base de apoio que a Marinha já havia instalado no Saco do Sombrio.

Registrando ainda a memória caiçara, que a execução dessa obra sob condições as mais adversas (sem os meios de apoio hoje existentes), traduziu-se em feito excepcionalmente difícil e arrojado, por parte do pessoal da Marinha.

Facho luminoso

Inicialmente, a fonte luminosa tinha como combustível o querosene, condicionado em conjuntos reservatórios capazes de alimentar um queimador com véu de 55 mm, durante 51 horas (ou um queimador de 85 mm durante 23 horas).

Para que fosse produzida uma luz de boa qualidade, fazia-se necessária uma pressão de trabalho (mínima) de 4 kg/cm. O ar recebido da atmosfera misturava-se sob pressão com o querosene e impelia o resultado dessa mistura em virtude da pressão do ar ser superior à do querosene, e esta, então, era enviada para o vaporizador, onde era queimada no véu por intermédio de um bico incandescente.

Em 23 de abril de 1962 o farol foi eletrificado, partindo a energia de geradores, que trabalham revezando-se a cada 24 horas.

O alcance do facho luminoso é de 22 milhas náuticas (correspondendo a aproximadamente 40 km), chegando, seu alcance, em noites sem nuvens, até a 26/27 milhas.

Sistema sonoro

Desde sua inauguração, até o ano de 1948, nos dias encobertos o facho luminoso era secundado por um sinal sonoro (denominado "buzina de cerração"), que funcionava com a seguinte característica: som 2.0 seg.; silêncio 5.0 seg.; som 2.0 seg.; silêncio 55.0 seg. Totalizando um período de 64.0 seg., com 4 milhas de alcance.

Radio-farol

Durante certo período, a partir de 1935, as instalações de sinalização da Ponta do Boi tiveram sua capacidade ampliada, passando a funcionar como radio-farol; emitindo sinais de radio para orientação, tanto de navios como de aviões.

Mas aí, as extremas dificuldades no abastecimento do óleo diesel (indispensável ao funcionamento do sinal luminoso no período noturno), viram-se agravadas pela necessidade de maior consumo de combustível por causa do equipamento de radio, que para sua eficácia ideal, deveria funcionar também no período diurno.

Resultado: não se tratando, os sinais de radio, de auxílio imprescindível à segurança da navegação, a Marinha acabou por desativar esse serviço.

Veja-se no recorte anexo do jornal "O Estado de São Paulo" de 9 de julho de 1935, a notícia acerca da decisão do equipamento de rádio naqueles idos, que depois veio a ser desativado. (Coincidentemente nessa mesma notícia de 53 anos atrás, falava-se na estrada cogitada pelo Governo Federal unindo a Vila com o farol, mas que, como visto, não se efetivou).

A estrutura

O farol possui uma altura de 17 m, equipado com uma escadaria de ferro circular, interna, de 64 degraus, para acesso à sua parte superior.

Encontrando-se, o foco luminoso, na altitude de 70 m acima do nível do mar, formado por uma lâmpada halógena de 500 watts. A lâmpada se mantém estática, girando as lentes, que são de cristal.

Faroleiros

No início, a assistência ao farol era prestada por 5 faroleiros, que residiam no local, cada qual com a respectiva família, todos em moradias independentes.

Nas raras vezes que o mar permitia, o abastecimento do farol era feito descarregando entre os matacões da costeira, num ponto ao lado da denominada "Pedra da Bolacha", mas no restante do ano os desembarques eram feitos no Saco do Sombrio, de onde o óleo para os geradores, alimentos e demais pertences eram transportados pelos faroleiros que se revezavam em viagens diárias de cerca de 4 horas na ida e outro tanto na volta, até colocar tudo nos devidos lugares, junto ao farol.

Com o advento da era dos helicópteros, que passaram a fazer o transporte dos materiais, o número de faroleiros foi reduzido para apenas 2, que lá permanecem atualmente, com suas famílias.

Devido a ser muito exíguo o espaço para o pouso dos helicópteros (dada a extrema ingrimidade do terreno), com a diminuição do número de faroleiros necessários ao serviço, a Marinha decidiu demolir um renque de 3 casas, com o fim de aumentar o espaço que veio a se constituir em heliponto.

Anexos

Em seguida a este capítulo vai apresentada uma reprodução da notícia do radio-farol do ano de 1935, e uma foto antiga mostrando ainda o grupo das 3 moradias que foram demolidas para dar espaço ao heliponto, no sentido de propiciar uma maior segurança no pouso das aeronaves.

Em seguida, fotos da chegada do helicóptero abastecedor, e detalhes das lentes amplificadoras do foco de luz emitido pelo farol, com detalhes da escadaria de circulação, interna, da torre de sustentação da luminária.

O ESTADO DE S. PAULO

JULIO MESQUITA
(DIRECTOR — 1891-1927)

XI | DIRECTOR JULIO DE MESQUITA FILHO | S. PAULO — TERÇA-FEIRA, 9 DE JULHO DE 1935 | REDACTOR PLINIO BARRETO | NUM. 20.161

MONTAGEM DE UM RADIO PHAROL NA PONTA DO BOI

RIO, 8 ("Estado") — O vice-almirante Graça Aranha, director de Navegação da Armada, recebeu do secretario da Viação desse Estado um telegramma informando-o de que estão sendo tomadas medidas para o início da construcção de uma estrada de rodagem entre o pharol da Ponta do Boi e Villa Bella, a qual virá substituir o antigo percurso que é por demais fatigante e perigoso. A Directoria de Navegação vae montar um radio pharol na Ponta do Boi.

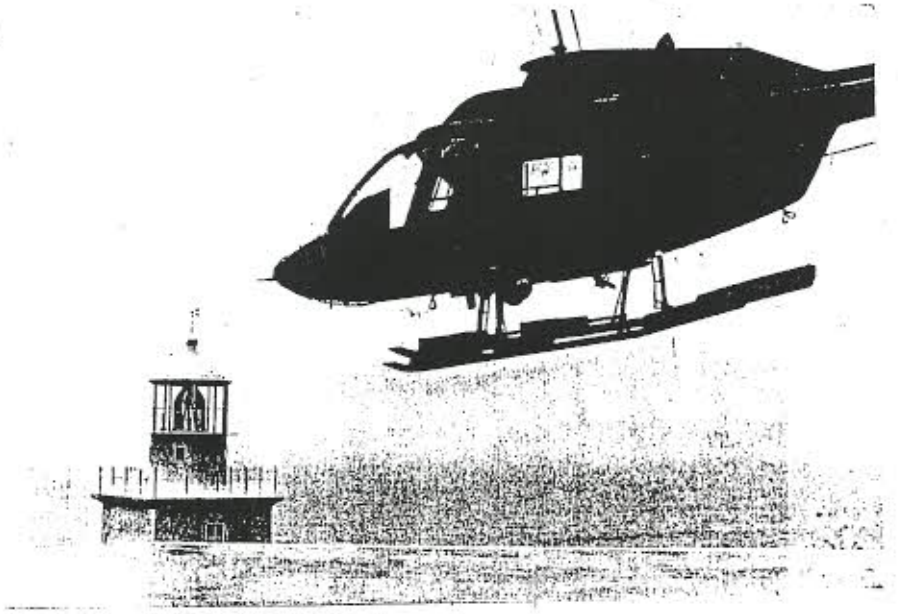
Nas raras vezes que o mar permitia, o abastecimento do farol era feito descarregando entre os matacões da costeira, num ponto ao lado da denominada "Pedra da Bolacha", mas no restante do ano os desembarques eram feitos no Saco do Sombrio, de onde o óleo para os geradores, alimentos e demais pertences eram transportados pelos faroleiros que se revezavam em viagens diárias de 4 horas na ida e outro tanto na volta, até colocar tudo nos devidos lugares, junto ao farol. Eram 5 os faroleiros, instalados cada qual com a sua respectiva família, todos em moradias independentes.

Com o advento da era dos helicópteros, que passaram a fazer o transporte dos materiais, o número de faroleiros foi reduzido para apenas 2, que lá permanecem atualmente, com suas famílias.

Devido a ser muito exíguo o espaço para pouso dos helicópteros, com a diminuição dos faroleiros necessários ao serviço, a Marinha decidiu demolir um renque de 3 casas, com o fim de aumentar o espaço do heliponto.

A foto apresentada a seguir é antiga, mostrando ainda o grupo das 3 moradias, que foram demolidas para maior segurança no pouso das aeronaves.

Pouso do helicóptero abastecedor dos serviços do farol, e faroleiros descarregando suprimentos.



Detalhes das lentes amplificadoras do foco de luz emitido pelo farol, e, detalhes da escadaria de circulação interna da torre de sustentação do farol.