

CAPÍTULO 13 - TESOURO POR ENCONTRAR

De um modo geral, entre os que freqüentam Ilhabela, não há quem não tenha ouvido falar de escavações em trabalhos de pesquisa, na busca de um tesouro que dizem achar-se enterrado atrás do bairro do Sombrio, entre o povoado e a costeira do lado do Saco Grande.

De todas as versões quanto à origem do que estaria escondido naquele local, a mais acreditada teria ligações com o chamado "Tesouro do Conde de Montecristo", objeto de um romance de Alexandre Dumas, cuja fama tem sido mantida ao longo dos tempos.

Com o passar dos anos, contudo, uma sucessão de outras hipóteses quanto à procedência do material que estaria escondido, foram sendo levantadas. Todas, de uma forma geral, admitindo a procedência da confiança dos pesquisadores, em algo que muito possivelmente poderia estar lá.

Para não tornar exaustivo este texto, são juntados em seguida recortes de diversos órgãos da imprensa, de datas diferentes, abordando as escavações e as pessoas empenhadas nas buscas.

E ainda algumas fotos de marcos encontrados durante as escavações, pelo autor dos trabalhos, o Eng.º PAULO FERNANDO THIRY.

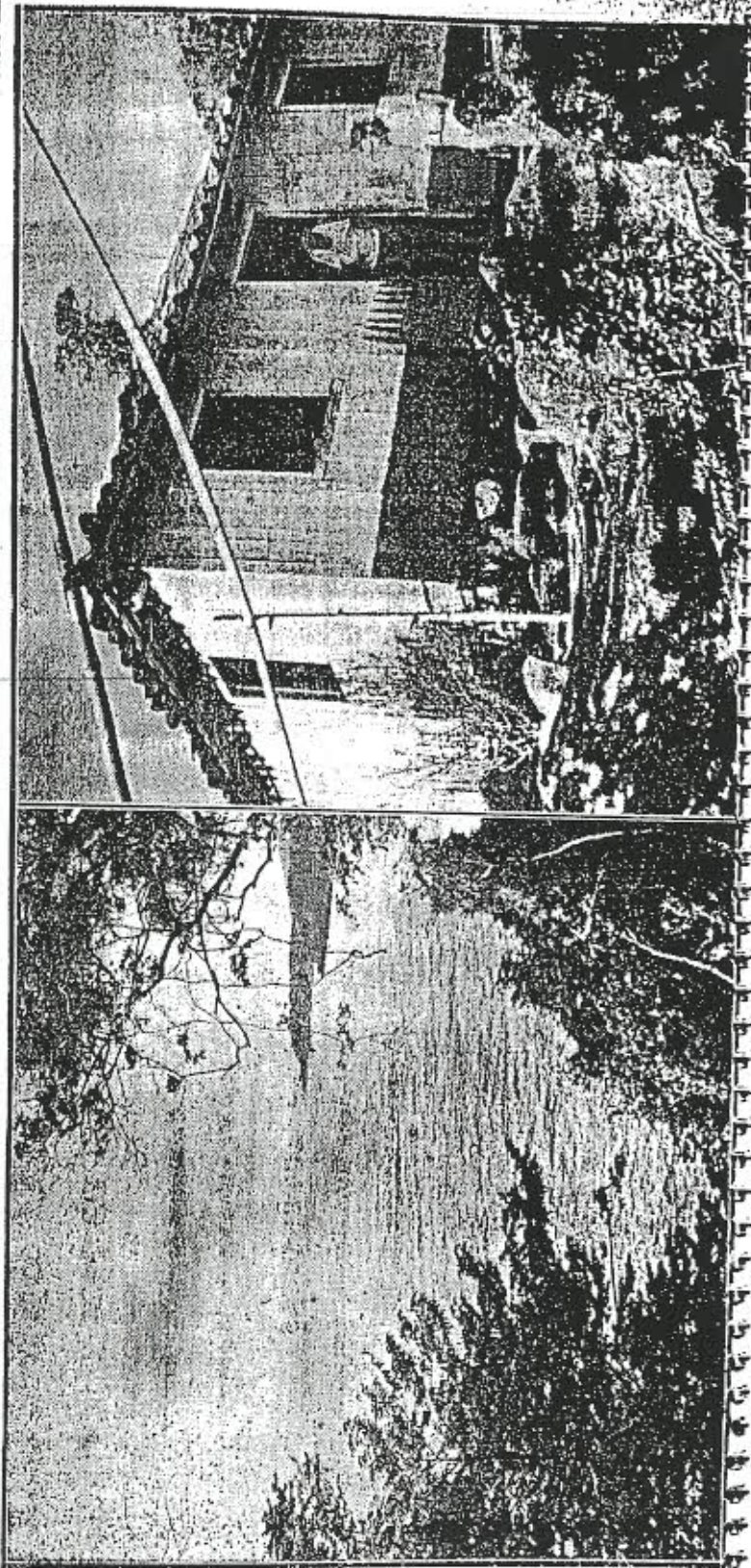
— 8 —
A GAZETA — S. PAULO — TERÇA-FEIRA, 4 DE MAIO DE 1954

TESOURO NA ILHA DE SÃO SEBASTIÃO

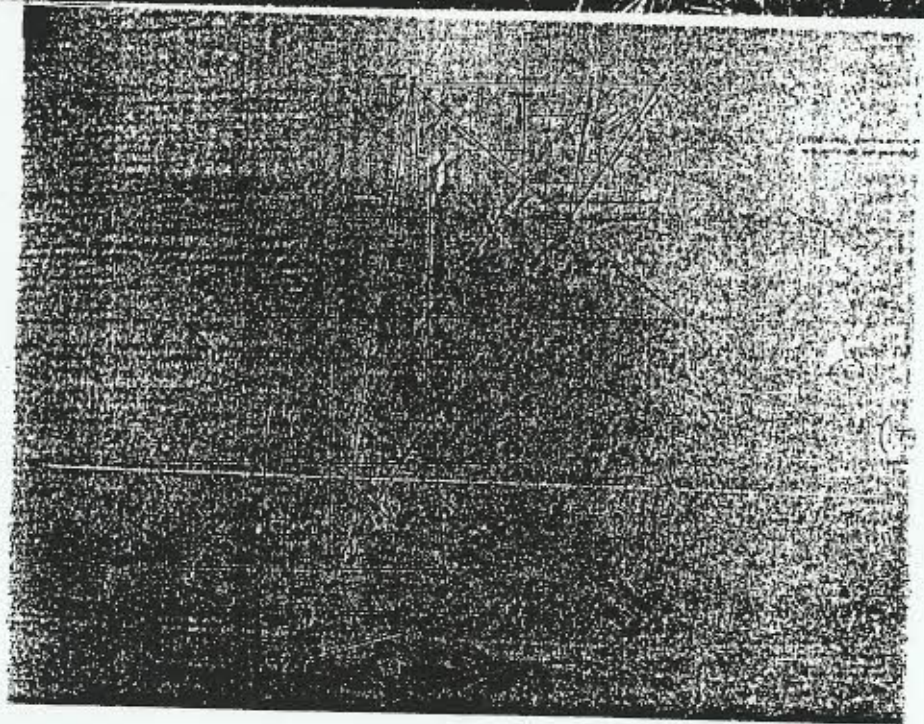
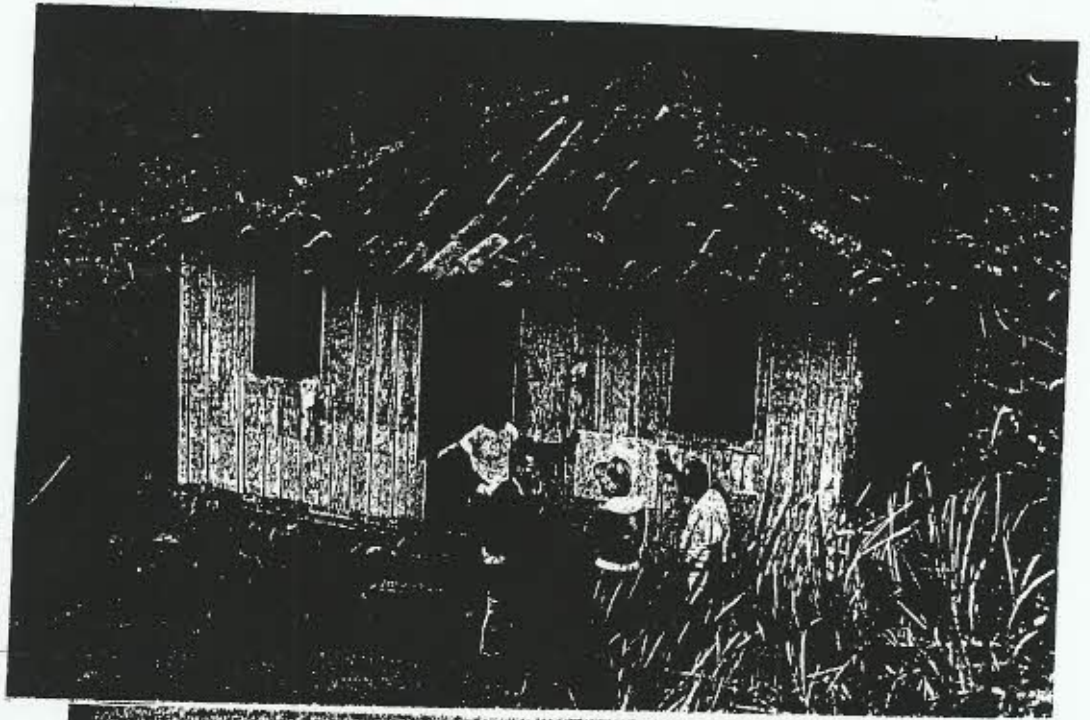
Uma lenda, um mapa e um homem obstinado

Dezesseis mulas carregadas de ouro — A "Trindade" — Três anos consecutivos à procura do fabuloso tesouro — Até a Marinha de Guerra colabora no assunto

Reportagem e fotos
de DECIÓ AZEIS









Saco do Sombrio, na ilha de Carilhuano onde Paulo Thiry fez a busca ao tesouro de Trindade.

PAULO THIRY

Em Busca do Tesouro

Há mais de 30 anos Thabela passou a ser o peão de pesquisas sobre um fabuloso tesouro que teria sido escondido por piratas nos tempos coloniais. Mas não foi o acaso que apontou a ilha como sendo o local de costa brasileira que o abrigava.

A pesquisa do engenheiro beiga Paulo Thiry, sobre a existência de um tesouro em alguma ilha de Ilhéus após 10 anos de estudos, envolveu muitos enigmas. Em 1939, quando o engenheiro Paulo Thiry fez o jornal católico "A Noite", tomou conhecimento de um artigo intitulado "O Tesouro da Ilha de Trindade". Neste artigo apareciam um mapa original da Índia (de 1822) e um rotário (de 1888) desenhado pelo pirata holandês Zuerne, quando encalhado no Prata. Ambos apontaram um tesouro em local desconhecido do Brasil, mas chamado "Trindade" em referência a algum enigma. O beneditino que acolheu Zuerne, Eduard Young, às vésperas de morte do pirata, recebeu o seu rotário e escreveu a ilha de Trindade.

Essa expedição reportada em jornais chegou ao conhecimento mais tarde do possuidor do mapa hindu que tentou não investigar na mesma ilha, sem contudo ter algum sucesso. A empresa foi publicada também e ao seu lado o rotário e o mapa de onde Paulo Thiry tomaria conhecimento sobre o assunto.

Admitindo que ambos os documentos estavam codificados, o engenheiro passou a estudá-los minuciosamente, aplicando seus conhecimentos técnicos em matemática, geometria e homotopia

para obter uma localização precisa sobre a ilha através nos documentos. A primeira tentativa era meramente figurativa para o engenheiro. Mas nos seus estudos, a homotopia (que é o estudo das formas semelhantes entre si) se constituiu uma certa barreira, pois os traçados sobre o assunto já estavam relegados a arquivos há mais de 30 anos.

Um amigo belga, também emigrado no Brasil, no entanto, providenciou cópia de um tratado existente na biblioteca nacional, onde Paulo Thiry pôde ter mais subsídios para seus estudos. Decifrando o rotário que fazia menção a dois lugares onde seriam tesouros escondidos nos valores de 3 e 5 milhões de libras, o engenheiro descobriu que o local estava demarcado por pedras (ditas no rotário como pedras) constituindo um mosaico técnico com o mesmo problema matemático, geométrico e homotópico que os chemistas egípcios haviam aplicado na construção das pirâmides e na sua segmentação de fechamento.

Na geometria desenhada a revelar outras condições do rotário, mas restava ainda a lugar onde a ilha se encontrava entre os mols de 7000 km de costa brasileira. Sem qualquer indicação aparente já tendo esgotado a decodificação do rotário, o mapa se constituiu no único elemento para a localização de uma ilha após quase 10 anos de estudos.

Abandonando o serviço público em 1949, retornaria ao Rio de Janeiro onde ficava a família.

Al procurava novamente se entregar a pesquisa da ilha, quando em uma noite, já cediado pensando nas inscrições "C. Bay" do mapa, surgiu esta ilha pulso de camé e foi para e prometeu examinar a escrita. Nela encontrou codificada a palavra laca (de locação) e a latitude e longitude 23-52, minutos desenhados no mapa, que apontavam para a ilha de São Sebastião.

Desagradável surpresa foi no entanto descobrir que a ilha tinha mais de 100 km de circunferência.

Estudando o mapa da ilha, eliminou vários pontos até enquadrar a região do Sombrio, onde certa semelhança topográfica invertida o levou a crer se tratar do local referido no rotário. Na década de 50, Paulo teve sua estudos reconhecidos por engenheiros e amigos que assistiam ao resultado da perseverança em suas pesquisas. Daí em consequência autorização junto à Marinha do Brasil para colocar sua pesquisa em campo.



Em sua expedição de 1959 Paulo Thiry descobriu a localização do tesouro de Trindade.

acerta em problemas políticos e jurídicos, instruiu também o povo dali a viver melhor. Fenômenos sobrenaturais, como aparições que saíram de dentro da terra, foram presenciadas pelas expedições de Paulo Thiry, inclusive pela

Marinha. Mas como o engenheiro, a expedição preferiu não registrar o que não cabia em uma exploração científica. Em 1961 o advogado Camar Jolo Soalheiro conheceu o pesquisador, e quem se tornou filho espiritual e passou a admirar pela inteligência e dedicação com que conduzia suas pesquisas.

No ano de 1979, vítima de uma doença causada pelo hábito de fumar muito, Paulo Thiry faleceu. Em seu lugar o filho Roberto Mariscou Friza Thiry e o advogado Camar Jolo Soalheiro, que se tornaram também pesquisador e historiador, centam continuidade às buscas do engenheiro. Hoje, 32 anos após as pesquisas, mais limitadas devido a existência do Parque Estadual, ambos ainda visitam o local quando as condições do tempo permitem. O mistério tornou esta ilha, assim garantem os pesquisadores, com mais de 50 anos de idade e constituindo a busca. Há quem diga que além das ruínas foram achadas por ele peças antigas encontradas e mesmo.

O advogado Camar Soalheiro lançou um livro sobre o mistério e o histórico de toda a pesquisa e revelou detalhes que não havia sido problema a de Paulo Thiry, que lhe traziam provisões para permanecer por conta própria por

Trindade. O Tesouro da Ilha de Trindade, de Paulo Thiry, lançado em 1959, contém a história da busca do tesouro de Trindade, com a descrição da ilha e a localização do tesouro. O livro também contém a história da busca do tesouro de Trindade, com a descrição da ilha e a localização do tesouro.

Após decifrar o mapa e rotário que apontavam Ilhéus como a ilha do Tesouro de Trindade, Paulo Thiry ficou por dois anos residindo no Sombrio, numa cabana. pesquisar numa área que se encontra dentro de um zôniço que estranja a Ponta do Diogo (Bonete), e Ponta do Alagado (onde naufragou o navio espanhol "Príncipe das Astúrias"). Um pto de espôr topográfico na Ponta do Alagado foi o marco de partida para delimitar a área de circunferência para encontrar a outra ponta: do Diogo. A extensão entre uma e outra extremidade causou espanto ao pesquisador, pois a sua distância excedeu a mais que a distância de 70. O ouro extremo localizado na

PAULO THIRY

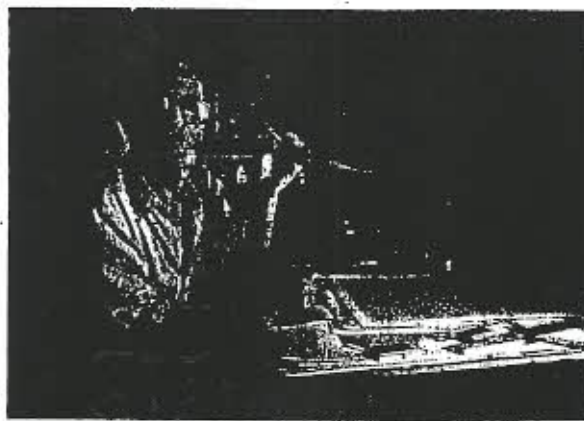
Em Busca do Tesouro

Quando o engenheiro beiga Paulo Thiry tomou conhecimento do mapa e rotário que falavam de um tesouro numa ilha do Brasil, através do jornal católico "A Noite", se entregou ao estudo dos seus dados durante 10 anos até decodificá-los.

Após decifrar o mapa e rotário que apontavam Ilhéus como a ilha do Tesouro de Trindade, Paulo Thiry ficou por dois anos residindo no Sombrio, numa cabana.

pesquisar numa área que se encontra dentro de um zôniço que estranja a Ponta do Diogo (Bonete), e Ponta do Alagado (onde naufragou o navio espanhol "Príncipe das Astúrias"). Um pto de espôr topográfico na Ponta do Alagado foi o marco de partida para delimitar a área de circunferência para encontrar a outra ponta: do Diogo. A extensão entre uma e outra extremidade causou espanto ao pesquisador, pois a sua distância excedeu a mais que a distância de 70. O ouro extremo localizado na

Trindade. O Tesouro da Ilha de Trindade, de Paulo Thiry, lançado em 1959, contém a história da busca do tesouro de Trindade, com a descrição da ilha e a localização do tesouro. O livro também contém a história da busca do tesouro de Trindade, com a descrição da ilha e a localização do tesouro.



Paul Thiry procura tesouros em Ilhabela há 14 anos.



Pelos cálculos de Thiry, o tesouro está no triângulo menor.

TESOURO continuação

Descoberta em 1503 por Américo Vespúcio, Ilhabela foi reduto



AVENTURA

O mar é muito calmo e verde-profundo no saco do Sombrio, a sueste de Ilhabela. Não há praia naquele trecho quase selvagem da ilha: somente rochedos cobertos de limo e um punhado de cabanas de pau-a-pique e folhas de palmeiras, espalhadas num morro íngreme e coberto de mato. Há também uma única casa de tijolos, velha e arruinada, que em outros tempos foi uma escola municipal. Nela, mora o engenheiro belga Paul Ferdinand Thiry, caçador de tesouros. Ele está convencido (e muita gente por ali também acredita) que, em algum ponto entre aqueles rochedos de limo escorregadio e traçoelro, há uma fabulosa fortuna em ouro, prata e pedras preciosas, escondida em duas cavernas pelos piratas que buscavam refúgio em Ilhabela, nos séculos XVIII e XIX.

Thiry tem 72 anos e desde 1960 vive sozinho no saco do Sombrio, tentando desvendar o mais fascinante dos mistérios dessa ilha cheia de lendas e assombrações, entre as quais se misturam histórias de ataques piratas, fugas de escravos, aparições estranhas e tesouros enterrados.

Ilhabela fica junto ao litoral norte de São Paulo, a pouco mais de um quilômetro de São Sebastião — no seu ponto mais próximo ao litoral. Os índios tupinambás a chamavam de Ciribal ou Maerim, palavras que significam "lugar calmo e repousante". Os vários nomes que recebeu depois — Vila Bela da Princesa, Vila Bela, Formosa e, finalmente, Ilhabela — só confirmaram a maior qualidade da ilha, além de sua tranqüilidade: a beleza ainda selvagem de suas paisagens.

Descoberta em 1503 por Américo Vespúcio, Ilhabela foi, durante mais de dois séculos, reduto de piratas ingleses e franceses. Dessa

passado, restam apenas algumas construções coloniais, como o Engenho D'água e a Fazenda Felicitosa, que lembram os tempos da escravidão e da cana-de-açúcar. Restam também as lendas, o cabelo alourado e os olhos azuis de muitos caçaras, em cujas veias certamente ainda corre um pouco daquele antigo sangue pirata. E cuja fala é carregada de português arcaico:

— Availa: por coisas e loisas, meu irmão deu de encachaçar-se nos armazéns. Por esta luz que me alumia, fiz tudo para tirar-lhe o vício.

Vivendo da pesca e, sobretudo, de prestação de serviços para os turlistas, o caçara tem sempre uma explicação fantástica para as coisas e os fatos que acontecem na ilha. Como, por exemplo, as histórias sobre tesouros escondidos.

O mapa do tesouro

— O professor Thiry começou a se interessar pelo tesouro em 1939. Ele estava trabalhando no saneamento da baixada fluminense e, certo dia, num trem, leu uma reportagem no jornal "A Noite" sobre um tesouro escondido na baía da Guanabara. Uma legenda dizia: "Quem quiser comprar uma ilha com um tesouro, pode acompanhar o mapa". Ao lado, cifrados, vinham um mapa e um roteiro. O professor se interessou pelo assunto, estudou-o durante dez anos e chegou à conclusão de que a ilha a que se referia o roteiro era a de São Sebastião. Então veio para cá.

Todos em Ilhabela chamam Ferdinand Thiry de professor. Entre eles Osmar Soalheiro, responsável pelas informações acima. Advogado em São Sebastião e ex-líder sindical no porto de Santos, Osmar é hoje sócio de Thiry na caça ao tesouro. Alto, magro, traz uma corrente de ouro no pescoço, na qual

está suspenso um triângulo com o número 3. Fala com entusiasmo sobre o sócio:

— Pelas pesquisas feitas pelo professor, o tesouro pode mesmo ser fabuloso, mas para ele o dinheiro não interessa. O "Velho" é um cientista e está interessado é em prover uma tese de arqueologia e história a respeito de civilizações de séculos atrás.

No manuscrito do roteiro do tesouro, atribuído a um marinheiro inglês, Zulmir, está escrito o seguinte: "O tesouro está escondido numa ilha chamada Trindade, distante 647 milhas da costa, em dois lugares distintos. No primeiro há ouro em pó, em barras e em moedas de vários países, e pedras preciosas de grande valor, tudo calculado em cinco milhões de libras. O outro depósito, embora maior, não tem tanto valor e consta de obras artísticas, em ouro e prata, além de 63 barras de prata maciça com dimensões de 5 x 2 x 4 polegadas, fruto de anos de pirataria".

— O grande problema — afirma Osmar Soalheiro — é que o mapa e o roteiro eram cifrados. O roteiro dizia: o tesouro está numa ilha chamada Trindade, a 647 milhas de um "pão de açúcar ladeado de duas ilhotas de pedra". No mapa, vinham cifras matemáticas e o desenho de um triângulo e de um trapézio. Por causa dessa inscrição, todo mundo achou que a ilha era a Trindade e dezenas de expedições foram até lá procurar o tesouro. Mas o professor Thiry, ao examinar o mapa, percebeu logo que as indicações eram um jogo codificado com a palavra *Trindade*, o trapézio e o número 847. Em linguagem topográfica, *pão de açúcar* é qualquer monte que tenha a forma arredondada de um pão.

— E como Thiry pôde concluir que a ilha do tesouro é São Sebastião?

— Pelo sistema de triangulação indicado pela palavra *Trindade*, ele chegou à localização da ilha como sendo a de São Sebastião.



Mapa do tesouro da Trindade, encontrado em Bombaim, na Índia.



Inscrições achadas por Thiry.

de piratas franceses e ingleses nos dois séculos seguintes.

onde de fato havia um pão de açúcar lajeado por duas ilhotas. Mas, como o mapa não indicava os pontos cardiais nem trazia qualquer escala, era preciso encontrar o significado de outros dados para poder ter uma certeza. Um problema foi descobrir a que significavam as 647 milhas. Pela homotetia — que é o estudo das formas semelhantes entre si — o professor concluiu que essas 647 milhas referiam-se a um arco, no qual cada minuto correspondia a uma milha. Assim, ele obteve 647 metros, que, pela homotetia, correspondem a 10 graus e 47 metros, que podem ser lidos por 104 metros e 10 centímetros. A primeira parte da questão estava assim decifrada.

A indicação do roteiro parecia clara: o tesouro estaria numa ilha chamada Trindade. Para o engenheiro Thiry, a palavra Trindade não indicaria uma ilha, mas seria somente um símbolo, uma relação matemática a partir da qual se chegaria à verdadeira localização do tesouro. Entretanto, outros pesquisadores, como o engenheiro Carlos Alfredo Heblitzel, que tem em sua casa, em Santos, um fichário completo dos navios naufragados em todos os mares e das histórias de tesouros escondidos, o mais provável é que a interpretação correta do roteiro seja a mais simples: a ilha do tesouro seria mesmo a Trindade. Na sua opinião, procurar, a partir dessa palavra, uma relação matemática para encontrar a chave do mistério é complicar um raciocínio óbvio.

O engenheiro Thiry, no entanto, julga que as centenas de expedições frustradas à ilha da Trindade são uma prova de que o lugar indicado no roteiro não é aquele, mas a ilha de São Sebastião. E continua procurando-o.

Os marcos nas pedras

— Faltava ainda achar um marco indicativo na ilha de São Sebastião, mostrando que

a interpretação do professor Thiry estava correta. O professor apresentou seu trabalho à Marinha brasileira, que o estudou, considerando-o viável e decidindo colocar um barco à disposição de pesquisa. Um dia, não me lembro se em 1944 ou 1945, o professor estava com um homem do Serviço Secreto da Marinha investigando a área do saco de Bombaim. Chovia muito e eles já estavam quase dando por encerrada a procura, quando o professor encontrou uma inscrição, gravada em alto relevo, numa pedra arredondada. A inscrição era a seguinte: um quadrado simétrico, dentro do qual estavam as letras G M e J e o desenho de um coração.

A inscrição a que se refere Osmar Soanhelheiro pode ser localizada sem muita dificuldade por qualquer visitante que seja guiado até lá: está a 5 km mais a dentro, a partir da casa de Ferdinand Thiry, num marro íngreme. O lugar é pouco acessível para que alguém (um casal de namorados, por exemplo) tenha ido até lá a passeio, deixar iniciais na pedra. Mas há pescadores que moram no Sombrio e percorrem suas matas todos os dias. Para eles, a floresta e os morros das vizinhanças não têm grandes segredos.

— Thiry conseguiu decifrar também essa inscrição?

— Claro. Ela é um símbolo matemático, um pouco difícil de explicar: refere-se à álgebra matemática, aplicada ao órgão vital do sistema, caracterizado pelo coração, e à descoberta de grandes valores, representada pela letra J. Na antiguidade, o coração era representado por uma âncora. A simbologia também se refere às três virtudes teológicas — fé, esperança e caridade.

Depois daquela primeiro marco, diz Soanhelheiro que Thiry encontrou mais de uma centena de outros. O segundo, bem perto do primeiro, era um conjunto de pedras formado

por um só bloco, com a inscrição "3 - 5", que é outra relação matemática:

— Quem fez o mapa do tesouro conhecia profundamente a matemática e criou códigos complicados, só identificáveis por quem entende de assuntos. Além das inscrições, achamos também outras pistas.

A ilha do tesouro

São 10 horas da manhã quando a lancha da Marinha deixa o trapiche de atracação da vila de Ihabela. É um barco do serviço de belizamento da Diretoria de Hidrografia e Navegação e semanalmente dá uma volta em torno da ilha, reabastecendo os faróis. Hoje, além da tripulação há outros passageiros, cujo destino é o saco do Sombrio, onde mora o engenheiro Thiry.

O trapiche ficou para trás. A lancha segue em direção norte e as praias se sucedem: Indalé, Prelinha, Barreiros, Viana, Siribá, Garapocala, Ponta Azeda, do Pinto, Armação e Ponta das Canas. O dia é de sol e o mar está calmo. A ponta das Canas, no extremo norte da ilha, é o último lugar habitado que se pode atingir por terra, nessa direção. dali para a frente, até o saco do Sombrio, as pequenas aldeias de pescadores só são alcançadas por mar.

O barco atravessa agora a Ponta Cabecuda e começa a jogar, batido por ondas fortes. Mas logo chega às águas calmas da baía de Castelhanos, onde fica o saco do Sombrio. Uma lenda fala de um fazendeiro muito cruel — o "Castelhano" — que morava ali e abastecia de água os navios piratas em troca de uma parte de seus tesouros. Da verdade, sabe-se que o lugar foi usado para desembarcar os escravos negros trazidos da África. Por isso a ilha aberta no mar eles eram levados para o lado oposto da ilha. A caminhada

mar AVENTURA

ACOMPANHE A LUTA POR ESTE TESOURO

É quase certo que há um tesouro dos piratas escondido no costão do Saco do Sombrio, em Ilhabela. Descubri-lo, agora que o mapa que comprova sua existência já foi decifrado, é questão de tempo. E de fé.

REPORTAGEM DE ISABEL VIEIRA



Num terreno acidentado, a 5 km da costa, Thiry achou, em 1948, as primeiras inscrições que poderão levar ao tesouro.



Um tesouro avaliado em três milhões de libras esterlinas pode estar escondido na costa leste de Ilhabela, num terreno tão acidentado e perigoso que só mesmo quem não teme as forças da natureza — e tem muita fé nas pesquisas históricas e científicas que comprovam sua existência — consegue aventurar-se a procurá-lo.

Se for encontrado, esse tesouro não trará apenas dinheiro ao governo brasileiro e aos homens que o procuram há mais de 20 anos (de acordo com o Código Civil, 50% dos valores caberá ao governo e os outros 30% aos pesquisadores autorizados). Se for encontrado — e tudo indica que isto está bem perto de acontecer —, esse tesouro poderá elucidar uma parte interessante da nossa história, revelando a verdade sobre as organizações secretas que, nos séculos passados, operavam nos mares da América, guardando valores dos países europeus que as financiavam.

Assim, a descoberta do tesouro de Ilhabela pode ter consequências imprevisíveis, até mesmo a de motivar uma polêmica internacional. Pois, mais importante que os 19 volumes contendo ouro amoldado e em barras, jóias, diamantes e esmeraldas, são os docu-

mentos que estarão escondidos numa caixa lacrada, à parte, e que pertenceriam ao Banco da Inglaterra. Esses documentos provariam quem foram, no passado, os mandatários dos saques e, hoje, legítimos (legítimos?) proprietários dessa fortuna. Seus descendentes poderiam reivindicar seus direitos sobre essas coisas, e é por isso que Osmar Soalheiro, um dos homens que procura o tesouro, explica: — Deus queira que a gente só ache papéis e nada mais!

Para Soalheiro, advogado de 51 anos que mora em São Sebastião, cidade litorânea a 198 km de São Paulo, descobrir esses papéis seria de enorme valor para a história. E seria, também, a maior prova de que Paul Ferdinand Thiry, o engenheiro belga falecido há 2 anos e que gastou 30 anos de sua vida nas pesquisas que poderão conduzir à descoberta do tesouro, não era, como muitos imaginam, um visionário ou um louco.

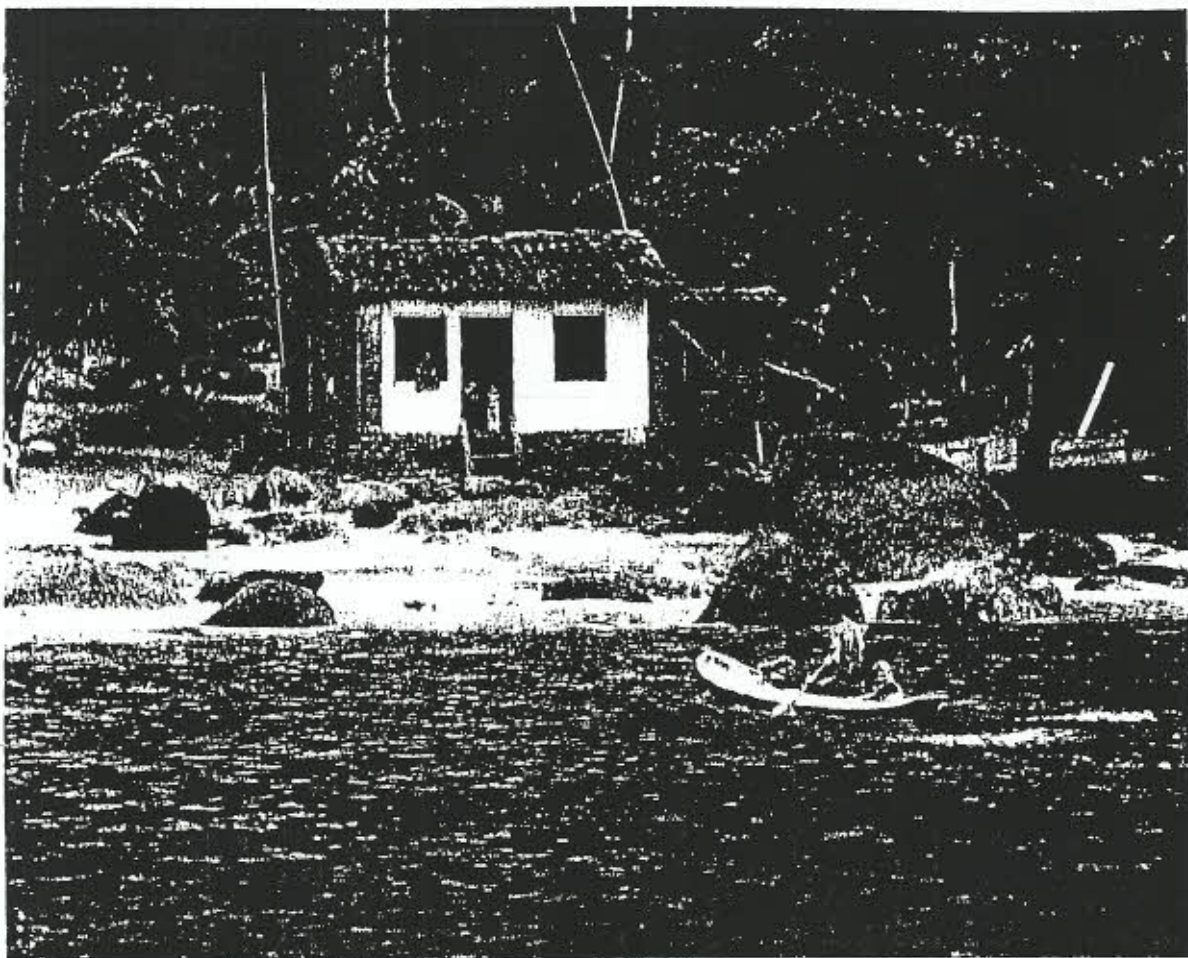
Não, Paul Thiry não era um louco. Pode-se chamá-lo de aventureiro: pois não foi ele quem só meteu na mata, lá em Dourados, nos confins deste Brasil, trabalhando para o governo na alocação de lotes que formariam aquele núcleo colonial? Pode-se dizer, tam-

bém, que ele veio de uma família de aventureiros: pois um parente seu não tentou matar De Gaulle? E seu pai não foi o primeiro homem a escalar o Pão-de-Açúcar, realizando os primeiros estudos para a instalação do bondinho? Então, Paul Thiry (foi nas veias o espírito de aventura, de pesquisar coisas novas, mas de louco não pode ser chamado).

Ele trabalhava na saneamento da Baixada Fluminense, em 1939, quando leu, no jornal "A Noite", a estória do tesouro que iria fasciná-lo. O periódico carioca publicava um mapa, descoberto na Índia em 1852, e um roteiro, achado no Paraná em 1888, acusando a existência de um tesouro numa ilha chamada Trindade, perto da baía de Guanabara.

Percebendo que mapa e roteiro estavam cifrados, Thiry levou 10 anos estudando-os até concluir que a Trindade de que falavam não era um acidente geográfico, mas um símbolo matemático e geométrico. Decodificá-lo levaria à chave do mistério.

As inúmeras e infrutíferas expedições que a Marinha Brasileira fez a Trindade, na época, só vieram confirmar suas suspeitas; o tesouro estaria em Ilhabela, no Saco do Sombrio, um costão selvagem da baía de Caste-



lhanos. E o jogo codificado com o símbolo Trindade levou-o a traçar triângulos, cujos pontos de intersecção fixou num papel, supondo que, em cada um deles, deveria existir um marco a comprovar sua hipótese.

A Marinha não achou que Thiry fosse louco — tanto que, ao ler seus estudos, colocou um navio e uma tripulação a seu serviço, dando-lhe carta branca para iniciar as pesquisas de campo. (A Marinha, conta Soalheiro, pensava que o tesouro de Thiry pudesse estar ligado a segredos da II Guerra — o que se constatou não ser verdade —, pois dois barcos alemães tinham sido afundados no mesmo local.) E, de saída, o primeiro marco foi encontrado, deixando boquiaberto o homem do Serviço Secreto da Marinha que acompanhava o engenheiro: no meio da mata e da chuva intensa que caía, numa pedra a 5 km da costa, estava gravada, em baixo relevo, a inscrição GMJ, junto a um coração.

GM, concluiu Thiry, referia-se à gênese matemática, aplicada ao órgão vital do sistema — o coração — e à descoberta de grandes valores, representada pela letra J. Estava no caminho certo.

Osmar Soalheiro foi portuário e militante

QUATRO RODAS

O engenheiro belga Paul Ferdinand Thiry (abaixo), falecido há 2 anos, levou quase 30 anos procurando o tesouro num costão selvagem da baía de Castellhanos, um local que só oferece acesso por mar e é circundado por belas praias, como a da Figueira (acima).



sindical no porto de Santos durante 13 anos, mas desde 62 vive em São Sebastião, trabalhando como advogado em questões de terras. Desse tempo para cá — quase 20 anos, portanto —, acompanhou todos os estudos de Paul Thiry, ajudando-o nas pesquisas de campo. E pesquisa de campo, no caso, significou trabalho braçal, escavações e incursões mata adentro, remoção de pedras gigantes, além de assistência — barco e mantimentos — que deu ao engenheiro nos anos em que ele permaneceu no Sombrio, numa velha casa sem nenhum recurso.

Soalheiro é fascinado pelos pontos nebulosos da História, e, por acreditar que todo mistério tem uma explicação, é que se propõe, junto com o filho de Thiry — o arquiteto Roberto Menescal Fiuza Thiry — a terminar a obra que o velho belga deixou inacabada. E, segundo o advogado, que usa no peito uma corrente de prata com o triângulo-símbolo da Trindade e do seu trabalho, falta muito pouco para isso acontecer.

Até morrer, em agosto de 79, Paul Thiry conseguiu encontrar todos os marcos previstos, teoricamente, no papel, pelos seus cálculos matemáticos. E conseguiu, dentro da fai-

mar AVENTURA

Uma caverna
esconde o tesouro:
ouro, diamantes,
esmeraldas.
Ou apenas papéis.

xa inicial de 20 000 metros quadrados, delimitar uma área relativamente pequena — 400 metros quadrados — onde deverá estar a "cavidade fechada e lacrada, fácil de ser aberta", conforme diz o roteiro, e que é ponto nevrálgico da questão.

— O problema agora — explica Soalheiro — é achar a caverna, e isso é uma tarefa difícil: o terreno é muito acidentado, cheio de pedras gigantes, e a erosão pode tê-lo modificado nesses anos todos, o que complica mais o levantamento topográfico.

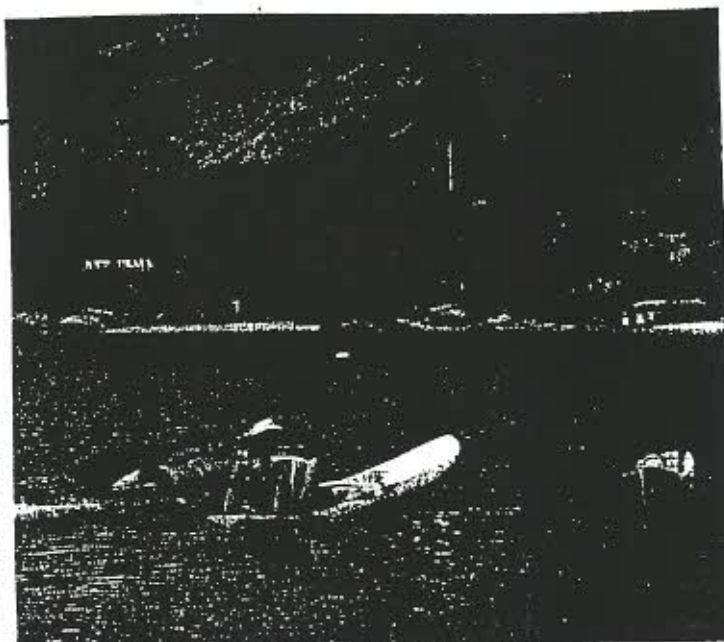
Roberto e Soalheiro precisariam, no mínimo, afastar-se dos respectivos empregos por algum tempo, e praticamente mudarem-se para o Sombrio, um local selvagem a que só se tem acesso por mar. Mas agora que Soalheiro comprou e reformou uma precária casa de caçara para abrigá-los, as coisas ficaram mais fáceis. Apesar da falta de recursos financeiros, pois o governo brasileiro só custeou os trabalhos de Thiry durante um ano, e, mesmo autorizando-o (e também a Roberto e Soalheiro) a prosseguir as pesquisas, nunca mais ofereceu ajuda em dinheiro.

Mas Osmar Soalheiro e Roberto Thiry (que mora no Rio de Janeiro) não estão preocupados com os custos da pesquisa, nem mesmo com os valores que poderão ser encontrados.

Mais importante que isso é elucidar a origem deste tesouro (o que só será possível se se encontrar os documentos), completando, com essa informação, o livro que Paul Thiry deixou inacabado, e que seus dois seguidores prometem publicar.

— A hipótese mais provável é que o tesouro provenha de uma organização clandestina que operou na América a partir de 1635 — explica Soalheiro. — Seria uma espécie de banco acatrelador de valores, um banco que trabalhava para terceiros (governos e/ou sociedades secretas) e que se incumbia de esconder bens em lugares seguros.

E que bens seriam esses? Pelas hipóteses levantadas por Thiry, poderiam ser produtos de saques de procedências diversas e até valores do Banco da Inglaterra. Mas poderiam, também, ser nada menos que o famoso tesouro do Peru, roubado pelos espanhóis em 1822. Consta que, nessa data, quando as tropas do general San Martín ocuparam esse país, proclamando sua independência, os espanhóis retiraram de lá todos os valores pessoais e alfaias das igrejas. Ilhabela, na época, era um centro de contrabando, tanto de



O mar, o sol e o verde: os tesouros que os turistas buscam, hoje, em Ilhabela.

valores como de escravos. Não é improvável que uma sociedade secreta que guardasse valores tivesse passado por lá.

— Soalheiro lembra que Alexandre Dumas, para escrever "O Tesouro do Conde de Monte Cristo", pesquisou os presídios da França e encontrou a história do Abade Faria — que realmente existiu —, que falava num tesouro que teria pertencido aos espanhóis fugidos do Peru.

Para o advogado, é possível até que o autor do mapa e do roteiro fosse uma pessoa ligada à Igreja, pois no código cifrado há conotações teológicas e matemáticas — fortes indícios de que quem o escreveu era uma

pessoa de grande cultura e com conhecimentos de teologia.

— E é sabido que membros do clero, naquela época, tinham conhecimento de organizações clandestinas e chegavam, frequentemente, a envolver-se com elas — conclui.

Se tudo isso for verdade, e se o tesouro for encontrado — Soalheiro e Roberto prometem, a partir de agosto, continuar as escavações — Ilhabela poderá acrescentar aos seus encantos naturais o fascínio de ter sido palco de misteriosos episódios de pirataria. Não mais num clima fantasioso, como sempre ocorreu, mas desta vez como realidade histórica.

OUTRAS RIQUEZAS DA ILHA

Localizada em frente à cidade de São Sebastião, a 198 km de São Paulo, Ilhabela tem 340 km² de terras montanhosas, cobertas de mata virgem — transformada, há pouco tempo, em Parque Estadual — e sua costa alterna praias e costas de grande beleza. As lendas sobre piratas e navios afundados já fazem parte do seu "folclore", contribuindo para a magia do seu clima tropical.

De concreto, sabe-se que a ilha foi visitada por piratas franceses e ingleses nos séculos XVI e XVII, e, nos dois séculos seguintes, muitos escravos vindos da África foram contrabandeados através de suas florestas. Cerca de 20 navios afundaram na sua costa, destacando-se o Príncipe das Astúrias, barco espanhol que naufragou em 1916, numa noite de carnaval, e cuja preciosa carga — estanho e libras esterlinas — está em vias de ser resgatada.

Ilhabela tem boa infraestrutura turística — 16 hotéis, 10 restaurantes, 6 áreas de camping — e a travessia em ferry-boats se faz ininterruptamente, apesar das filas nos feriados.

Quem quiser conhecer o Saco do Sombrio, local onde Thiry procurava o tesouro, pode alugar barco no Pier da cidade, entre o Yatch Club e o restaurante Totinho. Que, aliás, é uma boa opção para refeições, ao lado do Barjara's, do Velho Maciel, do Arcádia e do Fandangó.

Entre os hotéis, destacam-se o Petit Village, com sua bela piscina entre os coqueiros; o Ilhabela e o Mercedes, já tradicionais; o Parque da Cachoeira, o Siriúba e o recém-inaugurado Itapermar, muito confortável.

Gasolina aos domingos só em São Sebastião, após a travessia de balsa, ou em Caraguatatuba, 22 km adiante.

CAPÍTULO 14 - NAUFRÁGIO DO CONCAR

Desvio de rota

Por ocasião das festas natalinas do ano de 1.959, não houve praticamente família de Ilhabela que não tivesse acumulado grande estoque de latas de azeite espanhol da melhor qualidade; azeite, azeitonas, cebolas, uva passa, torrones, além de outros objetos como placas de cortiça, baralhos, garrafas de vinho, etc. Tudo proveio do navio espanhol CONCAR, que no dia 29 de outubro daquele ano, por erro de rota, encalhou na Ponta da Piraçununga, no dorso ou lado da contra-costa do povoado do Sombrio.

Teoricamente o navio poderia ter sido salvo, mas o tipo de rombo sofrido em sua proa, tornou impossível o desencaixe por rebocadores, não obstante o pronto atendimento prestado pelas autoridades.

O rombo

Em sua edição de 1º de novembro de 1.959 o jornal "O Estado de São Paulo", sob o título IMPROVÁVEL O SALVAMENTO DO NAVIO ENCALHADO EM ILHABELA, escreveu: "Decorridas 50 horas do encalhamento do cargueiro espanhol CONCAR na Ponta da Piraçununga em Ilhabela, são bastante remotas as possibilidades de que a embarcação venha ainda a ser salva. Esta afirmação foi corroborada pelo exame de um mergulhador especialmente contratado pela firma a que pertence o navio, que realizou na tarde de sexta-feira, para verificar a extensão e a importância das avarias no costado e no porão do navio e pelo fato de que ventos fortes fustigam continuamente o local, ameaçando lançar definitivamente o barco ao encontro dos pontiagudos rochedos que cercam toda a área."

"Neste momento o navio já foi completamente abandonado. Comandante, oficiais e embarcações encontram-se todos em São Sebastião e somente dois marujos voltam periodicamente ao local para um inócuo trabalho de fiscalização. (...) A existência de pelo menos quatro lombos, sendo um de um metro e meio de largura no porão do barco, foi verificado pelo exame de um jovem mergulhador paulista" (...) A exceção da casa de máquinas, que embora submersa continua intacta, todo o restante do cargueiro encontra-se sobre pedras, uma das quais

perfurou o navio fazendo um rombo de metro e meio de largura e outros três menores..." (op.cit.pg.06)

Anexos

Para um maior conhecimento acerca do ocorrido, nada melhor de que o texto de jornais da época, cujos recortes são juntados em seguida ("O Estado de São Paulo", "A Tribuna" de Santos, "Folha da Manhã", "A Gazeta" de São Paulo, entre outros).

1^a FOLHA DE S. PAU

EDIÇÃO FOLHA DA MANHÃ - 4 HORA

ANO XXXV ★ 1.º caderno São Paulo — Sexta-feira, 30 de outubro de 1942

NAVIO ESPANHOL ENCALHA NOS ROCHEDOS DA PONTA DO BOI

SANTOS, 29 (FOLHA DE S. PAULO) — O «Cemiterio dos Navios», como é conhecida nos meios marítimos a Ponta do Boi ou Piraçununga, releve hoje em seus rochedos mais uma presa, o barco de bandeira espanhola «Concar», que efetua, com preciosa carga, sua primeira viagem à America do Sul. Embora esparsas as notícias procedentes do local, de difícil acesso, sabe-se que o cargueiro encalhou por volta das 5 horas da madrugada de hoje, após violenta tempestade, que arremessou a embarcação contra os arrecifes da Ponta do Boi. A tripulação, no entanto, bem como seu comandante, não obstante o navio se encontra em situação bastante precária e fazendo água, insiste em permanecer a bordo.

Foi o cruzador «Barroto», da Marinha de Guerra que recebeu pedido de socorro do «Concar» e o retransmitiu ao Estado-Maior da Armada, bem como à Capitania dos Portos, com sede nesta cidade.

Tão logo, em Santos, se obteve a informação de que o barco espanhol se encontrava encalhado em São Sebastião, o capitão dos Portos enviou mensagem ao vapor «Irmãos Gomes», que se encontrava nas proximidades do local do acidente, a fim de que procurasse socorrer a tripulação. Esta, no entanto, nega-se a deixar a embarcação. Igualmente foi enviado para São Sebastião, o rebocador «Sabre», que chegou à Ponta do Boi por volta das 20 horas, após viagem acidentada em virtude do mar encapelado.

O «Concar», que traz um carregamento de 1.087 toneladas (a saber: azeite 87 t; anêtoas, 194 t; cortiça, 28 t e óxido de ferro, 800 t), estava sendo aguardado hoje neste porto.

«CEMITERIO» DOS NAVIOS

A Ponta do Boi se constitui efetivamente em um «Cemiterio dos Navios», como qualificam o local os marítimos, deste porto. Recorda-se que, em 1929, o navio norte-americano «West World», encalhou no mesmo local, quando demandava este porto, e somente se safou dos arrecifes, após um mês de incessantes tentativas, depois de haver alljado grande parte de sua carga.

Igualmente, na Ponta do Boi

nafragou o navio espanhol «Príncipe das Asturias», acidente considerado como uma das maiores catástrofes marítimas, pois iniciaram, na ocasião, 200 dos 700 passageiros que o luxuoso transatlântico conduzia.

O naufrágio do «Príncipe das Asturias» constituiu-se também em considerável perda para as companhias armadoras e seguradoras, pois carregava valiosa carga de libras de ouro remetidas de Londres para Buenos Aires, além de grande quantidade de estanho.

Conforme se recorda de noticiário publicado na época, escafandristas tentaram obter no Ministério da Marinha permissão para pesquisar o fundo do mar, no local, a fim de tentar

reaver o tesouro que o navio levou consigo, ao socorrer. O escafandrista do porto, especialista em pesquisas dessa natureza, não conseguiu, porém, até o momento, iniciar seus trabalhos, acredita-se que em virtude das dificuldades que a Ponta do Boi apresenta.

AUXILIO DA MARINHA

Embora não se tenha ainda qualquer comunicação oficial a respeito, é bastante provável que o rebocador «Solimões», da Marinha de Guerra, venha a ser solicitado para as operações de desencalhe, pois o «Sabre» — enviado hoje ao local — é considerado, em virtude de seu calado, incapaz de rebocar o barco espanhol.

A TRIBUNA

RIOR
TINI

Non. 100
Outro
FORN

SAN JOSÉ, Sexta-feira, 30 de Outubro de 1959



1ª FOLHA DA MANHÃ



EDIÇÃO FOLHA DE S. PAULO - 4 HORAS

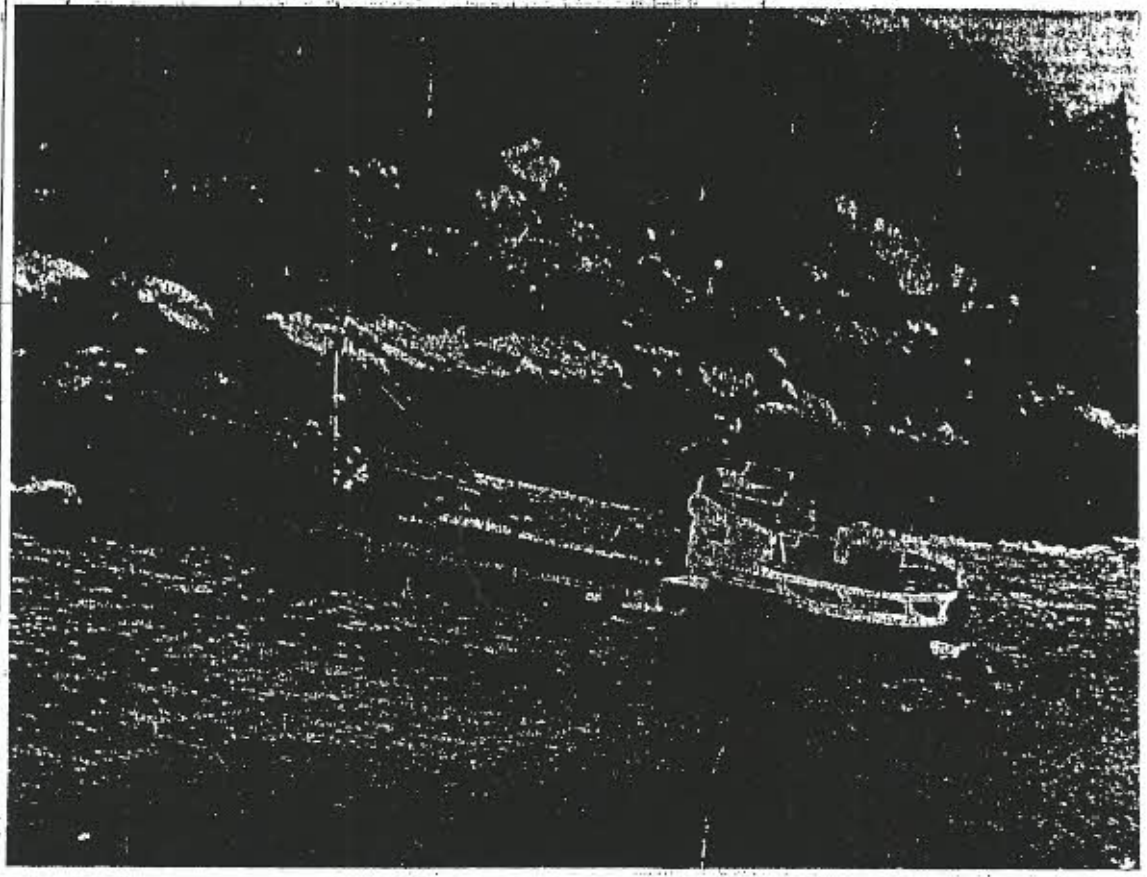
ANO XXXV



São Paulo - Sexta-feira, 30 de outubro de 1959



N.º 10.897



CAPÍTULO 15 - A TRILHA

Origem remota

Sua abertura remonta a meados do século passado, por mérito dos sesmeiros que deram origem à penetração naquele extremo da costa sudeste da Ilha, em busca de possíveis áreas propícias às atividades agrícolas da época, que eram a base de sustentação de sua economia. Mas somente na última década ainda do século passado é que passou a ser percorrida com frequência, após o Ministério da Marinha haver divulgado cogitações de construir um farol no extremo avançado do promontório, não havendo encontrado outra alternativa, apesar da distância, do que instalar seu ponto principal de apoio no bairro do Sombrio.

Isso devido à extrema precariedade (agravada pelos perigos) dos desembarques nos rochedos da costeira existente no sopé do local escolhido para erguimento do farol, ao passo que no Sombrio os desembarques se faziam com total segurança e especialmente a qualquer tempo, dado o abrigo seguro propiciado pelo mar sempre manso, na enseada fronteira.

Por esse fator, a movimentação pela trilha intensificou-se com a vinda cada vez mais freqüente do pessoal da Marinha, a partir do ano de 1893, decaindo após a conclusão das obras colimando com a inauguração do farol, no ano de 1.900.

O percurso

Cobrindo um percurso de cerca de 12 quilômetros, a trilha é percorrida comumente e de forma regular, em não mais que 4 horas de caminhada, sem o inconveniente de ter de ultrapassar espigões elevados, como é o caso da Estrada de Castelhanos (que impõe a ultrapassagem de um cume acima da cota 900).

O percurso por essa trilha é tão fascinante, que o próprio Diretor daquela antiga COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA (repetidamente citada em capítulos anteriores) decidiu não só percorrê-la inteiramente, como chegou a acampar assistindo os trabalhos dos topógrafos que estavam procedendo ao levantamento da Península.

Por causa da presença prolongada deste Diretor, o acampamento onde ele se instalou tornou-se ponto tão destacado na época, que o mapa que no final dos trabalhos veio a ser elaborado, datado de ano de 1.912, contém assinalado o local desse acampamento, sob os nomes de "Toca do Diretor" e "Água do Diretor", conforme se vê na reprodução apresentada no final deste capítulo.

A maior elevação de toda a Península do Boi não ultrapassa a cota 600, sendo inteiramente contornada pela trilha, dispensando a necessidade de transpô-la galgando-a, conforme se vê do traçado constante da mesma planta do ano de 1.912 que acaba de ser mencionada.

Cogitação viária

Os repetidos acidentes com navios nas falésias e costões penhascosos que ladeiam a inteira Península (como a tragédia ocorrida com o nacional GUARANY, o espanhol PRINCIPE DE ASTURIAS, o alemão S. NICOLAS e o americano WESTERN WORLD), agitaram a imprensa trazendo à tona sucessivas discussões acerca da oportunidade de se construir uma verdadeira estrada até o local daquele farol, como por exemplo pode ser lido pelo que foi publicado no jornal O ESTADO DE SÃO PAULO em sua edição de 20 de julho de 1.935, onde sob o título VILLA BELLA - ESTRADA PARA A PONTA DO BOI, foi colocado: "Causou a melhor impressão nesta localidade a notícia divulgada pelo "O Estado de São Paulo", em seu serviço telegráfico do Rio, de 9 do corrente, de que o Dr. Luiz de Toledo Piza Sobrinho, secretário da Agricultura, havia comunicado ao contra-almirante Graça Aranha, diretor da Navegação; que seria construída, pelo Estado, uma estrada ligando esta Villa ao farol da Ponta do Boi, no lado extremo do sul da Ilha, no mar alto, e que serve para assinalar aos navios em trânsito a zona mais perigosa da nossa costa."

"Essa ligação de muito tem estado em cogitação e estudo pelo departamento competente do Ministério da Marinha com o concurso para a demarcação do plano, do Sr. Lamberto Wolf, técnico aqui residente e velho conhecedor de todo o percurso, (sendo que) aportaram já a esta ilha, diversas vezes, navios da esquadra brasileira, entre os quais o transporte "Calheiros da Graça", para que seus officiaes encarregados tratassem do assumpto." (op. cit. pg. 05)

Só que não existindo estradas transpondo a cordilheira central da Ilha naquela época, qualquer obra viária para a Ponta do Boi teria forçosamente que começar no lado do Canal, conforme aquele mesmo jornal do ano de 1.935 destacava na ocasião: "De há muito são projetados melhoramentos na estrada já existente, que vai do bairro Sombrio àquelle ponto luminoso. Entretanto, segundo a notícia agora divulgada, trata-se da ligação da sede do município a esse bairro e, dali

para o pharol, tendo início a estrada projectada no populoso bairro do Pirahykê, a pouca distância desta Villa." (sic)

Plano de Viação Nacional

Supérfluo dizer que nada disso foi feito pelo Estado, até que no ano de 1.949, o então Deputado Federal CARVALHO SOBRINHO, grande conhecedor do problema, tanto relativo à precariedade do acesso à Ponta do Boi, como a própria falta de estradas dentro do município de Ilhabela, que estavam emperrando o desabrochar de sua vocação turística (que seria a única diretriz onde procurar um mínimo de desenvolvimento), decidiu apresentar uma EMENDA em 16 de abril de 1.952, ao PLANO DE VIAÇÃO NACIONAL, propondo a abertura daquela de' há muito prometida mas não efetivada, estrada dentro da Ilha.

Trata-se da EMENDA AO PROJETO n.º 326 do CONGRESSO, originário do ano de 1.949, da qual está sendo juntada em anexo a capa da propositura apresentada, contendo a assinatura de seu autor.

Ainda nessa ocasião a idéia não vingou, porque a aquela altura o Congresso estava entendendo que estradas do Plano Nacional só poderiam ser admitidas aquelas que servissem a mais de um Estado, passando à responsabilidade dos respectivos Governos Estaduais aquelas que comesçassem e terminassem dentro de um mesmo Estado. Assim, a emenda em favor de Ilhabela, apesar de suficientemente embasada, não prosperou.

Outra cogitação, ainda

O antigo vespertino da capital bandeirante "A GAZETA", em sua edição de 13 de fevereiro de 1.962, sob o título SINALIZAÇÃO DA COSTA PAULISTA É PERFEITA, noticiou a chegada a Santos do navio faroleiro "José Bonifácio" em missão mista de hidrografia e amparo à sinalização marítima.

Do corpo dessa notícia, destaca-se o seguinte: "O comandante do JOSÉ BONIFÁCIO prestou-nos interessantes declarações sobre a missão que desempenha. Foram colocados faroles nas Ilhas do Viana e das Cabras e descarregado grande parte do material referente à iluminação do Farol da Ponta do Boi, operação difficilima e perigosa, em que se empregaram várias embarcações e muitos homens. A propósito, será enviada uma sugestão à Diretoria de Hidrografia, acertando a abertura de uma estrada da Pirabura até o Farol, pois o costão que o cerca é perigosíssimo, atestando os cascos de navios lá afundados, essa afirmação." (xerox anexo)

Trilha da Pirabura

Mas o que veio a ser aberto não foi uma estrada, mas apenas uma trilha, unindo o farol da Ponta do Boi com a Ponta da Pirabura, cobrindo um percurso de 5 quilômetros e meio, contornando a encosta numa cota altimétrica média de 125 m acima do nível do mar.

Essa trilha é percorrida permanentemente pelos fareiros que prestam serviço na Ponta do Boi, prestando assistência igualmente ao farol da Ponta da Pirabura, que foi inaugurado no ano de 1.932.

Anexos

Conforme menção feita, em seguida são apresentadas cópias dos jornais mencionados, quais sejam um recorte do jornal "O Estado de São Paulo" de 20 de julho de 1.935, e um do antigo vespertino da capital bandeirante "A Gazeta" de 13 de fevereiro de 1.962.

Além ainda da folha de capa da Emenda ao Plano de Viação Nacional, firmada pelo próprio autor que a apresentou em 16 de abril do ano de 1.952, além de um recorte da planta datada do ano de 1.912 elaborada pela antiga COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA DO ESTADO DE SÃO PAULO que fez o levantamento completo de seu traçado, bem como um recorte da CARTA n.º 1.614 da DHN, mostrando por inteiro a Península do Boi, com o traçado daquela trilha.

E ainda um recorte do levantamento aerofotogramétrico elaborado pela antiga TERRAFOTO S.A. tendo assinalados os cumes da cota 600 do Morro do Mirante, que não se faz necessário ultrapassar, por serem contornados pela trilha.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PLANO DE VIAÇÃO NACIONAL

Emenda ao Projeto nº 326, de 1949.

Inclua-se onde convier:

Estrada de rodagem que ligue a cidade de Ilhabela
aos faróis de Ponta do Boi e da Pontade Pirabura.

S.S., em 16 abril de 1952.

Carvalho Sobrinho
Carvalho Sobrinho

Folha de capa da emenda datada da Sala de Sessões em 16 de abril de 1.952, apresentada ao Congresso Nacional pelo Deputado Federal Carvalho Sobrinho, propondo a inclusão no PLANO DE VIAÇÃO NACIONAL, de uma estrada ligando a cidade de Ilhabela com os faróis da Ponta do Boi e Pirabura.

TERÇA-FEIRA, 13 DE FEVEREIRO DE 1963

Sinalização da costa paulista é perfeita

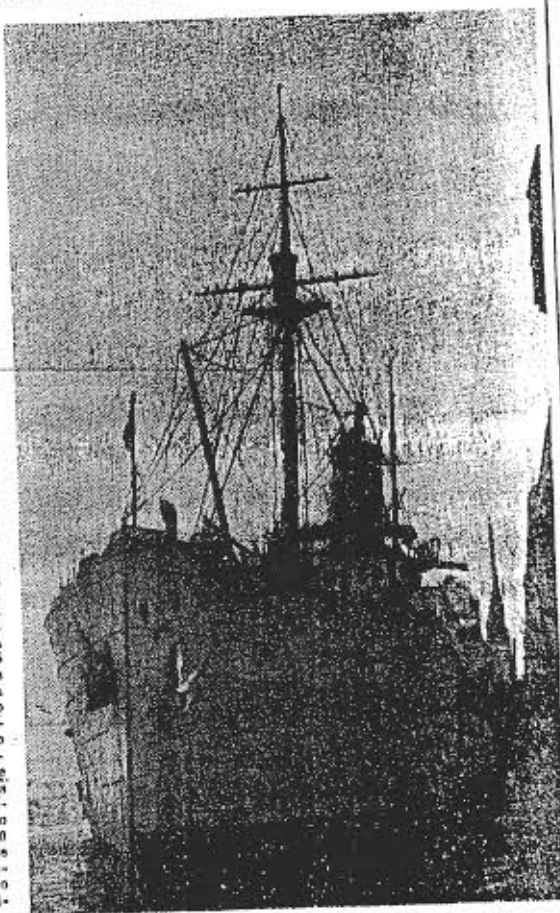
Será iluminado o farol da Ponta do Boi — Gigantescas bóias construídas em São Paulo — Em Santos o navio-faroleiro "José Bonifácio"

Santos, 13 (Dep. A GAZETA) — Encontra-se atracado ao cais do armazém n.º 12, o navio faroleiro "José Bonifácio", da Diretoria de Hidrografia e Navegação, em missão mista de hidrografia e amparo à sinalização marítima. Construído em 1908, na Inglaterra, para a Companhia Nacional de Navegação Costeira, foi utilizado como mercante até 1931, com o nome de "Ilapema". Em 1931, foi entregue à Marinha, sendo classificado como navio auxiliar, com a denominação de "José Bonifácio", em 1932. Após a sua transformação em navio hidrográfico, fez o levantamento do porto de Ilheus, São Sebastião e Ilha dos Abrolhos, levantando carta localizando suas ilhas e recifes. Possui uma tripulação de 170 homens, está sob o comando do capitão de fragata Paulo Githay de Alencar.

A SINALIZAÇÃO DO LITORAL PAULISTA

O comandante do "José Bonifácio" prestou-nos interessantes declarações sobre a missão que desempenha. Foram colocados faróis nas ilhas do Viana e das Cabras e descarregado grande parte do material referente à iluminação do Farol da Ponta do Boi, operação difícil e perigosa, em que se empregaram várias embarcações e muitos homens. A propósito, será enviada uma sugestão à Diretoria de Hidrografia, visando a abertura de uma estrada, de Pirabura até o Farol, pois o custo que o casco de navios já afundados essa afirmação. No entanto, ressaltou o comandante Alencar, que o Balizamento do litoral do Estado de São Paulo é dos mais perfeitos do mundo e as catástrofes marítimas que se registraram, devem-se a outros fatores e não à deficiência de iluminação orientadora. E aguardado o embarque de 15 bóias de 2.500 quilos cada uma, 4 de 1.000 e 4 de 2.500 quilos, construídas pelas indústrias de São Paulo, para que o "José Bonifácio" volte à sua atividade.

Após a chegada ao Rio de Janeiro serão iniciados os preparativos para uma viagem de 6 meses, até Belém, em comissão mista de hidrografia e sinalização. Será realizado o balizamento dos portos, pintura e recuperação dos faróis e enquadramento na praxe internacional. Finalizou o comandante do "José Bonifácio", dizendo que as nossas costas marítimas são consideradas, pelas mais adiantadas nações, como modelos. O almirante Malote Maia, quando em visita aos Estados Unidos, ouviu referências a esse respeito, tendo-se também recebido, da Suécia, Noruega e outros países, cartas elogiosas sobre os bons levantamentos marítimos.



O navio faroleiro "José Bonifácio" atracado ao cais do armazém n. 12

A GAZETA

Propriedade da FUNDACÃO CASPER LIBERO — 1941/1942
ANO LXI — SÃO PAULO — TERÇA-FEIRA, 13 DE FEVEREIRO DE 1963 — Caixa Postal 2.140

O ESTADO DE S. PAULO

JULIO MESQUITA

SECRETARIO DE AGRICULTURA

ESTADO DE S. PAULO - IMPRESSÃO

EM 20 DE JULHO DE 1925

IMPRESSÃO

DE S. PAULO - S. PAULO

NUM. 21.171

ESTADO DE S. PAULO

VILLA BELLA

Estrada para a Ponta do Boi

Causou a melhor impressão nesta localidade a notícia divulgada pelo "O Estado de S. Paulo", em seu serviço telegraphico do Rio, de q do corrente, de que o dr. Luis de Toledo Piza Sobrinho, secretario da Agricultura, havia communicado ao contra-almirante Oraca Araujo, director da Navegação, que seria construida, pelo Estado, uma estrada ligando esta villa ao pharol da "Ponta do Boi", no lado extremo do sul da ilha, no mar alto, e que serve para abastecer aos navios em transito a zona mais perigosa da nossa costa.

De ha muito são projectados melhoramentos na estrada, já existente, que vai do bairro Sombrio áquelle posto luminoso.

Entretanto, segundo a noticia agora divulgada, trata-se da ligação da sede do municipio a esse bairro e, dahi, ao pharol, tendo inicio a estrada projectada no populoso bairro do Pirahyké, a pouca distancia desta villa.

Assim sendo, como tudo faz crer, é uma obra de benemerencia que Villa Bella ficará devendo ao actual secretario da Agricultura, depois vem ella de encontro ao desejo ha muito alimentado pela nossa população, qual seja a ligação do canal de S. Sebastião ao lado leste da ilha.

Essa ligação de muito tem estado em cogitação e estudo pelo departamento competente do Ministerio da Marinha, com o concurso para a demarcação do plano, do sr. Lamberto Wolff, tecnico, aqui residente e velho conhecedor de todo o percurso, sem emtanto ter logrado, até hoje, realisação por parte do governo federal.

Aportaram já a esta ilha, diversas vezes, navios da esquadra brasileira, entre os quaes o transporte "Castelhanos da Graça", para que seus officiaes encarregados tratassem do abastecimento.

Será, naturalmente, esse o plano traçado para a nova estrada e

que, além do objectivo visado de acesso ao pharol, muito beneficiará o bairro de Castelhanos, onde é forte o plantio de bananas e a produção de aguardente, cujos productos, até agora, soffrem séria difficuldade de transporte.

A mercaderia, nessa zona embarcada, tem que o ser em canoas e vogas, quando o mar o permite, após longas horas e ás vezes dias, para depois chegar á sede do municipio, onde fazem o transbordo para as lanchas de condução a Santos.

Beneficia ainda a estrada o bairro Sombrio, exclusivamente pescador, de onde sabe a maior parte do pescado que suppre o mercado de Santos e interior do Estado.

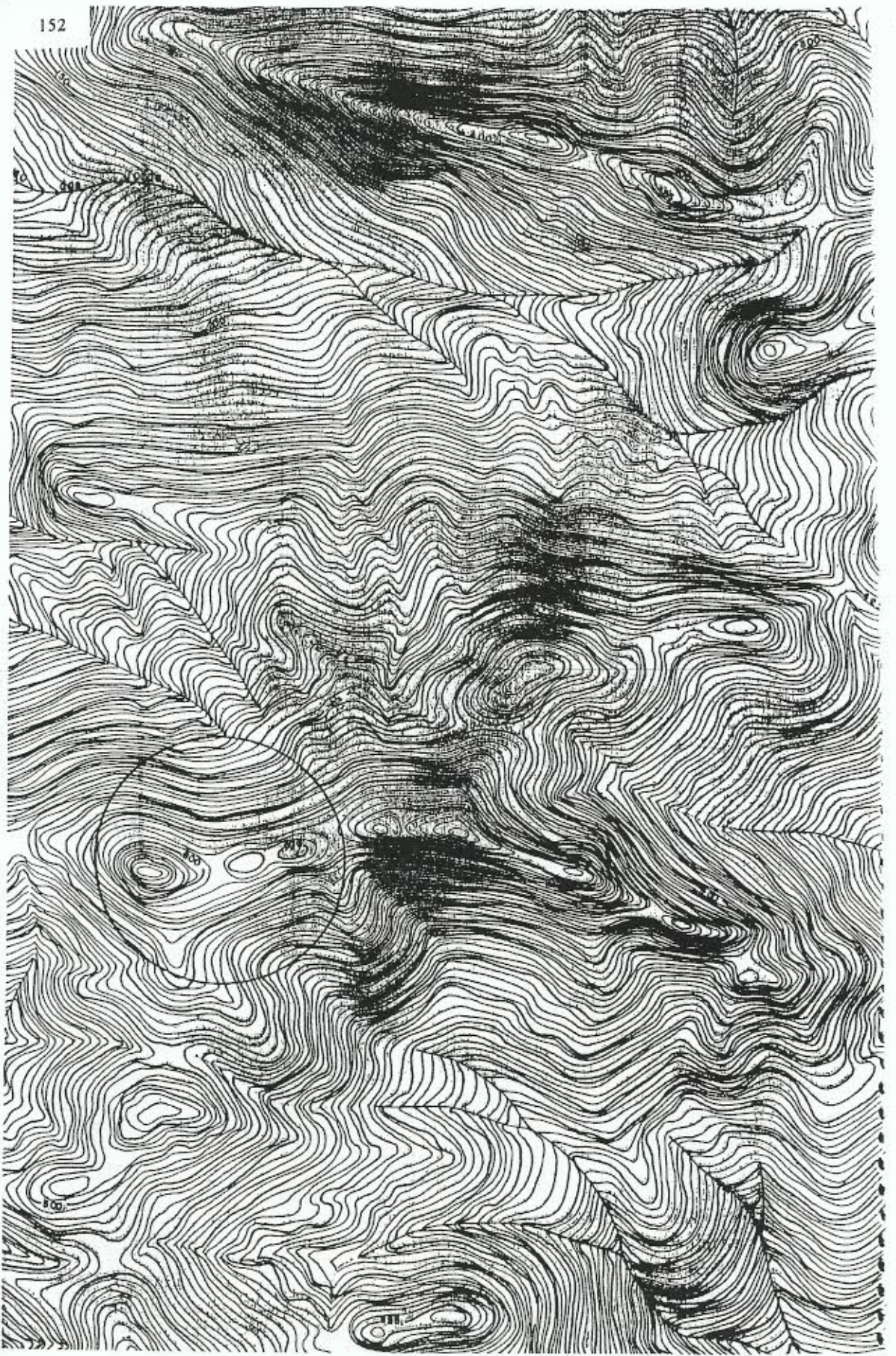
O proprio abastecimento da população desses bairros ficará mais commodo, facilitando ao commercio generos mais frescos e mais baratos.

Mesmo para os turistas que aqui aportam, será de grande utilidade esse melhoramento, visto que todos que se dirigem a esta paragem desejam admirar a magnifica bahia de Castelhanos, com frente para o mar alto, á vista das longinquoas ilhas dos Buzios e da Victoria, bem como o pharol da "Ponta do Boi", passando pela famosa Ponta do Pirabura, onde tantos transatlanticos têm periclitado, entre os quaes o hespanhol "Principe das Asturias" e o norte-americano "Western World", para citar apenas os que mais oalaram no espirito publico.

Essa estrada é, assim, por todos os titulos, uma obra de grande alcance.

Além desse melhoramento para Villa Bella, vai ainda o proprio pharol passar por serias reformas, com o estabelecimento de um radio-pharol, projectado pelo Ministerio da Marinha, medida de utilidade pratica, pelo elevado numero de embarcações que demandam o sul do continente, com passagem forçada pela "Ponta do Boi", cuja travessia é quasi sempre em mar agitado, com grande perigo para os navegantes, principalmente na época das grandes cerções.

O sr. secretario da Agricultura vai, com a construcção dessa estrada, trazer grande impulso ao progresso de nossa terra.



CAPÍTULO 16 - SARANDAGEM

O trânsito pela trilha

Falou-se no capítulo anterior, no aumento da circulação dos antigos moradores pela trilha do Sombrio, a partir da chegada de notícias acerca da cogitação das autoridades da Marinha do Brasil, de construir um farol orientador da navegação noturna em seu extremo, na Ponta do Boi, onde só se poderia chegar partindo do Sombrio. Na época a trilha era tão larga e tão cuidada, que tinha o nome de "estrada".

Mas outros fatores coincidentes haviam feito com que durante muito tempo essa "estrada" fosse transitada com extrema freqüência, basicamente pela curiosidade de conhecer um local destacadamente diferente para passeios e ociosidade, onde o contato com a natureza era fascinante e a pesca extremamente farta. Diferente de qualquer outro local à beira-mar de toda a ilha de São Sebastião.

Lei Áurea

Naquela época a população acabara de sofrer um rude golpe com a libertação dos escravos, cujo evento resultara na desagregação de forma abrupta, não apenas da estrutura operacional dos engenhos e lavoura canavieira, mas de toda a agricultura em geral, sumamente dependente da mão-de-obra africana.

Agravado pela lembrança do infausto, representado pelo brutal assassinato da senhora do engenho dos Castelhanos, em plena praia, por um escravo que logo depois imolou-se, abrindo o ventre com a mesma faca com que tirara a vida de sua dona.

A desorientação tornou-se generalizada, seguida de forte apatia que redundou em profundo desinteresse pelas coisas, não sabendo as pessoas o que fazer e o que iria acontecer, desfalcados de quem fizesse os trabalhos mínimos, desde os essenciais dentro de casa.

Proclamação da República

À apatia seguiu-se um desânimo, complicado ainda mais pelas notícias de haver sido proclamada a República, ninguém compreendendo o significado da mudança havida na estrutura política da Nação. O pouco que sabiam provinha dos chegados da Capital, dizendo tratar-se de algo bom e benfazejo aos interesses do povo, não obstante não atinassem com o significado disso.

Com a proclamação da República, passara a vigorar a primeira Constituinte, separando-se a Igreja do Estado, e instituindo-se o casamento civil - o que era difícil de ser entendido por aqueles moradores, especialmente aqueles dos povoados do lado de trás da Ilha. Já fortemente prejudicados pelo abandono dispensado pelo Governo da Província à Estrada de Castelhanos, que, após a proibição definitiva da importação de escravos, nela introduzira sua última melhoria no ano de 1879, deixando, a partir de então, seu leito à mercê dos aguaceiros, que a haviam tornado intransitável.

Mas o que mais veio a perturbá-los foi a notícia do banimento do Imperador, D. Pedro, até então tido como figura principal da Nação, centro do poder - ao qual todos deviam respeito e acatamento. Não conseguindo entender como de um momento para outro, pessoa tão poderosa (e estimada), poderia haver sido mandada embora do País.

Lentamente, da apatia passou-se a um desejo de esquecimento de tantas coisas complicadas que haviam acontecido uma atrás da outra, procurando as famílias distrair-se, alheando-se do que não entendiam direito. E procuraram distrair-se, passeando, visitando-se, de povoado em povoado.

A essa altura, para os moradores do lado de trás da Ilha, a "estrada" do Boi vinha exercendo um fascínio irresistível, por levar a algo não só diferente, mas especialmente distante; além de desconhecido. Permitindo, aquele local, a transformação do estado de alheamento, em algo como que de euforia, já que os divertimentos, distrações e fatores de lazer naquele lado da Ilha, eram sumamente sóbrios e restritos.

Pedra da Bolacha

E como o passeio por aquela "estrada" era tido como fator de grande descontração, tornaram-se freqüentes os encontros de famílias em seu extremo final, onde se entretinham e se divertiam entre o imenso amontado de formações rochosas que caracterizam a costeira que circunda o promontório, apesar de tratar-se de lugar perigoso,

inclusive no trecho onde está um matacão de formato próprio, que passou a ser conhecido como "Pedra da Bolacha".

Para eles tratava-se de um entretenimento tão diferente de seu dia-a-dia costumeiro, que tanto os passeios como o local na costeira passaram a ser chamados de SARANDAGEM, como sinônimo de ociosidade.

O que consta nos dicionários

O próprio "Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa" (11ª edição, editado pelo Ministério da Educação ano 1.994, pg. 1.029), consigna:

"SARANDAGEM - s.f. vadiagem, vagabundagem".

Por sua vez, o "Dicionário Brasileiro Globo", da Editora Globo (17ª edição, ano 1.991), consigna:

"SARANDAGEM - s.f. (bras.) vadiagem; vagabundagem."

E por sua vez o "Dicionário Barsa da Língua Portuguesa" (Ed. Melhoramentos, ano 1.980, pg. 1.116), consigna:

"SARANDAGEM - s.f. vadiagem, vagabundagem."

Não bastassem essas definições, há ainda o "Dicionário Melhoramentos da Língua Portuguesa" (Ed. Comp. Melhoramentos de São Paulo, ano 1.977, 8ª edição, pg. 838) que diz:

"SARANDA, adj. Vadio, vagabundo."

"SARANDAGEM, s.f. vadiagem, vagabundagem."

Jornal de 1.935

No capítulo anterior, falando da TRILHA, foi reproduzido o trecho de uma notícia publicada no jornal "O Estado de São Paulo" de 20 de junho de 1.935, em que se mencionou o nome do técnico Lamberto Wolf como autor dos estudos para o traçado da trilha unindo a Ponta do Boi ao farol da Ponta da Pirabura.

Pois bem. No "croqui" feito na época a pedido da Marinha para o traçado desta trilha secundária Boi-Pirabura, o autor foi específico em apontar do lado oeste do local onde havia sido erguido o farol da Ponta do Boi, o ponto onde se situa o matacão denominado PEDRA DA BOLACHA, exatamente na costeira de contorno daquela

extremidade, caracterizado por aquilo que ele denominou da PEDRAS DE SARANDAGEM.

No final deste capítulo vai apresentada uma reprodução parcial deste "croqui", datado do ano de 1.935 (cedido gentilmente por D. Iracema F. Lopes Corrêa).

Dicionário do IBGE

Aliás, o DICIONÁRIO GEOGRÁFICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, de Gastão César Bierrembach de Lima (publicação IBGE ano 1.943, Boletim n.º 2, pg. 392), por sua vez consolida esta denominação provinda de um antanho remoto, ao consignar:

"SARANDAGEM - ponta na Ilha de São Sebastião, também denominada Ponta do Boi".

Mapa de 1.912

E tão certo era esse nome, que a própria antiga COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA DO ESTADO DE SÃO PAULO reiteradamente mencionada em capítulos anteriores, naquele seu mapa da Ilha de São Sebastião datado de ano de 1.912, colocou, no extremo do local de que está-se falando, a denominação "PONTA DO BOI ou da SARADANGEM", no pé do farol.

Recorte ampliado deste detalhe do mapa de 1.912, vai igualmente apresentado no final deste capítulo.

