

ILHA DA RITA E ILHA DA PAZ

MILTON SERGIO SILVA **CORRÊA***
Capitão de Mar e Guerra (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução
Ilha da Rita
Delegacia da Capitania de Santa Catarina
em São Francisco do Sul
Ilha da Paz
Terminal Oceânico
Reflexão

INTRODUÇÃO

Nas primeiras décadas do século XX, em Santa Catarina, na Baía de Babitonga, sobressaía o Porto de São Francisco do Sul como importante ponto estratégico na Região Sul do País. A existência de rede ferroviária que se ligava ao interior, subindo a Serra do Mar,

permitia a comunicação do porto com a cidade de Joinville, esta já iniciando seu destaque no parque industrial do Estado. Também existia um campo de aviação implantado pela Marinha antes da criação do Ministério da Aeronáutica, na região contígua ao Forte Marechal Luz, do Exército, e à saída da barra da Baía de Babitonga.

* Serviu na Corveta *Bahiana*, no NTrT *Barroso Pereira* e no NM *Siderúrgica Nove* (na greve dos marítimos, em 1962/3). Comandou o Contratorpedeiro (CT) *Marclio Dias*. Foi imediato do RbAM *Tridente* e do CT *Espírito Santo*, delegado da Capitania em São Francisco do Sul e Capitão dos Portos do Paraná. Serviu na *Revista Marítima Brasileira* por 20 anos.

Este artigo não tem o propósito de considerar nem debater aspectos político-militares relacionados ao Brasil e à Alemanha tratados nos anos que antecederam a Segunda Guerra Mundial, como também ações e decisões durante e posteriores à guerra.

Na América do Sul, o Brasil foi o único país a aderir às Forças Aliadas que derrotaram a Alemanha, a Itália e o Japão. Foram numerosos, como é sabido, os imigrantes oriundos destas nações que fizeram e fazem parte da população brasileira.

ILHA DA RITA

Na década de 1930, durante o governo de Getúlio Vargas, foi decidida a construção de instalações de apoio a navios na Ilha da Rita, no interior da Baía de

Babitonga, a meio caminho entre Joinville e São Francisco do Sul.

Há documentos conhecidos de acordos, nos anos 30 e 40, entre a Alemanha e o Brasil para construir instalações de uma base naval. Correspondências amistosas entre os governos de Adolf Hitler e de Getúlio Vargas comprovam os entendimentos políticos que resultaram efetiva e realmente em edificações, cais acostável e tanques de óleo combustível e de água potável. A região montanhosa fronteiriça à ilha propiciou a contenção de volumoso reservatório de água, que se interligava por duto submarino a tanque para abastecer navios, no topo da ilha. Publicações em jornais e revistas na época ilustraram a “base naval nazista” em São Francisco do Sul, para receber navios e submarinos alemães em trânsito pelo Atlântico Sul.



Figura 1 – Presidente Getúlio Vargas na inauguração da Base Naval de Abastecimento na Ilha da Rita, em 1940



Figura 2 – Ilha da Rita e suas instalações, em São Francisco do Sul

DELEGACIA DA CAPITANIA DE SANTA CATARINA EM SÃO FRANCISCO DO SUL

Em agosto de 1969, apresentei-me à Delegacia para substituir o Capitão de Corveta (CC) José Lindenberg Câmara. Muito bem recebido e apresentado às autoridades e personalidades dos municípios da jurisdição da Delegacia, estas muito facilitaram as atividades profissionais e pessoais ao longo da minha gestão¹.

Meu antecessor falou-me da Ilha da Rita, porém eu não soube ou não me lembrava que já houvera ordem da Marinha para desativar a base naval na ilha.

Encontrei boa quantidade de chapas finas de cobre que haviam sido retiradas do tanque de óleo da ilha após a desativação. O cobre servia principalmente para revestir e proteger o casco da lancha do balizamento náutico, já que o gusano perfurava a madeira, nas obras vivas, provocando vazamentos para o interior da lancha.

O administrador do Porto de São Francisco do Sul, Contra-Almirante (IM) Hugo Pereira Guimarães, responsável pela ilha, deixou a meu dispor todo o material que pudesse servir à Marinha, sempre me tratando com toda a consideração².

Na ilha, havia desgastadas construções de alvenaria destinadas às instalações da

1 Em 1945-46, meu pai passou a ser gerente da firma Luiz G. A. Valente S/A em São Francisco do Sul, após deixar a gerência no Rio de Janeiro em 1943-44. A empresa tinha atividades comerciais diversas, representava armadores de navios nacionais e estrangeiros e possuía escritórios em Curitiba (sede), Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Antonina, Campo Largo, Ponta Grossa, São Luiz do Purunã, Itajaí, Laguna e Porto Alegre. Estudei na escola primária em São Francisco com 8/9 anos e tinha ótimas lembranças da cidade, do colégio e da nossa casa (chácara). Em 1954, ingressei no Colégio Naval, sendo promovido a segundo-tenente em 1960 e a capitão de corveta em 1969, ocasião em que fui voluntário para ser delegado da Capitania de Santa Catarina em São Francisco do Sul.

2 O Contra-Almirante (IM) Hugo Pereira Guimarães era filho do ex-ministro da Marinha (1931-35) e ex-governador do Estado do Rio de Janeiro (1935-37) Almirante Protógenes Guimarães (especial incentivador da aviação naval nos anos 20/30) e pai do Capitão de Mar e Guerra Protógenes Guimarães Neto (professor de Termodinâmica da Escola Naval). (Dados extraídos de resumo biográfico por Robert Pechman)

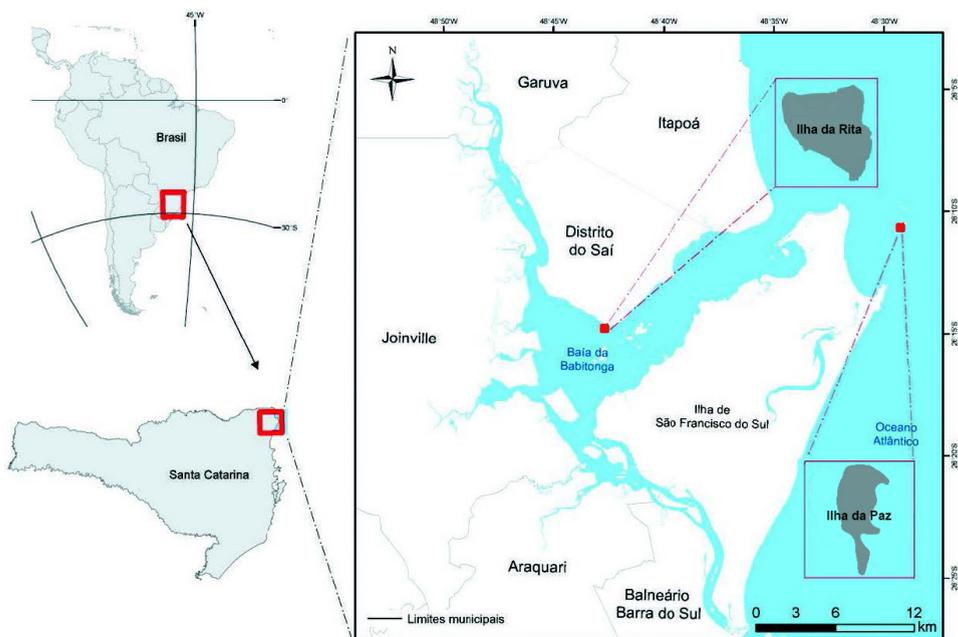


Figura 3 – Mapa com a localização das ilhas da Rita e da Paz (Adaptação RMB)
 Fonte: Grupo de Estudos Interdisciplinares de Patrimônio Cultural/Univille 2017

base e casas de madeira pré-fabricadas para servir de moradia para o pessoal civil e o militar. Após entendimentos, por deferência e boa vontade do delegado de Polícia da cidade, foram colocados à disposição alguns presos da cadeia para auxiliar no desmonte e transporte da madeira, devido à minha intenção de construir melhores instalações para a sede e o paiol do balizamento náutico, além de uma sala de aula para o Ensino Profissional Marítimo (EPM), no terreno vago e disponível da Delegacia.

Foram desmontadas cerca de quatro casas de madeira de boa qualidade, além das telhas de fibrocimento que vieram cobrir as novas instalações. A alimentação dos presos era de nossa responsabilidade, assim como os cuidados com sua vigilância. Um ou outro veio, depois, prestar serviços de pedreiro e jardineiro.

O Almirante Hilton Augusto Berutti Moreira, diretor de Portos e Costas, havia iniciado nova atividade do Ensino Profissional Marítimo na Marinha, determinando à rede de Capitancias dos Portos a execução desses cursos. Ao inspecionar as capitancias dos estados do Sul, enalteceu nossa iniciativa de construção da sala de aula e enviou recursos financeiros para completá-la e mobiliá-la.

ILHA DA PAZ

Vamos abordar agora a ilha com este peculiar e sugestivo nome. A leste da entrada para a Baía de Babitonga e a duas milhas do costão do Forte Marechal Luz, no Arquipélago das Graças, sobressaem a Ilha da Paz e seu farol, com a função de orientar navegantes até cerca de 20 milhas (alcance da luz do farol).

A aterragem dos navios era facultada pela cúpula do farol, 70 metros acima do nível do mar. O farol foi construído no início do século XX, com residências para dois ou três faroleiros, um radiotelegrafista e suas famílias. O abastecimento de querosene para o farol e de mantimentos para as famílias se fazia por batelão de cerca de sete metros de comprimento, com remadores. A faina era pesada, considerando o percurso de 10 milhas da Delegacia até a ilha, sendo metade em mar aberto. Ao chegar à ilha, após o fundeio do batelão, uma canoa transportava o material por pequeno canal entre pedras, com algum risco, mormente quando as condições de mar e vento não eram favoráveis.

Na parte baixa da ilha, existiam cinco pequenas casas geminadas para abrigar aqueles remadores. A faina continuava pesada, porque o acesso até o farol se fazia por trilha estreita e escorregadia. Havia, porém, solução curiosa: empregar uma mula – forte, esperta e temperamental –, que valia por alguns homens no transporte de carga. Ela precisava ter o cabresto colocado antes que ficasse à vista o batelão, ou da lancha do balizamento náutico que o substituíra nos anos 50. Se não fosse assim, o animal se escondia para não trabalhar, além de ter preferência por pessoa que a conduzisse. Tentou-se trazer um burro para ajudá-la nas árduas tarefas, entretanto ele era menor e mais fraco que ela e durou pouco – a mula ainda viveu vários anos.

Ocorreu, neste meio-tempo, uma solução adequada, exequível e aceitável:

A trilha para o alto da ilha foi se transformando em ruela íngreme, mas segura e abaulada para escoamento da água da chuva, favorecendo o trânsito

um dos presos de bom comportamento da cadeia, de nome Teixeira, era especialista em manejo e corte de pedras. Tinha família de 13 filhos, sendo o mais velho de 17 anos. Aceita e admitida a família Teixeira por seu trabalho, a trilha para o alto da ilha foi se transformando em ruela íngreme, mas segura e abaulada para escoamento da água da chuva, coberta com conchas, pequenas pedras e cascalho, favorecendo sobremaneira o trânsito. As rochas que foram cortadas apresentaram agradável e ajustado trajeto para o topo da ilha.

A família ocupou duas a três casas geminadas da parte baixa, recuperadas, limpas e prontas para acomodá-la. Estabeleci rotina para o seu trabalho: pela manhã, Teixeira pronificava obras para a Marinha, ajustando o acesso ao farol, e após o almoço, a família preparava pedras e paralelepípedos para vender à Prefeitura de São Francisco do Sul,

esta dedicada a capear ruas e refazê-las a um custo menor que no mercado local. O produto desta venda era 60% para a família Teixeira, 20% para a manutenção da lancha e combustível, e o restante para a guarnição da lancha, responsável pela carga, descarga e manuseio das pedras.

A vista do que constataria pelo ótimo desempenho dos trabalhos do Teixeira, resolvi me aventurar na construção de um pequeno cais para atracação da lancha. Procuramos lugar que sofresse menos influência de ondas e ventos, mas, principalmente, como alternativa viável ao canal que se acessava pela canoa. Apesar da dificuldade, o Teixeira encontrou local



Figura 4 – Farol da Ilha da Paz

em que a rocha permitiu ser cortada com o menor declive possível para o pretendido e futuro cais.

O Sr. Batista, mestre de obras da cidade, experiente, confiável e dedicado, trabalhou conosco todo o tempo, orientando-nos. Para iniciar a obra, ainda recebemos ajuda substancial da Rede Ferroviária, que nos doou trilhos para cravarmos em fundo de areia firme, a quatro metros de profundidade. Depois de algumas tentativas, mergulhamos, o Faroleiro Mário e eu, logrando posicionar quatro sapatas quadradas de concreto armado, com furo para passagem dos trilhos. Com bate-estaca improvisado, usando o pau de carga da lancha, conseguimos instalar o conjunto a 5 e 2,5 metros das pedras da borda. Verticalmente, sobre as sapatas, colocamos caixonetes de madeira para envolver os trilhos, vergalhões, ferragens e mistura de cimento, areia, brita e secante. Sabendo que a água salgada prejudicaria a consolidação daquela mistura, aguardamos quase um mês para comprovar rigidez nos pés direitos e nas longarinas que se ligavam

à terra. Instalamos amarreta para impedir que a lancha não abalroasse muito o cais, mas às vezes ocorria algum impacto. Valeu a pena tentar e construir aquele cais!

A atividade do Teixeira durou mais ou menos um ano, até seu julgamento no Juizado Civil, em concorrida sessão de público em São Francisco do Sul, ocasião em que ele foi condenado, para consternação nossa e de seus amigos, que julgaram injusta a sentença. Ele foi enviado para um presídio estadual por mais um ano. Em seguida, já em liberdade, conseguiu adquirir pequena pedreira junto à cidade e prosseguir em sua vida pessoal e profissional. Para nós, foi excelente “funcionário” e pessoa merecedora de respeito e consideração.

TERMINAL OCEÂNICO

O CC Câmara entregou-me estudo comparativo entre os portos do sul do Brasil, relacionando parâmetros e características de cada um, como profundidade, canal de acesso, correntes, variações de maré,

infraestrutura portuária, meios e vias de transporte e refinarias, entre outros. Refleti por algum tempo e resolvi remeter cópia do estudo ao Almirante Floriano Peixoto Faria Lima, diretor da Petrobras, expondo vantagens de nosso porto em relação a Paranaguá, Itajaí, Laguna, Imbituba, Rio Grande e Porto Alegre.

Em março de 1970, fui surpreendido por visita de comissão de funcionários e técnicos da Petrobras para confirmar e ampliar aquele trabalho. Lembro que, na metade de 1970, decidiu-se instalar boia oceânica no litoral francisquense, em frente à Praia da Enseada, e que se interligava por oleoduto de 30 polegadas de diâmetro e comprimento de 117 quilômetros à Refinaria de Araucária, a quase mil metros de altitude, junto a Curitiba.

Os documentos oficiais do Poder Executivo autorizando a instalação do oleoduto, desapropriação de terras e demais especificações que regem tais empreendimentos foram assinados pelo Presidente Emílio Garrastazu Médici.

REFLEXÃO

Fatos e atos ocorridos na cidade de São Francisco do Sul marcaram minha vida pessoal e de minha família, proporcionando-nos justas alegrias e recordações, desde os primeiros anos do colégio primário, em 1945, com meus pais e dois irmãos, e depois com minha mulher e dois filhos na honrosa função de delegado da Capitania³.

As ilhas da Rita e da Paz significaram episódios no transcorrer da minha existência, mas também, sem dúvida, a convivência e o relacionamento

com as sociedades dos municípios que faziam parte da jurisdição foram fatores preponderantes da minha formação, com os exemplos e as lições que tive o privilégio de receber do povo que lá vivia.

Talvez caiba aqui sugerir aos jovens oficiais de Marinha que aproveitem, ao longo da carreira, oportunidades de exercer missões em que lidem com o povo e a sociedade, pois há muito a aprender com essa coexistência.

A Delegacia de São Francisco propiciou convivência com a sociedade da jurisdição e foi fator preponderante em minha formação

3 A relação com o Prefeito José Camargo, de São Francisco do Sul, foi intensa e amigável, fazendo com que eu aceitasse assumir a Secretaria Municipal de Esportes. Assim foi que, após adequada preparação das equipes, aí incluídos militares de nossa Delegacia, participamos dos Jogos Abertos de Santa Catarina (Jasc), em março de 1972, obtendo o segundo lugar na competição, à frente de cidades muito maiores, somente perdendo para Florianópolis. Um nadador francisquense fez questão de participar dos Jogos. Ele era da equipe principal do Fluminense Futebol Clube e venceu, com sobras, todas as provas que disputou; foi, no entanto, desclassificado em julgamento controverso, o que resultou na nossa perda do primeiro lugar dos Jasc. Da excelente convivência com o CC Thiago de Moraes, capitão dos Portos do Paraná, e fruto da boa relação com os Iates Clubes, propusemos e realizamos, na Semana da Marinha, regatas de lanchas a motor entre os clubes do Paraná e de Santa Catarina, por três anos seguidos, reunindo mais de 60 lanchas de sete clubes de cada vez, algumas alcançando mais de 50 nós em mar aberto, entre Guaratuba (PR) e São Francisco. O Comando da Zona Aérea de Curitiba proporcionava segurança com avião sobrevoando as lanchas concorrentes, no percurso de 20 milhas em mar aberto.

AGRADECIMENTOS

Ao Vice-Almirante (EN) Elcio de Sá Freitas, devo agradecer o persistente conselho de não desistir de estudar, relembrar e escrever. Fomos responsáveis – ele muito mais do que eu – por matérias primordiais e exemplares para a nossa Marinha e que resultaram no livro *A Busca de Grandeza*, fundamental para o nosso País.

Com empenho, concito ao cidadão-oficial que não deixe de lê-lo, pois está entre os mais importantes livros dos

últimos cem anos das Forças Armadas. Lembra sempre o almirante da importância da *Revista Marítima Brasileira* e dos contínuos artigos que lá são publicados, trazendo ensinamentos dos mais competentes autores para nossa nação e que tive a honra e o privilégio de conhecer ou de ler quando elaborei o Índice Remissivo, que abrange desde o primeiro exemplar da publicação, de março de 1851, completando o que foi iniciado pelo Vice-Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, editor da revista por 20 anos.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; Santa Catarina;

<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Abastecimento; Docagem; Sinalização Náutica;

BIBLIOGRAFIA

ILHA DA RITA – Wikipédia, ihgb.org.br, ndmais.com.br, facebook.com, Youtube – Nosg Drone-iboldi, Youtube – Rica Oficial; Youtube – Marcel Jurado – FPV Bacana.

ANAIS DO II SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE (13 a 15\10\2014). Representações... Ilha da Rita, Cibele Dalina Piva Ferrari e Sandra P. L. de Camargo Guedes.

ILHA DA PAZ – Wikipédia, cidade-brasil.com.br, Guia de Turismo Brasil.