



FARÓIS DE IMBITUBA

CRONOLOGIA – 1799 A 1989

- FAROL “VELHO” (extinto)
- FAROL DA PONTA GRANDE (posições topográficas anterior e atual)
- FAROL DA ILHA DAS ARARAS
- FAROL DA PONTA DO CATALÃO

FARÓIS DE IMBITUBA

CRONOLOGIA – 1799 A 1989

As transcrições adiante apresentadas tiveram seu teor passado para a ortografia atual, tendo sido corrigidos os evidentes erros de traslado paleográfico e grafadas por extenso as abreviaturas encontradas. Entretanto, os nomes próprios foram mantidos na grafia dos originais.

1799.05.##

Produzido um mapa manuscrito intitulado :



PLANNO. DA ARMAÇÃO. E ANCIADA DE INBETUBA MANDADO TIRAR PELLO GOV.º INTERINO IOAÕ ALBERTO DE MIRANDA RIBEIRO PELLO TENENTE MANOEL. IOZE XAUJER PALMEIRIM. NO MEZ DE MAIO DE 1799.

(sic)

Mede 65 x 82 cm, desenhado a nanquim, com as edificações aquareladas em vermelho.

No quadro de legendas constam as convenções abaixo, trazidas para a ortografia atual:

- A** – Casas pertencentes ao destacamento
- B** – Casa dos tanques do azeite
- C** – Casas do engenho
- D** – Casa do administrador
- E** – Redente com quatro peças de ferro
- F** – Senzalas dos escravos
- G** – Novas senzalas
- H** – Carreira das lanchas
- I** – Cabrestante
- L** – Ponta da calheta.

O petipé de 200 braças serve para a distância que vai do ponto **B** ao ponto **M** e deste para o ponto **N**. O petipé de 100 braças serve para a distância que vai das casas da guarda até a ponta da calheta; a linha de pontinhos **O.P.** é o caminho que vai para a praça de Vila Nova.

M – Lugar onde os navios dão fundo.

(consta petipé duplo, graduado para 100 braças e para 200 braças)

Nas proximidades do ponto **L** existe uma marca indefinível com o aspecto aproximado de uma flecha.

A carreira de lanchas e a ponta da calheta estavam situadas na extremidade do trecho de costão rochoso do Morro de Imbituba, que delimita pelo lado sul a enseada de Imbituba, futuro Porto de Imbituba.

As instalações acima legendadas aparecem no inventário da armação baleeira de Imbituba feito em 11/11/1816, cujo detalhamento fornece também as respectivas dimensões em palmos.

O original desse mapa faz parte do acervo da Rede de Bibliotecas Integradas da Marinha do Brasil – Rede BIM, sob o número de chamada M 912.8164 P172p.

Em 1828 foi feita uma cópia modificada desse mapa de 1799, medindo 53,7 cm por 81,6 cm, que se encontra arquivada na Mapoteca Histórica da Diretoria do Patrimônio do Exército Brasileiro. Nessa nova versão as convenções são praticamente idênticas, exceto por um detalhe: o local “L” indicado na planta de 1799 como sendo a ponta *calheta*, foi apontado na cópia de 1828 como sendo a ponta da *griseta*.

(http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/pergamum/biblioteca/fotos.php?cod_acervo=20594)(ELLIS, Myriam. **As Feitorias baleeiras meridionais do Brasil Colonial**. 1966. Tese de Livre Docência – Cadeira de História da Civilização Brasileira – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo. São Paulo – SP. – p.118) (Arquivos do compilador)

NOTAS:

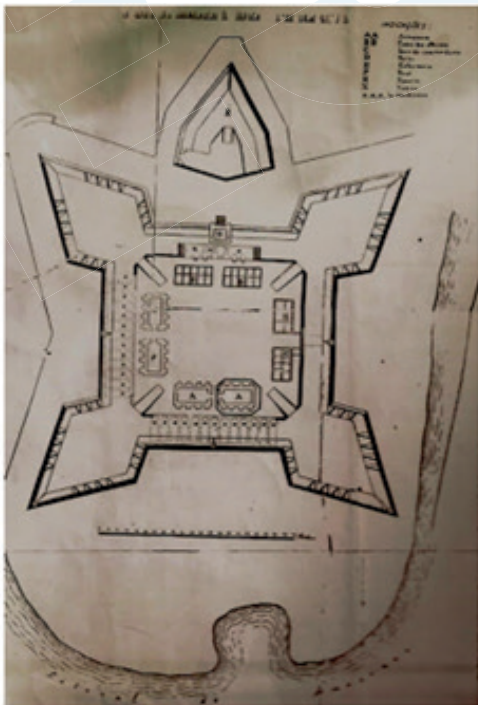
1. As informações contidas no texto do verbete permitem presumir o seguinte :

- No plano de 1799 a marca indefinível com o aspecto aproximado de uma flecha, existente nas proximidades de “L”, teria sido ali colocada pelo autor do trabalho para indicar um local adequado à instalação de um ponto luminoso.
- Na cópia de 1828 o registro do termo *griseta* talvez não tivesse sido originado por equívoco na transcrição paleográfica do vocábulo *galheta*, mas sim pelo fato de lá existir efetivamente, decorridos 29 anos, uma lamparina.
- No presente caso essa luminária teria possivelmente maiores dimensões que as de uso doméstico, de modo a obter-se uma luz mais visível para orientação dos navegantes que durante a noite demandassem o ancoradouro da armação de pesca de baleias.
- Se admitidas como verdadeiras essas hipóteses, pode-se considerar que tal utensílio, apesar de suas limitações, foi um diminuto precursor do primeiro farol inaugurado em Imbituba em 09/08/1882, possivelmente erigido no mesmo local de colocação da griseta.

2. Glossário relativo ao texto do verbete:

- **redente** – entrincheiramento ininterrupto cujo interior apresenta ângulos salientes e reentrantes; ver adiante, como exemplo, figura da *Fortaleza de São José de Macapá*, bastante ilustrativa desse tipo de fortificação, localizada na foz do Rio Amazonas, bem à frente da capital do Amapá.
- **reduto** – obra fortificada de pequenas dimensões; trincheira. No caso do mapa Palmeirim, parece muito mais aplicável à fortificação nele registrada. (*vide* ilustração abaixo)

- **peça de ferro** – artefato de artilharia; boca-de-fogo. Na época os canhões eram fabricados com ferro ou com bronze (liga metálica de cobre e estanho).
- **cabrestante** – guincho.
- **calheta** – boqueirão de dimensões de pouca monta entre dois promontórios ou trechos de terra avançados para o mar, a que podem chegar ou em que podem encostar embarcações.
- **galheta** – termo registrado no mapa de Palmeirim, mas obviamente uma corruptela do vocábulo *calheta* porque o termo marginado tem, em português castiço, os significados abaixo, absolutamente inaplicáveis ao presente assunto:
 - pequeno recipiente de vidro usado para servir azeite ou vinagre;
 - cada um dos dois pequenos vasos que contêm o vinho e a água usados na celebração de missas;
 - instrumento de vidro empregado em laboratórios químicos.
- **griseta** – lamparina, luminária.
- **dar fundo** – lançar âncora, fundear.
- **petipé** – escala de redução em cartas geográficas, em desenhos que representam a projeção horizontal de um objeto qualquer, em fotografias de objetos, etc.



Exemplo exato de "redente"
(Fortaleza de São José de Macapá)



Fortificação do mapa - Tenente Palmerim

1822.07.29

Lida na Academia de Ciências da França a descrição de novo sistema de iluminação de faróis, inventado por Augustin Fresnel, onde a convencional lente plano-convexa era substituída por uma lente escalonada formada por diversos prismas, possibilitando a construção de lentes de grande abertura e curta distância focal sem o peso e volume do material necessário às lentes usadas na época.

Em 20/08/1822 foi feita em Paris uma demonstração prática do aparelho perante a Comissão dos Faróis.

O Brasil só em 1850 começou a adquiri-lo, tendo generalizado seu uso de 1852 em diante.

A classificação das admiráveis lentes inventadas por Fresnel é feita segundo a sua distância focal. As informações sobre o assunto variaram ao longo do tempo. Abaixo são dados alguns exemplos:

Ordem (do mais potente para o menos potente)	Distância focal (mm/polegadas)					
	MAB-HAER 1874-1988		TT-USLHS c. 1899		VJCJ-RMB 1902-1904	ND-FEMAR 2000
	mm	in	mm	in	mm	mm
Hiperradiante			1.330,0	52.3	1.330,0	1.330,0
Mesorradiante			1.125,0	44.2	1.125,0	1.120,0
1ª Ordem	920,0	36.22	920,0	36.2	970,0	920,0
2ª Ordem	750,0	27.55	700,0	27.6	500,0	700,0
3ª Ordem	500,0	19.69	500,0	19.7	365,0	500,0
3ª Ordem Médio			400,0	16.7		
3,5 Ordem			375,0	14.7		
3ª Ordem Grande Modelo						375,0
3ª Ordem Pequeno Modelo						300,0
4ª Ordem Grande			300,0	12.5		
4ª Ordem	250,0	9.84	250,0	9.8	250,0	250,0
5ª Ordem Grande			200,0	8.3		
5ª ordem	182,5	7.19	187,5	7.4	185,0	187,5
6ª ordem	150,0	5.9	150,0	5.9	150,0	150,0

MAB: Mabel A. Baines	TT: Thomas Tag	VJCJ: Veríssimo José da Costa Júnior	ND: Ney Dantas
----------------------	----------------	--------------------------------------	----------------

(FRESNEL, Augustin. **Mémoire sur un nouveau système d'éclairage des phares**. Paris: Imprimerie Royale, 1822 – p. 1 a 34) (COSTA JÚNIOR, Veríssimo José da. *Pharologia*. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, ano XXII, vol. 41, nº 1, julho/1902 – p. 95 a 97 e nº 2, agosto/1902, p. 203; idem, ano XXIII, vol. 44, nº 12, junho/1904 – p. 2059) (BAINES, Mabel A. – Historic American Engineering Record, National Park Service – 1988) (DANTAS, Ney. **História da sinalização Náutica Brasileira e Breves Memórias**. 1ª ed. Rio de Janeiro: FEMAR – Fundação de Estudos do Mar, 2000 – p. 79) (Michigan Lighthouse Conservancy – Revised 01/03/2008 – <http://www.michiganlights.com/-fresnel.htm>) (TAG, Thomas – *The Fresnel Lens*, in United States Lighthouse Society-2022 – <https://uslhs.org/fresnel-lens>) (Arquivos do compilador)

1875.09.13

Sancionada pelo Imperador D. Pedro II a Lei nº 2632, fixando a Força Naval para o ano financeiro de 1876.

A segunda parte do artigo 2º autorizou o governo a *criar as repartições de faróis e hidrografia*.

O funcionamento da Repartição dos Faróis foi regulamentado pelo Decreto nº 6108, de 26/01/1876.
(Legislação Federal)

1880.12.23

O jornal *A Regeneração*, do Desterro [hoje Florianópolis], ano XII – nº 94, publica na primeira página a seguinte nota:

No porto de Imbituba, nesta província, vai ser colocado um farolete.
(Arquivos do compilador)

1881.05.22

O jornal *A Verdade*, de Laguna, ano III – nº 122, publica na página 3 a nota abaixo:
Farol em Imbituba – Segundo uma carta que vimos da corte para um amigo nosso, brevemente se fará a colocação daquele farol.
(Arquivos do compilador)

NOTAS:

1. Tal aparelhagem seria instalada pelo Governo Imperial em função da implantação da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina pela empresa “The Donna Thereza Christina Railway Company Limited”, constituída em Londres em 03/07/1876 e autorizada a funcionar no Brasil através do Decreto nº 6.343 de 20/09/1876.

2. A ferrovia teve sua construção iniciada em 18/12/1880 e foi aberta ao tráfego em 01/09/1884. Esteve sob orientação da concessionária inglesa até junho de 1902. Nesse ano, mediante acordo amigável, a ferrovia foi resgatada pelo Governo Imperial. Não obstante, os ingleses aqui permaneceram até 11/02/1903, data em que o Governo Federal efetivamente assumiu a direção da estrada.
(BARBOSA, Malvina (1937-) **Um Século das Estradas de Ferro Brasileiras** – 105 Anos de História – 1854 a 1959. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora, 2010 – p. 161) (ZUMBLICK, Walter. **Teresa Cristina: a ferrovia do carvão**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1987 – pp. 26, 27 e 88 a 91)

1881.11.12

O jornal *O Despertador*, do Desterro, atual Florianópolis, publica na 1ª página do nº 1946 as seguintes informações:

Governo da província.

Expediente do dia 5 de novembro de 1881.

À tesouraria geral, n. 670 – Remeto a v. s., para sua ciência e fins convenientes, cópia do aviso do ministério da marinha, datado de 25 do mês findo, declarando que, por proposta do diretor geral dos faróis, foi incumbido o engenheiro Henry Gale, da estrada de ferro D. Tereza Cristina da montagem do farol de Imbituba, mediante a quantia de 2:680\$000 réis.

Comunicou-se ao capitão do porto, em ofício sob n. 81.

[...]

Ao engenheiro Henry Gale, da estrada de ferro D. Tereza Cristina. – Declarando-me o exmo. sr. Ministro da marinha, em aviso de 25 do mês findo, que, por proposta do diretor geral da repartição dos faróis, foi vosmecê incumbido da montagem do farol de Imbituba, mediante a quantia de 2:680\$000 réis, assim o comunico a vosmecê, para sua ciência e fins devidos.

(Arquivos do compilador)

NOTA:

- vosmecê: abreviatura de *vossa mercê*, forma de tratamento dada a pessoas que não tinham senhoria e às quais não se tratava por tu.

1882.06.11

O jornal *A Verdade*, de Laguna, na edição nº 181, publica na página 3 a *Descrição geográfica da cidade da Laguna e suas freguesias* onde, no item *Cabos e serras*, consta o seguinte parágrafo:

O governo imperial mandou construir um farolete no morro de Imbituba, o qual está quase pronto.

(Arquivos do compilador)

1882.07.14

O jornal *Gazeta de Noticias*, do Rio de Janeiro, publica em seu nº 193, na 1ª página, a seguinte nota:

Santa Catarina – Datas até 9 de julho.

Estão depositados na capitania do porto os aparelhos para o novo farolete de Imbituba.

(Arquivos do compilador)

1882.07.30

O jornal *A Verdade*, de Laguna – SC, na edição nº 188 publica na página 3 as seguintes informações:

Farolete – Neste mês chegou à capital no vapor "Rio de Janeiro" todo o material necessário para a colocação de um farolete em Imbituba.

Farolete de Imbituba – No dia 9 de Agosto próximo, terá lugar a inauguração do farolete de Imbituba, conforme comunicação do Diretor Geral da Repartição dos faróis, ao engenheiro Henry Gale, chefe dos trabalhos da construção da estrada de ferro D. Teresa Cristina.

(Arquivos do compilador)

1882.07.##

A *Revista Marítima Brasileira*, do Rio de Janeiro, jul/1882, ano 2º, nº 1, informava na página 8:

Província de S. Catarina

Farolete em Imbituba

Do dia 9 de Agosto próximo vindouro em diante será exibida da extremidade do morro de Imbituba, no ancoradouro d'este nome, uma luz branca, fixa, colocada 21 metros sobre o nível do mar e visível da distância de 10 milhas, com tempo claro.

O aparelho de luz, que é lenticular, da 6ª ordem, será içado em um candelabro de ferro com 6,5 metros de altura e esclarecerá 270º do horizonte, do rumo SE para o N e NO pelo oriente.

Posição geográfica

<i>Lat.</i>	<i>28°</i>	<i>16'</i>	<i>45" S</i>
<i>Long.</i>	<i>5°</i>	<i>30'</i>	<i>00", O. Rio de Janeiro.</i>
<i>Idem</i>	<i>51°</i>	<i>00'</i>	<i>30', O. Paris.</i>
<i>Idem</i>	<i>48°</i>	<i>40</i>	<i>21" O. GW..</i>

Repartição de faróis, Rio de Janeiro, 19 de Julho de 1882. – Pedro Benjamim de Cerqueira Lima, capitão-tenente, diretor geral.

(DANTAS, Ney. [op. cit. em **1822.07.29**] – p. 79) (vide mapa de autoria de Francisco Alves Machado da Silva reproduzido no anexo Imagens) (Arquivos do compilador)

NOTA:

1 (uma) milha náutica) = 1.852 metros.

1882.08.06

O jornal *A Regeneração*, do Desterro [hoje Florianópolis], ano XIV – nº 60, publica na primeira página as seguintes informações:

Governo da província

Extrato do Expediente do dia 1º de agosto de 1882

À tesouraria geral

[...] n. 563 – Mandando pagar, pela Mesa de rendas da cidade da Laguna, ao 2º faroleiro da luz do Imbituba, Manoel Antonio da Silva.

Comunicou-se ao capitão do porto.

(Arquivos do compilador)

1882.08.09

Inaugurado o primeiro farol erigido no morro de Imbituba, no ancoradouro deste nome, em propriedade particular.

O *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial*, do Rio de Janeiro, relativo ao ano de 1891 registrava nas páginas 385 e 386 as características da construção:

Aparelho lenticular de 6ª ordem, içado em um candelabro de ferro de 6m, 50 de altura, iluminando 270° do horizonte do rumo S. para o N e NO pelo Oriente.

*Acha-se **colocado no morro de Imbituba, no ancoradouro deste nome**, a luz é branca e fixa, visível na distância de 10 milhas com tempo claro e o plano focal eleva-se 21m, 00 sobre o nível do mar.*

Posição geográfica: Lat. 28° 16' 45" S. Long. 5° 30' 00" O. Rio de Janeiro. Long. 48° 40' 20" O GW LONG. 51°, 00' 30" O. Paris.

Pessoal empregado: 1 segundo faroleiro.

[o negrito é do compilador]

O custo desse farolete foi de 1:392\$000 [lê-se: um conto e trezentos e noventa e dois mil réis] e da casa do faroleiro que ficava junto, de 2:680\$000.

Dantas, 2000, na página 122 reproduz documento elaborado por Barbier, Bernard & Turenne, de Paris, listando os aparelhos de luz fornecidos ao Brasil por aqueles fabricantes no período de 1874 a 1952. Em tal texto consta o seguinte para o farol de Imbituba:

1883 – 1 appareil feu flottant 6eo [sexième ordre] avec colonne fonte

Traduzindo e grafando por extenso as abreviaturas temos:

1883 – 1 aparelho luz variável 6ª ordem com coluna ferro fundido

Abaixo, imagem da placa que identificava os produtos do mencionado fabricante francês. Phares & Fanaux significa Faróis & Lanternas.



(REIS, Almiro [Compilador]. **Histórico de pharoes existentes no Brasil e organização das respectivas repartições. Ministério da Marinha**, 1913. Redigitação de Ney Dantas. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, DNH, 1999 – pp. 57, 58 e 98) (PINTO, Alfredo Moreira. **Apontamentos para o dicionário geographico do Brazil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896 – vol. II – p.173) (DANTAS, Ney. [op. cit. em **1822.07.29**] – p. 85, 122 e 127) ((TAG, Thomas – *Fresnel Lens Makers in United States Lighthouse Society* – <https://uslhs.org/fresnel-lens-makers>) (Arquivos do compilador)

NOTAS:

1. Pela informação acima destacada em negrito, corroborada por outras registradas adiante no verbete **1899.07.00**, verifica-se que esse primeiro e desaparecido farol foi construído numa projeção pouco elevada do “Morro de Imbituba”, num pequeno patamar nas vizinhanças de uma singular reentrância no costão rochoso conhecida como “buraco do sargo”. Tal projeção serviu de raiz para a execução do enrocamento do molhe de abrigo do Porto de Imbituba.

2. Possivelmente foi no mesmo local que Giuseppe Garibaldi instalou um canhão ao se preparar para a chamada Batalha de Imbituba, entre as forças da revolução farroupilha e as forças navais imperiais, ocorrida na enseada de Imbituba quase 50 anos antes, em 03/11/1839, ocasião em que Anita Garibaldi, cognominada Heroína dos Dois Mundos, teve seu batismo de fogo.

(BOITEUX, Henrique (1863-1945). **A República Catharinense: Notas para sua História**. Rio de Janeiro: Xerox do Brasil, 1985. 324 p. Fac-símile de: Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1927 – pp. 185 a 187)

3. Para melhor imaginar a possível localização do desaparecido farolete, consultar o desenho nº 25 do levantamento aerofotogramétrico realizado entre setembro/1973 e fevereiro/1974, constante do Projeto Litoral Sul desenvolvido pela SUDESUL – Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul, do Ministério do Interior, juntamente com a imagem Google Earth/2018 e mais a foto por satélite nº FX.03-002 do município de Imbituba realizada em agosto de 2001.

(Arquivos do compilador)

4. Não mais existe qualquer vestígio desse farol nem da casa do faroleiro.

5. A posição geográfica indicada neste verbete difere ligeiramente daquela indicada no verbete **1882.07.19**.

1882.10.08

O jornal *A Verdade*, de Laguna, na sua edição nº 198, publica na página 2 a seguinte matéria:

Transporte de Guerra – O Transporte de Guerra ‘Bonifácio’ da Armada Brasileira, sob o comando do distinto Capitão-Tenente Cerqueira Lima, chefe da Repartição dos Faróis, ancorou no dia 4 do corrente em Imbituba, às 4 horas da tarde.

No dia seguinte o chefe e alguns engenheiros da E. de F. D. Teresa Cristina dirigiram-se a Imbituba na Locomotiva ‘Visconde de Barbacena’ onde chegaram às 8 horas da manhã; em seguida foram a bordo cumprimentar o comandante e a oficialidade, aos quais convidaram para visitar os trabalhos ali e também o Farolete com o qual manifestou estar muito satisfeito o comandante; depois dirigiram-se na mesma Locomotiva para a Cabeçuda onde chegaram com uma agradável viagem de 45 minutos tendo então ocasião de visitarem os trabalhos do Viaduto. [...]

(Arquivos do compilador)

1882.12.14

O jornal *A Regeneração*, do Desterro, atual Florianópolis, publica na 1ª página do nº 97, a seguinte informação:

Governo da Província

Extrato do expediente do dia 17 de novembro de 1882

À tesouraria geral [...]

À mesma, n. 722. – Mandando pagar ao engenheiro Henry Gale, encarregado da montagem do farol de Imbituba, a quantia de 2:600\$000 rs., visto achar-se inaugurado o mesmo farol.

(Arquivos do compilador)

1887.01.30

O *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro, ano 65, publica na primeira página do nº 30 a seguinte nota:

Faróis – Foi autorizado o diretor geral dos faróis a encomendar as lâmpadas e chaminés necessárias aos faroletes de Correntesa, das Rocas, de Villegaignon, Imbituba e ao farol de S. João.

(Arquivos do compilador)

1888.10.02

O jornal *Conservador*, do Desterro [hoje Florianópolis], ano V, publica na primeira página do nº 222 as informações adiante, constantes do relatório com que o Exmo. sr. Coronel Augusto Fausto de Souza abriu a 1ª sessão da 27ª legislatura da Assembléia Provincial em 01/09/1888:

Faróis e balizas

[...]

Existem nesta província cinco faróis, a saber:

1 na ilha do Arvoredo,

1 na ponta dos Naufragados,

1 na ponta de João dias, em S. Francisco,

1 farolete na ponta de Imbituba,

1 dito na ilha de Anhato-mirim.

[...]

Farolete de Imbituba. – no morro do mesmo nome, inaugurado em 9 de agosto de 1882. Aparelho lenticular de 6ª ordem, alcance de 10 milhas, luz branca fixa, a 21 m acima do nível do mar.

[...]

(Arquivos do compilador)

1891.11.07

O Presidente da República, Manoel Deodoro da Fonseca, assina o Decreto nº 658 que reuniu em uma só as repartições de Faróis, Hidrográfica e Meteorológica, sob a denominação de Repartição da Carta Marítima do Brasil.

A regulamentação respectiva foi baixada pelo Decreto nº 1347, de 07/04/1893.

(Legislação Federal)

1891.12.##

A *Revista Marítima Brasileira*, do Rio de Janeiro, na edição correspondente ao período de julho a dezembro, informava na página 115:

Farolete de Imbituba. – Na extremidade do morro do mesmo nome, no ancoradouro da Imbituba, dióptrico de 6ª ordem, em candelabro de ferro de 6,5 metros de altura, luz branca fixa colocada a 21 metros acima do nível médio das marés e visível a 10 milhas com tempo claro, esclarecendo 270º do horizonte do rumo SE para o N e NO, pelo oriente.

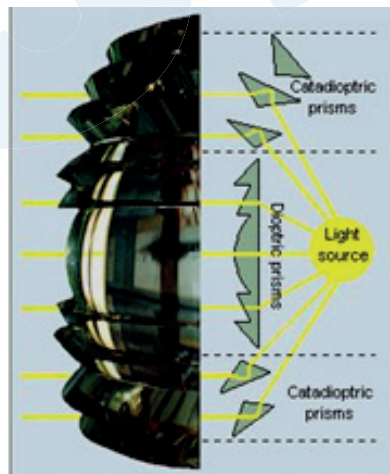
Foi inaugurado em 1882.

Lat.	28°	16'	45" Sul.
Long.	5°	30'	19" O Rio.
"	48°	40'	15", O. GRW.
"	51°	00	55" O. Paris.

(vide o anexo Lente de Fresnel) (Arquivos do compilador)

NOTAS:

1. Dióptrica – parte da física que investiga a **refração** da luz em meios de dife-rentes densidades.
2. Refração – mudança da direção de uma onda que se propaga em um determi-nado meio ao passar obliquamente para outro meio no qual a veloci-dade de propagação é alterada. A refração ocorre em diferentes tipos de onda, embora seja mais comumente associada à luz.
3. Catadóptrica – estudo de fenômenos nos quais estão envolvidas a **reflexão** e a **refração** da luz.
4. A ilustração abaixo, representando uma lente Fresnel "colmeia" feita por Tho-mas Tagg, da United States Lighthouse Society, mostra como os prismas dióptricos e catadióptricos trabalham em conjunto para refletir e refratar os rai-os de luz em planos horizontais.



1894.07.05

Publicada pela *Repartição da Carta Marítima do Brasil o Mapa da Iluminação da Costa da República dos Estados Unidos do Brasil*.

Nessa listagem o nº 59 correspondia ao *Faroete de Imbituba*, na latitude 28° 16' 45" S e longitude 5° 29' 55" D., referida ao meridiano do Rio de Janeiro. O alcance indicado era de 10 milhas.

(*Ministério da Marinha – Relatório apresentado ao Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil – 1894 – Anexo nº 31 – p. 1 e 2*) (Arquivos do compilador)

1896.##.##

O *Almanach Catharinense* para o ano marginado informa na página 100 a guarnição do farolete de 6ª ordem, dióptrico, em Imbituba:

- 2º faroleiro – Florentino Joaquim Camillo
- 3º faroleiro – Francisco Theodoro dos Santos.

(Arquivos do compilador)

1899.07.##

A *Revista Marítima Brasileira*, do Rio de Janeiro, na edição nº 1 do ano XVIII, relativa a julho de 1899, informava à página 183:

Ponta de Imbituba – [...] Na extremidade do morro de Imbituba há um farolete de luz branca, fixa e visível a 10' para quem está ao N dele, porquanto quem vem do S só o avista, quando estiver com a ponta pelo través.

NOTAS:

1. Través - termo de marinha significando a direção perpendicular à linha proa-popa da embarcação.

2. Muito mais tarde o mesmo periódico publicava na edição correspondente aos meses de outubro, novembro e dezembro de 1947 a matéria intitulada "Notas de Viagem", produzida em 1945 sobre a construção, por volta de 30 anos antes, de um novo farol em Imbituba na chamada Ponta Grande. O texto tinha como anexo a reprodução de mapa manuscrito representando o levantamento hidrográfico da enseada e arredores, executado na época da edificação do farol. Nessa carta aparecem três detalhes dignos de nota:

2.1. O primeiro, diretamente ligado ao presente trabalho, indicava a *Pta [ponta] do Farol Velho*.

2.2. O segundo se refere à história da enseada: menção do "Juncal", topônimo com o qual alguns poucos registros antigos indicavam a área e/ou lugarejo no canto sul da enseada de Imbituba.

(vide verbete **1930.03.00**)

2.3. O terceiro também se refere à história da enseada: diminuta representação, no mesmo canto sul, do símbolo internacional de *naufrágio com restos visíveis*, usado nas cartas náuticas e ali assinalado porque em data de 11/07/1892 naufragou em Imbituba o navio nacional a vapor *Rio Paraná* em razão de violento temporal. O canto sul da praia do porto, onde por muitos anos se viam os restos daquele navio, passou a ser referido popularmente como o "canto do Paraná", que acabou por desaparecer sob os aterros e pátios do chamado "Berço 3" do Porto de Imbituba, que era também conhecido como "cais da ICC" (Indústria Carboquímica Catarinense S.A., já extinta).



(*vide* verbete **1916.##.##**) (Carta 12000 - Símbolos, Abreviaturas e Termos usados nas Cartas Náuticas - p. 37, nº 24 - Brasil. Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2014) (BOITEUX, Lucas Alexandre. **Ephemerides Catharinenses** [1500-1910]. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina**. Florianópolis - SC, Volume IX, 1º e 2º trimestres/1920 - Julho - p. 62) (Arquivos do compilador)

1907.##.##

Nils Gustaf Dalén (1869-1937), sueco, fundador da AGA (Svenska Aktiebolaget Gasaccumulator Co. = Companhia Sueca de Acumuladores de Gás) cria a válvula solar, que a partir de uma minúscula chama-piloto acendia os faróis pela detecção automática da queda no nível de iluminação ao anoitecer ou nos dias muito nublados.

Até então os faróis necessitavam da presença constante de um ou mais faroleiros e o farol da AGA, desabitado, seguro e de baixo consumo, foi um sucesso internacional imediato.

Em 1912 Dalén recebeu o Prêmio Nobel de Física pela combinação entre reguladores automáticos e acumuladores seguros de gás acetileno, que podiam ser empregados na iluminação de faróis e bóias náuticas.

Em 25/08/1915 o Decreto nº 11.689 assinado pelo presidente Wenceslau Braz P. Gomes concedeu autorização para funcionar no Brasil a Companhia Brasileira Gasaccumulator (A.G.A.), com sede em Estocolmo, Suécia.

Em 29/11/1922, sob o governo de Arthur da Silva Bernardes, foi concedida autorização para a AGA continuar a funcionar no Brasil, substituída a sua denominação para Companhia Aga do Brasil, Aktiebolag.

Posteriormente o nome da empresa foi novamente modificado para Companhia Aga do Brasil S. A.

(BARSA, Enciclopédia. Rio de Janeiro / São Paulo: Encyclopaedia Britannica Editores Ltda., 1968 - vol.11, p. 215; vol. 15, p. 145) (DANTAS, Ney. [*op. cit.* em **1822.07.29**] - p. 95) (MLA style: The Nobel Prize in Physics 1912. NobelPrize.org. Nobel Prize Outreach AB 2022. Thu. 2 Jun 2022) <https://www.nobelprize.org/prizes/physics/1912/summary/> (*Revista Marítima Brasileira*, do Rio de Janeiro, ano LII - julho-agosto/1932 - nº 1 e 2; idem ano LXIV - jul-ago-set/1944 - nº 1, 2 e 3) (Legislação Federal) (Arquivos do compilador)

1907.##.##

Concedido o crédito de 1079\$000 para reparar a casa do faroleiro do farol de Imbituba.

(REIS, Almiro [*op. cit.* em **1882.08.09**] - p. 57) (Arquivos do compilador)

1907.03.21

O jornal *O Paiz*, do Rio de Janeiro, publica em seu nº 8204, na página 3, que a Marinha havia concedido licença [...] de 60 dias ao 3º faroleiro do farol de Imbituba Antonio Januario dos Santos, [...]

(Arquivos do compilador)

1908.05.23

Encomendado à casa Barbier, Bernard & Turenne, de Paris, um novo aparelho de luz para o farol de Imbituba, por 5.450 francos:

Cde [commande] 6155 – 1 appareil feu permanent 300 ø av. [avec] lanterne.

Traduzindo e grafando por extenso as abreviaturas temos:

Encomenda 6155 – 1 aparelho luz contínua 300 ø com lanterna.

(REIS, Almiro [op. cit. em 1882.08.09] – p. 58) (DANTAS, Ney. [op. cit. em 1822.07.29] – p. 118) (TAG, Thomas - *The Fresnel Lens*, in United States Lighthouse Society-2022 - <https://uslhs.org/fresnel-lens>) (Arquivos do compilador)

1908.##.##

Concedida a importância de 1:000\$000 para a compra de uma embarcação destinada aos serviços do farolete a ser construído na Ilha das Araras.

(REIS, Almiro [op. cit. em 1882.08.09] – p. 58) (DANTAS, Ney. [op. cit. em 1822.07.29] – p. 118) (Arquivos do compilador)

1910.08.31

O jornal *O Século*, do Rio de Janeiro, no nº 1236 publica na 1ª página a seguinte informação:

O capitão de corveta Lucas Boiteux foi nomeado auxiliar do serviço da capitania de Santa Catarina.

(Arquivos do compilador)

NOTAS:

1. Lucas Alexandre Boiteux além de militar era um eminente historiador catari-nense. Nasceu em Nova Trento a 23/10/1891 e faleceu no Rio de Janeiro em 16/12/1966. Era irmão do almirante Henrique Boiteux, outro historiador de es-col, e do patrono do ensino superior catarinense José Artur Boiteux. Tido como o maior historiador naval brasileiro, Lucas produziu inúmeros trabalhos sobre o assunto, além de muitos artigos e livros sobre a história de Santa Catarina, cujo brasão de armas foi por ele desenhado. O fecundo escritor também foi prolífico matrimonialmente: deixou 11 filhos.

2. Essa insigne personalidade e o também capitão-tenente Alberto Gonçalves, em 1916, participaram dos trabalhos de instalação do farol da “ponta grande” do morro de Imbituba, como auxiliares do capitão dos portos do Estado de Santa Catarina, o então capitão-de-fragata Francisco A. Machado da Silva.
(*vide verbete 1916.##.##*)

1910.##.##

Contratada com o engenheiro João Burgod a construção do farolete da Ilha das Araras, juntamente com a de cinco casas para os remadores e duas para os faroleiros, pela importância de 30:000\$00.

João Burgod, residente em Santos – SP era engenheiro mecânico atuando em trabalhos de construção de faróis e de casas para as respectivas guarnições.

(REIS, Almiro [*op. cit.* em **1882.08.09**] – p. 58) (DANTAS, Ney. [*op. cit.* em **1822.07.29**] – p. 118) (Jornal *O Paiz*, do Rio de Janeiro, 03/06/1911 – Ano XXVII – nº 9736 – p. 7) (Jornal *Correio Paulistano*, de São Paulo, 06/09/1913 – Ano s/n. – nº 18.006 – p. 4) (Arquivos do compilador)

1911.02.25

Inaugurado o farolete da Ilha das Araras. Foi construído sobre sapatas de rosca aparafusadas no solo na forma do sistema Mitchell. Consistia de uma coluna de ferro fundido e de um aparelho de luz de 6ª ordem, exibindo luz branca fixa, elevada a 50 metros acima da preamar e a 5,6 metros do solo, sendo visível a 15' (15 minutos de grau). A torre foi pintada de “roxo-rei”, expressão depois passada, em 1923, nos registros navais, para “roxo-terra”.

Sua construção, juntamente com a de cinco casas para os remadores e duas para os faroleiros, foi contratada em 1910 com o engenheiro João Burgod, pela importância de 30:000\$000. As casas foram edificadas em nível inferior ao do farol, pelo lado do continente.

Já em 1908 havia sido concedida a importância de 1:000\$000 para a compra de uma embarcação destinada ao serviço desse farol.

Em 1923 o aparelho de luz foi modificado.

Em 1939 a estrutura de ferro foi substituída por uma coluna cilíndrica de concreto.

(DANTAS, Ney. [*op. cit.* em **1822.07.29**] – pp. 27,60 e 128) (REIS, Almiro [*op. cit.* em **1882.08.09**] – p. 58) (Ministério da Marinha. Imprensa Naval. **Relação dos Próprios Nacionais a Cargo do Ministério da Marinha**. Rio de Janeiro – RJ, 1947. Impresso) (Centro Almirante Moraes Rego – CAMR – Departamento de Sinalização Náutica – Fichas catalográficas de sinais fixos) (Arquivos do compilador)

NOTAS:

1. O aparelho de luz foi retirado do farol de Imbituba, que resultou extinto.
2. As casas dos remadores e dos faroleiros há muito tempo não mais existem.

3. Posição geográfica do farol segundo as diversas fontes indicadas acima:

Nomes	Latitude S	Longitude W (O)
Reis, 1913 – p. 58	28° 21' 00"	48° 39' 30"
Ministério da Marinha, 1947 (*)	28° 21'	48° 40'
Idem, CAMR	28° 21'	48° 40'
Idem, idem	28° 19' 16"	48° 38' 52"

(*) O documento de 1947 do Ministério da Marinha erroneamente dá o local do farol como sendo na baía da cidade de São Francisco do Sul. O farol ilhéu vinculado ao porto daquela cidade fica na Ilha da Paz, fora da baía, na posição geográfica 26° 10,63' S (26° 10' 37,8" S) e 48° 29,09' W (48° 29' 5,4" W).

1911.02.25

Extinto o farol de Imbituba, por ter sido inaugurado nesse dia o farol da Ilha das Araras.

(REIS, Almiro [op. cit. em **1882.08.09**] – p. 58) (Arquivos do compilador)

NOTAS:

1. Obviamente a data de extinção apontada nos registros oficiais foi apenas de caráter burocrático, de vez que a extinção operacional ocorreu forçosamente em data anterior, de modo a permitir a retirada do aparelho de luz do farol de Imbituba e posterior instalação do mesmo no farol da Ilha das Araras.

2. As razões da desativação do farol de Imbituba e transferência de seu aparelho de luz para a Ilha das Araras estão indicadas nos verbetes **1916.01.01** e **1916.07.18**, adiante.

1915.10.23

Assume o cargo de Capitão dos Portos do Estado de Santa Catarina o capitão-de-fragata Francisco Alves Machado da Silva. No exercício de suas funções dirigiu em 1916 os trabalhos de construção do farol da “ponta grande” do morro de Imbituba, auxiliado pelos capitães-tenentes Lucas Alexandre Boiteux e Alberto A. Gonçalves.

Foi exonerado, a pedido, em 03/02/1917, através de portaria do Ministro da Marinha.

(Jornal *O Dia*, de Florianópolis: nº 8128, de 10/11/1915, p. 2) (Jornal *Gazeta de Notícias*, do Rio de Janeiro, nº 35, de 04/02/1917, p.1) (Jornal *A Epoca*, do Rio de Janeiro, nº 1670, de 05/02/1917, p. 2) (Jornal *O Dia*, de Florianópolis: nº 8497/8538, de 07/02/1917, p. 3) (*Revista Marítima Brasileira* – Out/Nov/Dez/1947, p. 329 a 340 e mapa anexo) (Arquivos do compilador)

1915.11.30

Descarregado, para armazenamento, do navio "Itapacy", pertencente à Cia. Nacional de Navegação Costeira, material destinado ao farol de Imbituba.

("Borrador" da folha de pagamento de Lage Irmãos em Imbituba, de novembro/1915, relativa às obras do porto)
(Arquivos do compilador)

NOTA:

Conforme se vê adiante no verbete **1917.11.26**, tal farol foi erigido a expensas de Lage Irmãos sob autorização da Marinha e sem ônus algum para o governo, em substituição ao que fora construído nos tempos do Governo Imperial e mais tarde transferido para a Ilha das Araras.

1916.01.01

O jornal *O Albor de Laguna* em sua edição nº 684 transcreve na página 1 o que considerou um *brilhante artigo*, publicado em 15/12/1915 na *Revista de Marinha Mercante* do Rio de Janeiro, nos termos abaixo:

Na extremidade do morro de Imbituba, costa Sul de Santa Catarina, ancoradouro da enseada do mesmo nome, foi inaugurado em 6 de Agosto de 1882 um farol de sexta ordem, com o pequeno alcance de dez milhas, em tempo claro.

Ao que parece, essa luz foi aí colocada apenas para servir a empresa que explora as minas de carvão de Tubarão, posto terminal, na costa, da Estrada de Ferro Te-resa Cristina, enseada apenas abrigada dos ventos de SW e por isso sem qualidades ao menos para que nela se construa uma cidade com porto seguro.

Colocado o farol nessa posição, não oferece vantagem nem orientação segura para os navios que por lá transitam do Norte para o Sul e vice-versa, porque a navegação comumente é feita entre a ilha das Araras, que dista cerca de seis milhas da costa e o perigoso escolho chamado Itacolomy, ou por fora deles.

*Quando uma vez o navio escola cruzador Benjamin Constant foi em viagem de instrução àquelas paragens, graças a uma representação do seu comandante, **que foi de acordo com o que ficou exposto**, que é a expressão da verdade e a opinião dos abalizados comandantes que navegam entre Rio Grande do Sul e os portos do Norte, foi o dito farol acertadamente mudado para a ilha das Araras, obedecendo a uma necessidade imperiosa como a de orientar mais eficazmente os navegantes para se defenderem da pedra Itacolomy, perdida no mar.*

Ultimamente, porém, o sr. Ministro da Marinha, não sabemos por que razão mais forte e poderosa, determinou que o farol de novo fosse ocupar a sua primitiva posição na ponta de Imbituba que, como já ficou dito, apenas favorece a empresa que explora as minas de carvão de Tubarão, deixando ao desamparo ou à mercê das impiedades da sorte, os navegantes que fazem a grande e a pequena cabotagem nos mares do Sul.

As reclamações dos srs. comandantes já estão surgindo e este reparo é um eco des-se sagrado direito deles interessados.

Estamos certos de que o sr. Ministro da Marinha, que conta no seio dos da nos-sa classe, gerais e merecedoras simpatias, há de atender a inconveniência da atual remoção, mandando torná-la sem efeito, e mesmo por ser uma medida econômica, nesta ocasião. (O sublinhado e o **negrito** são do compilador)
(Arquivos do compilador)

NOTAS:

1. O jornal certamente não andava bem informado, pois cerca de um mês antes, em 30/11/1915, tinha sido descarregado do navio "Itapacy" o material destinado ao farol de Imbituba, que foi construído a expensas de Lage Irmãos sob autorização da Marinha e sem ônus algum para o governo, conforme registrado adiante, na entrada **1917.11.26**. E o farol da Ilha das Araras nunca foi retirado do seu local.

2. O trecho grifado acima indica que o comandante do navio escola, quando de seu trânsito por estas "paragens", foi influenciado pela campanha que Laguna mantinha na época contra a construção do porto de Imbituba.

1916.01.08

Lei n. 3.089, fixando a despesa geral da República para o exercício de 1916, destaca no item 15 do artigo 25 as seguintes verbas para o farol de Araras:

1 segundo faroleiro	3:000\$000
2 terceiros faroleiros a 1:200\$000	2:400\$000
1 patrão	720\$000
4 remadores a 600\$000	<u>2:400\$000</u>
Total	8:520\$000

(Legislação Federal)

1916.07.18

O jornal *O Albor* de Laguna, na edição nº 710, publica na primeira página a seguinte matéria:

"Quando em meses passados correu a notícia de que o Ministério da Marinha pretendia mudar o farol existente na ilha das Araras para a ponta de Imbituba, todo o mundo de bom senso tomou-a por um boato sem fundamento ou por uma pilhéria forjada por gracejadores de mau espírito.

Pois se o farol das Araras representa um ponto de orientação seguro e imprescindível para toda a navegação costeira do sul, ao passo que o farol de Imbituba nenhuma utilidade lhe trás, a troco de que santo surgiria tão cabeludo disparate? [...]

E, enquanto o bom senso arregala os olhos e escancara a boca diante de tamanha incongruência, a companhia inglesa apelidada de Lage & Irmãos, coça a barriga radiante pela distinção que lhe faz o Ministério da Marinha, em detrimento de todas as outras companhias de navegação... Stupete, gentes!!!" [*]

(Arquivos do compilador)

NOTAS:

1. [*] Locução interjetiva latina que significa “pasmai, povos”, geralmente usada para anunciar um acontecimento extraordinário. Pronuncia-se “stupéte gentes”.
2. O jornal continuava mal informado e tendencioso a respeito desse assunto. Como já anotado anteriormente, em data de 29/11/1915 tinha sido descarregado do navio “*Itapacy*” o material destinado ao farol de Imbituba, que foi construído a expensas de Lage Irmãos, sob autorização da Marinha e sem ônus algum para o governo. E o farol da Ilha das Araras nunca foi transferido.

1916.##.##

Construção e montagem do novo farol de Imbituba, conduzida pelo então capitão-de-fragata Francisco Alves Machado da Silva, auxiliado nessa tarefa pelos capitães-tenentes Lucas Alexandre Boiteux e Alberto Gonçalves.

Esses trabalhos foram descritos cerca de 30 anos depois por Machado da Silva, já no posto de vice-almirante, em crônica intitulada *Notas de Viagem*, datada de 1945, mas só publicada na *Revista Marítima Brasileira* relativa ao período de outubro a dezembro de 1947, nas páginas 329 a 340. Não era um escrito técnico, mas uma narrativa de cunho literário, romantizada, com evidentes exageros obviamente destinados a heroizar as tarefas executadas. Talvez por isso não tenha havido preocupação em indicar quaisquer datas pertinentes às obras do novo farol e posterior viagem até o farol de Santa Marta.

Assim, pode-se admitir com alto grau de certeza que a construção do novo farol de Imbituba tenha ocorrido dentro do período que vai de 30/11/1915 a 03/02/1917, possivelmente no quarto trimestre do ano de 1916, levando-se em conta as seguintes informações:

1. 23/10/1915 – O capitão-de-fragata Francisco Alves Machado da Silva assume o cargo de Capitão dos Portos do Estado de Santa Catarina. (*vide verbete* **1915.10.23**)
2. 29/11/1915 – Descarregado do navio “*Itapacy*”, pertencente à Cia. Nacional de Navegação Costeira, material destinado ao farol de Imbituba. Isto é, faltando somente 32 dias para o ano 1916. (*vide verbete* **1915.11.29**)
3. 15/10/1916 – Notícia do deslocamento do capitão-tenente Lucas Boiteux pra o sul do Estado, publicada na página 4 do nº 433 do jornal *O Estado*, de Florianópolis.
4. 22/11/1916 e 26/11/1916 – Notícias de viagem do capitão-de-fragata Francisco A. Machado da Silva a Imbituba a fim de *examinar os serviços do farol daquele porto*, publicada nas primeiras páginas dos nº 462 e 466 do acima citado periódico *O Estado*.
5. 03/12/1916 – Notícia publicada na primeira página do nº 472 do mesmo jornal *O Estado* sobre a designação dos capitães-tenentes Alberto Gonçalves e Lucas Boiteux para execução de trabalhos de levantamento de uma nova planta da enseada de Imbituba.

6. 03/02/1917 – Exoneração de Francisco A. Machado da Silva do cargo de Capitão dos Portos do Estado de Santa Catarina, passados apenas 34 dias do ano 1917. (*vide* verbete **1915.10.23**)
(Arquivos do compilador)

1917.11.26

Em razão de requerimento dirigido por Lage Irmãos ao Congresso Federal solicitando autorização para a construção, uso e gozo do porto de Imbituba pelo prazo de 90 anos sem ônus algum para a União, o senador Pires Ferreira apresenta à Comissão de Fazenda do Senado expediente visando a concessão tal benefício. Uma das justificativas apresentadas para tanto é que a referida firma, autorizada pela Marinha e pelo Observatório Astronômico do Rio de Janeiro, tinha montado, sem ônus algum para o Governo, o farol de Imbituba e uma estação meteorológica.

(Jornal *O Albor* – nº 784 – 23/12/1917 – p. 1) (Arquivos do compilador)

1918.01.01

Inaugurado o novo farol de Imbituba, automático AGA, *colocado de modo a servir tanto à navegação de cabotagem como à entrada do próprio porto. O aparelho foi montado sobre armação de ferro com 10,5 m de altura focal acima do solo e 72,75 m sobre o nível médio do mar na ponta do morro de Imbituba, tendo os seguintes características:*

Relâmpago de luz branca com 0,3 s de duração seguido de 2,7 s de ocultação, tendo o alcance de 15 milhas em tempo claro.

Foi erguido sobre base quadrada de alvenaria ainda existente em ótimas condições, medindo 3,55 m de lado, sem contar a escada de acesso e respectivo patamar na face voltada para o sul. Ainda se podem ver nos quatro cantos da superfície da base de alvenaria, ressaltos medindo aproximadamente 0,64 m por 0,52 m nos quais se encontram até hoje os parafusos de fixação ali chumbados.

Para residência de faroleiros foi também construída uma casa de pedra e cal, que não mais existe, desconhecendo-se onde esteve localizada.

O farol foi completamente remodelado em 1937 e uma nova base foi construída alguns metros abaixo da primeira. As localizações das duas bases estão devidamente registradas no desenho nº 25 do levantamento aerofotogramétrico realizado entre setembro/1973 e fevereiro/1974, constante do Projeto Litoral Sul desenvolvido pela SUDESUL – Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul, do Ministério do Interior.

(Jornal *O Albor* – Laguna – SC – nº 784 – 23/12/1917 – p. 1) (Jornal *Gazeta de Notícias*, do Rio de Janeiro, 03/01/1918 – Ano XLIII – nº 3 – p. 5) (Jornal *A Noite* – Rio de Janeiro – 04/01/1918 – p. 3) (Ministério da Marinha – *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil* – Abril/1918) (SILVA, Francisco Alves Machado da. Montagem do Farol de Imbetuba. *Revista Marítima Brasileira* – Imprensa Naval, Rio de Janeiro – RJ, Out. Nov. e Dezembro, 1947 – p. 329 a 332 – *vide* verbete **1916.##.##**) (Ministério da Marinha, Rio de Janeiro – 1947 – *vide* verbete **1911.02.25**) (*vide* planta baixa da base antiga e desenho nº 25 no anexo Imagens) (Arquivos do compilador)

1923.##.##

A lanterna de 6ª ordem, de 150 mm, do farol da Ilha das Araras foi substituída por outra de 4ª ordem, 250 mm, com lente catadióptrica.

Em 1939 a estrutura de ferro desse farol foi substituída por uma coluna cilíndrica de concreto.

(DANTAS, Ney. [op. cit. em **1822.07.29**] – pp. 27,60 e 128) (REIS, Almiro [op. cit. em **1882.08.09**] – p. 58) (Ministério da Marinha. Imprensa Naval. **Relação dos Próprios Nacionais a Cargo do Ministério da Marinha**. Rio de Janeiro – RJ, 1947. Impresso) (Centro Almirante Moraes Rego – CAMR – Departamento de Sinalização Náutica – Fichas catalográficas de sinais fixos) (Arquivos do compilador)

1930.03.##

A *Revista Marítima Brasileira*, do Rio de Janeiro, na edição nº 9 do ano XLIX, relativa a março de 1930, dava nas páginas 171 a 174 várias informações sobre a costa de Imbituba, incluindo as transcritas adiante, que mencionam várias vezes o farol velho e o farol novo.

É de se destacar que no nº 4 da página 171 está informado que a lanterna do farol da Ponta Grande foi colocada sobre uma **plataforma com armação de ferro**.

Os registros são os seguintes:

Pág. 170 – nº 2:

“Enseada de Imbituba – Ponta e morro de Imbituba – Vila e sua via férrea – Banco e Povoação do Juncal – Rio Mirim – Ponta da Ribanceira

*Formada pela Ponta do mesmo e pela **Ponta da Ribanceira**. Todo o seu litoral é de praia, e nela deságua o riacho, chamado **Rio-Mirim** de cuja foz parte um grande banco que orla a curva do fundo da Enseada, e vai ter ao costão de rocha da **Ponta Imbituba**.*

[...]

*A linha das sondagens em 5 metros fica a umas 3,5 amarras da foz do **Rio-Mirim**, e a umas 3 amarras da costa do **Juncal** e da **Capela da Vila de “Imbituba”**. Um banco coberto por 1,5 metros d’água, fica pelos 10° NE (10°) da dita **Capela**, e a 1,5 amarras da **praia da Vila**, e ao W e a umas 3 amarras da **Estação da P. de Imbituba** da Estrada ferrada que liga o porto às minas da região.*

*(EW) – (90° 270°) com a ponte da Companhia exploradora das minas carboníferas do **Tubarão**, fica a povoação do **Juncal** havendo nesse alinhamento: – (Ponte-povoação) – sondas de 4 a 6 metros que vão aumentando sucessiva e progressivamente para o (N), e para (E), até 14 metros d’água [...].*

*A **Ponta Imbituba** é uma grossa saliência de um extenso Cabo ou península com terras elevadas constituídas por morros dos quais 2 ficam na parte oriental e formam o **Cabo do farol**, cuja ponta mais setentrional é chamada **Imbituba**, e faz, com uma pequena curvatura da costa e as praias: **da Vila** e do **Juncal**, uma enseada que tem o nome de **Imbituba**, nome que também foi dado à pequena povoação de cujas habitações se destaca bem distintamente a **Capela** que é bem aparente, e serve de marca para o navegante.”*

Pág. 171 – nº 3:

“Ponta do farol velho e saco do Buraco do Sargo

*A ponta N. de Imbituba é muito serrilhada bem como o costão que lhe é vizinho. Pelo (E) e próximo, há uma saliência chamada **Ponta do Farol Velho** que forma com outra projeção da costa, o **Saco do Buraco do Sargo**.”*

Pág. 171 – nº 3-α:

“Pelo sul, da **Ponta do Farol Velho** está a do **Tamborete** e, logo junto a essa, as de **Miguel Reis** e do **Mariano**, nessa ordem.

A umas 4,3 milhas da dita **ponta Grande** que é formada pela lombada – (SE) – do morro meridional da **península de Imbituba**; pelo (SW) e a 1,5 amaras d’essa **Ponta Grande** fica a do **Ferreira**, formando tais pontas o **Saco da Cabra** que fica próximo do **novo farol** que o domina.”

Pág. 171 – nº 4:

“Novo farol de Imbituba

É situado na lombada SE da Península, a uns 721,8 metros de altura; exhibe, no tope de uma **plataforma com armação de ferro**, uma luz branca de lampejos que é visível a 15 milhas.”

Pág. 171 – nº 5:

“Sondagens junto à costa

A poucos metros do costão oriental do **Cabo de Imbituba**, e desde a **Ponta do farol velho**, até um ponto situado a (E) do farol novo, passa a linha das sondagens em 10 e 11 metros que desde aí partem bruscamente para Leste. [...]”

(Arquivos do compilador)

1936.02.11

O Presidente Getúlio Vargas assina o Decreto nº 634, promulgando a adesão do Brasil aos acordos relativos, respectivamente, à unificação dos sinais marítimos e às barcasfaróis guarnecidas, concluídos em Lisboa em 23/10/1930.

(Legislação Federal)

1937.##.##

Reforma do farol de Imbituba que havia sido inaugurado em 1918. O aparelho de luz, com altitude de focal de 69 metros e alcance de 14 milhas, foi colocado sobre coluna de alvenaria troncônica quadrangular, pintada de branco.

(Ministério da Marinha, Rio de Janeiro – 1947 – vide verbete **1911.02.25**) (DANTAS, Ney. [op. cit. em **1822.07.29**] – p. 21) (Fichas catalográficas do CAMR) (Arquivos do compilador)

1939.##.##

Reconstruído o farol da Ilha das Araras pela Diretoria de Navegação. Passou a ter uma coluna cilíndrica de concreto armado com 11 m de altura, pintada em faixas horizontais brancas e encarnadas, sobre a qual está colocado o aparelho de luz, com a altitude focal de 54 m e alcance de 11 milhas. A reconstrução do farol teve o apoio do Navio Faroleiro Santos Porto, que mais tarde, em 1952, naufragou na praia de Garopaba.

(Ministério da Marinha, Rio de Janeiro – 1947 – vide verbete **1911.02.25**) (DANTAS, Ney. [op. cit. em **1822.07.29**] – p. 27, 47, 597 e 598) (Arquivos do compilador)

1941.07.11

O *Jornal do Brasil*, do Rio de Janeiro, informa na página 6 do nº 161 que o Ministério da Marinha, atendendo necessidades de serviço, classificou o faroleiro *Mário Martins Gomes para servir como encarregado dos postes automáticos de Imbituba e Araras, em Santa Catarina.*

(Arquivos do compilador)

NOTA:

Em fins do ano de 1944 Mário Martins Gomes foi substituído por Altamiro da Luz Andrade.

(*vide verbete* **1944.11.14**)

1943.##.##

Restauração do farol da Ilha das Araras, executada pelo engenheiro Antônio Fernandes da Costa, da firma A. F. Costa Irmãos Ltda., sediada no Rio de Janeiro.

(DANTAS, Ney. [*op. cit.* em **1822.07.29**] – pp. 48 e 419) (Arquivos do compilador)

1944.11.14

O jornal *Diário da Noite*, do Rio de Janeiro, noticia na página 6 do nº 3626 a *remoção dos faroleiros, respectivamente das classes "E" e "F" Altamiro da Luz Andrade e Mario Martins Gomes, do primeiro do farol de Naufragados, no Estado de Santa Catarina, para o de Imbituba, no mesmo Estado e esse último, do farol de Imbituba, para o de Naufragados, naquele Estado.* [texto com correção dos óbvios erros de imprensa]

Essa notícia foi confirmada por outros três jornais também do Rio de Janeiro:

- em 15/11/1944 pelo Diário de Notícias nº 6.769, página 3;
- em 16/11/1944 pelo Correio da Manhã nº 15.351, página 5;
- em 18/11/1944 pelo Jornal do Brasil nº 273, página 8.

(Arquivos do compilador)

NOTAS:

1. Altamiro Andrade veio residir em Imbituba e integrou-se na sociedade local:

- em 18/02/1950 foi eleito membro do conselho fiscal do Imbituba Atlético Clube e em 04/03/1951 era noticiada a sua qualidade de vice-presidente da mesma agremiação;
- em 09/05/1951 era citado o seu cargo de secretário geral do diretório distrital do Partido Social Democrático;
- em 1956 foi escolhido pelo vigário da paróquia, padre dr. Itamar Luiz da Costa, para compor o trio de festeiros encarregados de organizar as festividades em honra da Padroeira de Imbituba, Nossa Senhora da Conceição, nos dias 1º a 9 de dezembro; participando dessa tarefa estavam as senhoras festeiras Maria Costa, Amélia Cargnin, sogra do compilador, e Jupira Pigozzi Ferreira, genitora do compilador.

(Jornal *O Estado*, de Florianópolis, edições de 11/03/1950 – nº 10.804 – p. 6; 04/03/1951 – nº 11.085 – p. 4; 09/05/51 – nº 11.127 – p. 2; 01/12/1956 – nº 12.603 – p. 6)

2. Por direto conhecimento pessoal do compilador tem-se o seguinte:

- ao chegar a Imbituba Altamiro hospedou-se com a esposa Arabela e filho Norton no Imbituba Hotel, como mensalista;

- posteriormente alugou residência na Rua Presidente Vargas, vulgarmente conhecida como Rua de Baixo;
 - em 22/10/1949 a genitora do compilador adquiriu casa residencial na Rua Thiers Fleming, hoje Avenida João Rimsa, que foi depois alugada para a família Andrade;
 - Altamiro Andrade era responsável também pelo farol da Ilha das Araras: em duas ocasiões seu filho Norton e o compilador, coetâneos, auxiliaram nos trabalhos de manutenção periódica da dita aparelhagem.
3. Não foram encontradas quaisquer fontes documentais que indicassem o desligamento de Altamiro Andrade do farol de Imbituba. Altamiro foi o último faroleiro a residir em Imbituba.

1947.###.###

Avaliação do farol de Imbituba e da casa do faroleiro, feita pelo Ministério da Marinha: Cr\$ 10.550,00.

(Ministério da Marinha, Rio de Janeiro – 1947 – *vide* verbete 1911.02.25) (Arquivos do compilador)

NOTA:

Por direto conhecimento pessoal do compilador, conforme já foi demonstrado no teor da segunda nota ao verbete **1944.11.14**, o Ministério da Marinha esteve avaliando uma casa de faroleiro que há muito tempo não mais existia.

1947.###.###

Avaliação da torre do farol da Ilha das Araras, pelo Ministério da Marinha: Cr\$ 13.000,00.

(Ministério da Marinha, Rio de Janeiro – 1947 – *vide* verbete 1911.02.25) (Arquivos do compilador)

1966.###.###

Instalado farolete na Ponta do Catalão, sobre um mangrullo de bóia. O corpo da torre de sustentação foi construído em concreto maciço, com vergalhões somente na laje superior. Os trabalhos foram executados pelo pessoal do navio balizador *Castelhanos*, comandado pelo então Capitão-Tenente Ney Dantas, que no ano 2000 publicou livro sobre a história dos faróis brasileiros.

Posição geográfica do farolete: Lat. 28° 12' 32" S e Long. 48° 39' 45" OG.

(DANTAS, Ney. [op. cit. em **1822.07.29**] – pp. 58,130 e 626 a 632)

NOTA:

- Mangrulho: armação metálica ou de madeira sobre a qual se fixa uma luz ou farolete para servir de auxílio à navegação.

1968.07.05

Eletrificado o farol de Imbituba na tensão de 210 volts, por ramal da rede elétrica da Companhia Docas de Imbituba. Para emergências foi instalado também um acumulador elétrico (bateria) de 6 volts, substituído em 14/10/1982 por um de 12 volts. (Ministério da Marinha - Fichas do CAMR) (Arquivos do compilador)

1968.11.18

Terminado o melhoramento do farolete da Ponta do Catalão, com substituição do original mangrulho de bóia por um tronco de pirâmide de alvenaria sobre a torre principal de 3 m em concreto armado. A reforma incluiu o azulejamento do farolete, executado pelo mestre Pedro Atanázio de Santana, do Centro Almirante Moraes Rego - CAMR, a partir de proposta dirigida àquele órgão pelo Delegado da Capitania dos Portos de Santa Catarina em Laguna de então, Capitão-de-Corveta Armando de Moraes e Mello Filho. (DANTAS, Ney. [op. cit. em 1822.07.29] - pp.47, 58 e 632)

1968.12.04

Terminado o azulejamento da torre do farol de Imbituba, executado pelo Mestre Pedro Atanázio de Santana, do Centro Almirante Moraes Rego - CAMR, a partir de proposta dirigida àquele órgão pelo Delegado da Capitania dos Portos de Santa Catarina em Laguna de então, Capitão-de-Corveta Armando de Moraes e Mello Filho. (DANTAS, Ney. [op. cit. em 1822.07.29] - p. 58) (Ministério da Marinha - Fichas do CAMR) (Arquivos do compilador)

VERIFICAÇÕES PESSOAIS DO COMPILADOR:

1. O revestimento foi executado com cacos de azulejos reunidos em placas de 0,34 m por 0,30 m.
2. A primeira base, quadrangular, ficou com 2,70 m de lado e altura de 1,25 m na face voltada para o alto mar. A segunda base, também quadrangular, erigida sobre a primeira, ficou com 2,22 m de lado e altura de aproximadamente 2,30 m a partir da base rochosa.

1969.01.29

Terminado o azulejamento da torre do farol da Ilha das Araras, executado pelo mestre Pedro Atanázio de Santana, do Centro Almirante Moraes Rego - CAMR, a partir de proposta dirigida àquele órgão pelo Delegado da Capitania dos Portos de Santa Catarina em Laguna de então, Capitão-de-Corveta Armando de Moraes e Mello Filho. (DANTAS, Ney. [op. cit. em 1822.07.29] - p. 58)

1976.06.08

Decreto nº 77.786, autorizando o registro, em nome da União Federal, de imóvel com área de 1.557 m², ocupado por instalações do farol de Imbituba, situado na chamada Ponta Grande.

(Legislação Federal)

1984.04.10

Instalado no farol da Ilha das Araras um painel solar de 1 A/h, marca Siemens, modelo M-20.

(Arquivos do compilador)

NOTA:

Tais painéis transformam a energia solar em energia elétrica, carregando durante o dia as baterias que mantêm o farol aceso durante a noite.

1985.07.09

Furtado o ramal da rede elétrica, passando o farol de Imbituba a funcionar, a partir de 07/08/1985, com 6 acumuladores elétricos.

(Ministério da Marinha – Fichas do CAMR) (Arquivos do compilador)

1986.06.18

Instalado painel solar no farolete da Ponta do Catalão, de um A/H, modelo M-65.

(Arquivos do compilador)

1986.06.20

Instalados dois painéis solares no farol de Imbituba.

(Ministério da Marinha – Fichas do CAMR) (Arquivos do compilador)

NOTAS:

1. Tais painéis transformam a energia solar em energia elétrica, carregando durante o dia as baterias que à noite mantêm o farol funcionando.
2. Segundo informações verbais obtidas na Delegacia da Capitania dos Portos em Laguna, em 1989 também esses dispositivos foram furtados.

1989.08.08

Executada a locação topográfica de novo ramal da rede elétrica da Companhia Docas de Imbituba para o farol da Ponta de Imbituba. Em seguida foi construída a linha

elétrica e concluída a instalação de lanterna AGA de 375 mm, com lâmpada halógena de 230 volts e 500 watts. Ou seja, farol de 3ª ordem – grande modelo.

(Arquivos da Cia. Docas de Imbituba) (Ministério da Marinha – Fichas do CAMR) (Arquivos do compilador)

NOTA:

As lâmpadas halógenas possuem funcionamento muito similar às lâmpadas incandescentes, mas contém em seu interior um gás halógeno (flúor, cloro, bromo, iodo), o que permite preservar o filamento de tungstênio, garantindo maior durabilidade à lâmpada. Têm também maior eficiência na iluminação, pois a temperatura mais elevada no filamento aumenta sua incandescência, sendo possível produzir lâmpadas de luz intensa com dimensões reduzidas. O bulbo dessas lâmpadas é feito em vidro de quartzo fundido, sílica ou aluminossilicato, objetivando fornecer resistência à pressão e temperatura interior. Graças ao formato compacto e elevado fluxo luminoso, as lâmpadas halógenas são utilizadas em variadas aplicações, como refletores, iluminação comercial e residencial para iluminação de destaque, faróis de veículos e faróis de sinalização marítima.

