

MERGULHO E PATRIMÔNIO SUBAQUÁTICO EM ILHABELA:

UMA ANÁLISE SOB O PRISMA DO TURISMO

Bel. Suzanne Dias Moreno

Prof. Dr. Mário Jorge Pires

Resumo

O presente estudo visa apresentar o patrimônio arqueológico subaquático de Ilhabela, assim como analisá-lo sob o enfoque turístico. Por meio de uma exposição detalhada do objeto de estudo, do universo ao qual pertence, bem como de todas as relações inerentes ao assunto, ou seja, formas de gestão, operação e promoção, demonstra-se como o turismo se revela um relevante instrumento de valorização e principalmente de proteção do mesmo. Desta forma, neste artigo, é apresentada a atual situação em que se encontram os bens submersos, de modo a incentivar a criação de uma consciência protecionista na sociedade, a fim de que todos, sem exceção, almejem a sua salvaguarda.

Palavras-chave: Patrimônio subaquático. Turismo. Valorização. Preservação.

MERGULHO E PATRIMÔNIO SUBAQUÁTICO EM ILHABELA: UMA ANÁLISE SOB O PRISMA DO TURISMO

Bel. Suzanne Dias Moreno

Prof. Dr. Mário Jorge Pires

Abstract

This study aims to present the archaeological heritage of Ilhabela, and analyze it in the perspective of tourism. Through a detailed exposition of the study object of the universe to which it belongs, and all the relationships inherent to the subject, management, working practices and promotion, the present study shows that tourism is an important tool to recover, value and especially to protect the underwater heritage. Thus, this article presents the current situation in which property is submerged, so as to encourage protective awareness in society, so that everyone, without exception, longs for their protection.

Keywords: Underwater Heritage. Tourism. Recovery. Preservation.

1 – Introdução

O município de Ilhabela-SP é um destino já consolidado, no que se refere ao turismo náutico – consagrado pela Semana da Vela de Ilhabela, e ao turismo de sol e praia, em função de sua exuberante constituição cênica. Contudo, é relevante destacar também os bens submersos, representados pelos inúmeros naufrágios ali ocorridos – os quais integram o que se denomina patrimônio arqueológico subaquático; e transformá-los em mais um produto, fomentando o desenvolvimento de uma nova modalidade turística - a subaquática, de modo a aumentar ainda mais a visibilidade da ilha nos cenários nacional e internacional.

O patrimônio subaquático, de modo geral, ainda está conquistando seu espaço, todavia é importante que não aconteça o mesmo que houve em relação à valorização do patrimônio histórico-cultural, que passou anos relegado ao esquecimento e quando finalmente ganhou atenção por parte das autoridades competentes, não se buscou parceria com o turismo. Tal sociedade só se firmou anos mais tarde, legitimando um verdadeiro atraso para ambos. Logo, tal estudo vem justamente se colocar como uma iniciativa para a efetiva divulgação de uma importante herança mundial e alertar sobre a necessidade de uma gestão efetiva da mesma, a qual contemple também sua utilização como recurso turístico.

2 – Patrimônio Arqueológico Subaquático

Apesar da milenar presença de artefatos que podem ser classificados como pertencentes ao patrimônio arqueológico subaquático, a especialidade científica que o trata em particular é bastante nova, tendo pouco mais de quarenta anos. Essa tardia preocupação é resultado do lento processo, no qual o próprio patrimônio cultural se firmou como instrumento de compreensão dos processos evolutivos sociais e de referência à memória coletiva, uma vez que foram necessários muitos anos para que se desse conta da importância da preservação dos testemunhos produzidos.

É imprescindível o efetivo entendimento dessa fração pertencente ao universo dos bens culturais, assim como a tomada de consciência para a sua preservação e conservação, embasado

numa legislação que garanta a sua salvaguarda, a fim de que não seja necessário tanto tempo para a legitimação de sua proteção.

Com a finalidade de se compreender o que vem a ser patrimônio arqueológico subaquático, a Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Subaquático adotada na Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) o define como:

[...] todos os vestígios da existência do homem de caráter cultural, histórico ou arqueológico que se encontrem parcial ou totalmente, periódica ou continuamente, submersos há, pelo menos, 100 anos, nomeadamente: (i) sítios, estruturas, edifícios, artefatos e restos humanos, bem como o respectivo contexto arqueológico natural; navios, aeronaves e outros veículos, ou parte deles, a respectiva carga ou outro conteúdo, bem como o respectivo contexto arqueológico e natural; e artefatos de caráter pré-histórico. (UNESCO, 2001, p. 2)

Por tratarem-se de indícios materiais da presença humana o patrimônio subaquático é parte do patrimônio arqueológico e por extensão do vasto universo que compõe o patrimônio cultural. Logo, a única diferenciação quanto a este legado, é o ambiente no qual se insere e por isso, acaba sendo alvo fácil para saqueadores, pois este contexto dificulta o seu controle.

Tal gana pelos itens de valor que podem ser encontrados nas embarcações naufragadas acabou por se tornar uma verdadeira indústria da caça ao tesouro; indústria essa que se tornou o grande problema a ser resolvido para a sua salvaguarda, afinal inúmeras são as empresas especializadas nesta atividade.

Além disso, tais empresas encontram respaldo em antigas leis, tais como a que trata do Direito do Mar, em que os restos pertencentes a embarcações sinistradas pertenceriam àqueles que primeiro as encontrassem (BLOT, 1999) e na Lei de Salvamento em que há a garantia de um percentual em cima dos objetos encontrados (BO, 2003).

Diante dessa situação, discussões em torno do tema começaram a surgir por volta da década de 1970, ainda que de forma bastante acanhada. Com o passar dos anos, o assunto foi ganhando espaço e com isso apareceram as primeiras organizações que tratavam deste assunto. Em 1991 é criado o International Committee on the Underwater Cultural Heritage (ICUCH) que é um órgão consultivo do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS – International Council on Monuments and Sites).

O ICUCH tem como função incentivar a cooperação entre os diversos países no sentido de proteger e conservar o patrimônio cultural subaquático, além de promover meios para a catalogação, gestão e intervenção de modo sustentável dos mesmos. Como resultado de sua atuação, o ICUCH é o responsável pela elaboração do texto que foi adotado na 11ª Assembléia Geral do ICOMOS ocorrida na cidade de Sofia, Bulgária em 1996. O documento em questão ficou conhecido como a Carta Internacional do ICOMOS para a Proteção e Gestão do Patrimônio Cultural Subaquático. (CEANS, 2009)

Esta carta pode ser considerada o primeiro manifesto que visa a estimular a proteção dos testemunhos subaquáticos. Ela atenta para a importância do mesmo como fonte de informações preciosas sobre o passado e para a urgência de uma tomada de providências, a fim de que as atividades que incidem sobre ele, não acabem por sua extinção. Um importante desdobramento desse documento foi a Convenção para a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático, texto adotado pela 31ª Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), ocorrida em Paris, em novembro de 2001.

Esta convenção representa o grande instrumento legal de preservação dos sítios arqueológicos submersos, pois busca estender aos oceanos a política protecionista já aplicada aos bens emersos. Vale ressaltar que tal proteção não procura regulamentar a propriedade dos bens ou alterar as zonas de soberania, pois justamente ratifica as questões já abordadas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982.

Dentre os componentes do patrimônio arqueológico subaquático, o documento supracitado e a própria Carta Internacional do ICOMOS, deram especial atenção aos sítios de naufrágios, pois tais locais são fruto de uma deposição de restos pertencentes a embarcações de várias épocas, nacionalidades e formas de construção, formando uma herança que vai além de fronteiras e limites nacionais, conferindo, deste modo, um status mundial para o mesmo.

Além do objetivo principal de proteção do referido legado, também chama a atenção para questões relativas ao seu aproveitamento e gestão, sendo que um dos pontos mais importantes, neste sentido, diz respeito ao acesso de forma não intrusiva, primando pela observação e documentação dos itens *in situ*. Neste ponto percebe-se que há uma deixa para o desenvolvimento do turismo subaquático como instrumento de promoção da educação patrimonial.

Outras importantes recomendações também são feitas, como as que tratam da questão do saque e pilhagem dos bens, a busca da extinção das atividades que visam à sua comercialização e o estímulo pela colaboração entre os Estados-parte, no sentido de reunir esforços em pró do referido patrimônio.

Diante de tais proposições, percebe-se a relevância do presente documento, tanto que no dia 02 de janeiro de 2009, o mesmo passou a vigorar após a ratificação de 20 países, representando um importante passo na longa trajetória a ser percorrida. É relevante mencionar que o Brasil não faz parte da lista de nações que assinaram ou ratificaram tal convenção.

É válido dizer que no país, a Arqueologia Subaquática apenas engatinha e a cultura da caça ao tesouro ainda acontece sendo confundida com ciência. Tal situação é reflexo de sua própria condição histórica, assim como de outras nações do Novo Mundo, em que a prática da recuperação de artefatos aconteceu desde os primeiros anos da colonização. Naus e caravelas carregadas de preciosidades, deslocavam-se entre metrópole e colônia, logo, um grande nicho para as empresas de resgate que se empenhavam na recuperação dos objetos provenientes dos naufrágios das mesmas. Desde então a prática do salvamento de carga acontece e a mentalidade em relação a este exercício continua congelada. (RAMBELLI, 2002)

Colaborando para esta situação, os testemunhos imersos são tratados de forma diversa dos terrestres; um exemplo que ilustra o caso, diz respeito aos órgãos aos quais competem a proteção dos mesmos. Enquanto os bens submersos são de responsabilidade da Marinha do Brasil, os emersos ficam aos cuidados do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Sendo ambos os tipos de bens pertencentes ao universo arqueológico, porque a diferenciação quanto aos responsáveis pela sua proteção? (RAMBELLI, 2002, 2006)

Uma grave conseqüência de tal tratamento com a herança presente em fundo aquático é o estado de abandono no qual se encontra. Enquanto os objetos que se encontram em terra firme, contam com um aparato legal satisfatório, os pertencentes ao ambiente submerso foram relegados a um descaso crescente, pois as leis que o amparam são arcaicas. Neste ponto, nota-se um grave problema quanto à legislação referente ao patrimônio arqueológico, pois como explicar a existência de normas que o tratam em sua generalidade, e a presença de normas específicas para os testemunhos subaquáticos que vão contra àquelas? (CEANS, 2004).

Esta circunstância revela que os grandes obstáculos para o desenvolvimento de uma política preservacionista são a incompreensão conceitual e as imprecisões existentes quanto ao objeto de estudo. E isso se instalou desde o início do estabelecimento da Arqueologia no país, quando da criação da Lei de Arqueologia 3.294 no ano de 1961, que em nenhum momento mencionou as potencialidades dos sítios de naufrágios. (RAMBELLI, 2002)

Ainda segundo o autor, a exploração dos materiais encontrados sob as águas funcionou da seguinte forma:

Até 1986, ano da lei 7 542, todas as intervenções realizadas em sítios arqueológicos submersos em águas brasileiras aconteceram, portanto, sob autorização e fiscalização da Marinha do Brasil, de acordo com um critério de distribuição do produto da exploração que concedia ao explorador 80% do material encontrado, como forma de incentivo e de recompensa pela empreitada, cabendo os 20% restantes à União, que os utilizava basicamente para a realização de exposições em museus. (RAMBELLI, 2002, p.93).

Enquanto o mundo despertava para a questão, instaurando leis para proteger esse precioso testemunho material, o Brasil continuava abrindo as portas para os exploradores que não tinham mais a possibilidade de realizarem seus trabalhos em seus locais de origem. Porém, com a criação da lei 7 542, finalmente é extinta a distribuição de porcentagem e todos os bens submersos são declarados como pertencentes à União, contudo não atenta nem para a pesquisa sistemática feita por arqueólogos, nem abrange os sítios submersos em sua totalidade, abordando somente os de naufrágios. (FUNARI; RAMBELLI, 2007)

Com a sanção da nova lei, a insatisfação do *lobby* dos caçadores de tesouros foi geral. Para somar mais desaprovação em 1989 é baixada a Portaria Interministerial 69, a qual acresce algumas normas técnicas a mencionada lei e marca um tímido envolvimento do Ministério da Cultura no assunto. A reação deste grupo se fez na incessante pressão feita às autoridades competentes a qual culminou com a criação da lei 10.166 em dezembro de 2000.

A lei 10.166 tem respaldo nas Normas de Autoridade Marítima para Pesquisa, Exploração, Remoção e Demolição de Coisas e Bens Afundados, Submersos, Encalhados e Perdidos (NORMAM 10). Com sua criação, o rol dos exploradores ganhou um poderoso instrumento para a legitimação de seus trabalhos.

Uma análise no conteúdo desta lei revela muitas discrepâncias quanto ao que é considerado patrimônio arqueológico ou não, uma vez que a mesma foi idealizada como uma

norma de salvamento de carga, atendendo primordialmente a interesses econômicos. Tanto que existe uma porcentagem para o que é considerado arqueológico ou não, porém num sítio arqueológico tudo é arqueológico. Segundo Rambelli (2006) tal status é atribuído somente depois que os artefatos são retirados de seu contexto, ou seja, não há nenhum procedimento arqueológico na investigação dos sítios em questão.

Mas o ponto que provoca reação por parte da arqueologia subaquática diz respeito à alteração do artigo 20 da lei 7 542 que antes vigorava:

Art. 20 – As coisas e os bens resgatados, de valor artístico, de interesse histórico ou arqueológico, permanecerão no domínio da União, não sendo passíveis de apropriação, adjudicação, doação, alienação direta ou através de licitação pública, e a eles não serão atribuídos valores para fins de fixação de pagamento a concessionário. (JUS BRASIL LEGISLAÇÃO, 2009)

E com as alterações causadas pela 10 166 passou a vigorar com a seguinte redação:

Art. 20. As coisas e os bens resgatados de valor artístico, de interesse histórico ou arqueológico permanecerão no domínio da União, não sendo passíveis de apropriação, doação, alienação direta ou por meio de licitação pública, o que deverá constar do contrato ou do ato de autorização elaborado previamente à remoção." (NR) "§ 1o O contrato ou o ato de autorização previsto no caput deste artigo deverá ser assinado pela Autoridade Naval, pelo concessionário e por um representante do Ministério da Cultura." (AC) "§ 2o O contrato ou o ato de autorização poderá estipular o pagamento de recompensa ao concessionário pela remoção dos bens de valor artístico, de interesse histórico ou arqueológico, a qual poderá se constituir na adjudicação de até quarenta por cento do valor total atribuído às coisas e bens como tais classificados." (AC) "§ 3o As coisas e bens resgatados serão avaliados por uma comissão de peritos, convocada pela Autoridade Naval e ouvido o Ministério da Cultura, que decidirá se eles são de valor artístico, de interesse cultural ou arqueológico e atribuirá os seus valores, devendo levar em consideração os preços praticados no mercado internacional." (AC) "§ 4o Em qualquer hipótese, é assegurada à União a escolha das coisas e bens resgatados de valor artístico, de interesse histórico ou arqueológico, que serão adjudicados. (JUS BRASIL LEGISLAÇÃO, 2009).

A partir de então os bens resgatados passam a ter valor de mercado, sugerindo então a sua comercialização, além de apregoar a chance de recompensas para os artefatos recolhidos. É inadmissível essa instituição de valores, afinal é justamente pelo seu caráter singular que advém a impossibilidade do estabelecimento de cifras; soma-se a isso a delegação de propriedade do mesmo, que acaba se concentrando nas mãos de poucos, os quais deveriam ser os primeiros a serem destituídos de direitos sobre os mesmos. Diante dessa lamentável situação, conclui-se que o patrimônio subaquático brasileiro está completamente a mercê da caça ao tesouro.

Não é da alçada da Marinha do Brasil a criação de projetos ou mesmo iniciativas que contemplem a sua preservação, sendo responsáveis sim, pela fiscalização¹³ dos empreendimentos que envolvam direta ou indiretamente os bens submersos.

Atualmente, segundo Guimarães (2009) a DPHDM - Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha está realizando um levantamento dos sítios de naufrágios ocorridos na costa brasileira com a intenção de confeccionar Cartas Arqueológicas Subaquáticas. Estas teriam a função de informar a real localização dos sinistros, logo um importante instrumento para a maximização da ação fiscalizadora. (informação verbal)¹⁴.

Analisando a fundo a referida proposta, ela pode ter uma serventia muito maior do que somente o controle sobre tais bens. Divulgada a outros órgãos e instâncias pode se tornar uma ferramenta de proteção do patrimônio subaquático. Contudo, é necessário que o projeto de lei nº 7.566 de autoria da deputada maranhense Nice Lobão, seja sancionado.

O mencionado projeto propõe a extinção da atual lei, além de conceituar os testemunhos subaquáticos nos mesmos parâmetros que a Convenção da UNESCO para a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático. Dessa forma, os vestígios submersos serão tratados com o mesmo rigor que o patrimônio emerso e o Iphan passa a se responsabilizar pela gestão dos mesmos, emitindo autorizações para as pesquisas subaquáticas e analisando os seus critérios científicos. O patrimônio arqueológico subaquático será tratado como tal em seu contexto, estimulando seu estudo *in situ*. Nos moldes atuais, somente depois de retirado e classificado como arqueológico é que passa para as mãos do Iphan.

Segundo o Centro de Estudos de Arqueologia Náutica e Subaquática do Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais da Universidade Estadual de Campinas – CEANS/NEPAM/UNICAMP, o projeto de lei 7.566 já foi aprovado na Comissão de Educação e Cultura e agora está sendo analisado pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

¹³ Previsto no artigo 2º da lei 7.542/86 não modificado pela 10.166/00: “Compete ao Ministério da Marinha à coordenação, o controle e a fiscalização das operações e atividades de pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bem afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas de jurisdição nacional, em terrenos de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar.
Fonte: Jus Brasil Legislação.

¹⁴ Informações cedidas por Guimarães em entrevista diretiva concedida à autora.

A sanção do mesmo tem um grande peso para o futuro do patrimônio subaquático brasileiro e até mesmo para a atividade turística, afinal como desenvolver o turismo subaquático, se a lei em vigor – a qual prevê a realização do turismo submarino¹⁵ – permite a retirada desenfreada e sem escrúpulos?

O exercício preservacionista através do turismo já acontece com os bens que se encontram na superfície, portanto estendê-lo para sua interface submersa é uma possibilidade viável e de grande importância. Até porque o turismólogo tem condições de aliar a prática do mergulho ao processo de educação patrimonial.

No caso de uma imersão em um naufrágio, não será uma visita apenas a alguns destroços, mas sim, uma viagem na história. O sítio de um sinistro apresenta os objetos numa contextualização tal como no dia no acidente, como se os anos que separam a tragédia da atualidade não tivessem passado, justificando a denominação que hoje os arqueólogos dão a este tipo de sítio como cápsula do tempo. Todavia é fundamental que os guias alertem os turistas sobre a necessidade de manterem o local, assim como os artefatos que a ele pertencem, intactos, não tocando em nada e principalmente não retirando nenhuma peça dali, pois não são souvenirs que estão à espera de um colecionador; pelo contrário, são peças únicas e insubstituíveis.

É urgente o engajamento de todos os segmentos que tenham alguma relação com este patrimônio, a fim de pressionar as autoridades para a sanção do projeto de lei 7.566. Por meio de uma legislação séria e eficaz, os testemunhos arqueológicos que se encontram sob as águas poderão enfim ser resguardados à posteridade, livre das ações das empresas de resgate e terão condições de gerar conhecimento a todos.

¹⁵ Segundo o 2º parágrafo do artigo quarto da lei nº 10.166 de 27 de dezembro de 2000: É livre, dependendo apenas de comunicação à Autoridade Naval e desde que não represente riscos inaceitáveis para a segurança da navegação, para terceiros ou para o meio ambiente, a realização de excursões de turismo submarino, com turistas mergulhadores nacionais e estrangeiros, em sítios arqueológicos já incorporados ao domínio da União, quando promovidas por conta e responsabilidade de empresas devidamente cadastradas na Marinha do Brasil e no Instituto Brasileiro de Turismo, sendo vedada aos mergulhadores a remoção de qualquer bem ou parte deste." (AC)

3 – Patrimônio Arqueológico Subaquático de Ilhabela

Ilhabela ficou conhecida popularmente como “Triângulo das Bermudas da América do Sul¹⁶”, pois possui a segunda maior concentração de sinistros marítimos do país, ficando atrás de Recife somente (PLATON,2007).

O patrimônio subaquático ali presente, constitui um capítulo singular em sua história, uma vez que, além do fato de guardar importantes informações referentes à própria localidade, municia a história de explicações que não poderiam ser encontradas em nenhum outro lugar. Tais vestígios são provas concretas dos incidentes que deram origem aos mesmos, além de evidenciarem como verdadeiros museus, como era a sociedade da época, seus costumes, o ambiente e, mesmo, o grau de desenvolvimento da indústria naval.

Porém, antes de apresentar esse rico patrimônio, é relevante entender o porquê Ilhabela possui tantos naufrágios. Jeannis Michail Platon em seu livro Ilhabela seus enigmas: histórias-lendas-tesouros-naufrágios (2007) expõe possíveis causas para isso:

✓ **O fatal magnetismo**

Estudos comprovaram que existe um campo magnético em alguns pontos da ilha, capaz de descompensar as agulhas das bússolas, gerando então o chamado desvio magnético. Isso acontece em função da constituição mineral dos rochedos, que por sua vez receberam radiações de erupções vulcânicas ocorridas há milhões de anos. Muitos foram os casos de rotas alteradas em função desse descompassamento, tanto que a Marinha do Brasil realizou pesquisas do local e, constatou a ocorrência.

✓ **A ausência de faróis**

Ilhabela carecia em termos de sinalização. Até meados de 1910, possuía apenas um farol. As companhias de navegação sempre alertavam as autoridades dos perigos da região, porém somente em 1932 foram construídos 2 outros faróis, colaborando assim para tornar estes locais menos perigosos para as embarcações.

¹⁶Informação retirada também do site Explorevale. Disponível em:
<<http://www.explorevale.com.br/cidades/ilhabela/historia.htm>>. Acesso em: 08 Jul. 2009.

✓ **O descompasso tecnológico**

Se por um lado a indústria naval estava evoluindo cada vez mais, com relação à instrumentação naval, esta estava profundamente defasada. Cruzavam-se oceanos com apoio apenas de bússolas e rádio telégrafo. Hoje, conta-se com ferramentas avançadas como, sonares e GPS´s reduzindo significativamente o número de acidentes.

Além desses fatores, devem ser somadas as condições climáticas, como fortes nevoeiros, ventos, tempestades e ondas descomunais, que por muitas vezes não colaboravam para a segurança no trajeto. (PORTAL DE ILHABELA, 2009)

Vários são os tipos de destroços encontrados nas águas de Ilhabela, como rebocadores, paquetes e cargueiros. Há indícios de, até mesmo, naus piratas e galeões, porém tais vestígios esbarram em lacunas documentais que impedem maiores informações. Segue aqui uma breve descrição de cada um dos sinistros ocorridos em suas proximidades, seguindo como critério de ordenação a data do ocorrido.

⇒ ***Crest - (12/12/1822)***

Foi a pique a 12 de dezembro de 1822 devido ao mau tempo. Considerado um dos naufrágios mais antigos da região, apresenta poucos itens a serem vistos, tais como correntes e algumas ferragens. Em função do estado em que se apresenta não é um dos pontos mais visitados. (NAUFRÁGIOS DO BRASIL, 2009)

⇒ ***Dart - (11/09/1884)***

O fim do *Dart* foi resultado de um forte temporal e fatal desvio de rumo, levando-o contra os rochedos próximos ao Morro do Simão. (SCUBADIVER, 2009)

Num mergulho à embarcação podem ser vistas peças de sua estrutura original. É possível identificar a proa, onde estão posicionadas duas grandes âncoras, correntes, peças do maquinário e até mesmo o leme do navio. (NAUFRÁGIOS DO BRASIL, 2009)

O *Dart* ficou conhecido como navio das louças pela quantidade de porcelanas e vidros que dele foram retirados. Vale ressaltar que os mesmos foram muito comercializados por caixas da região que iam até a embarcação para retirá-los (PLATON, 2007).

⇒ ***Velásquez - (16/10/1908)***

O *Velásquez* encontrou seu final quando foi envolvido por um denso nevoeiro e chocou-se contra o costão de Ilhabela.

Segundo Lopes e Souza (2006), o naufrágio é considerado um dos melhores pontos de mergulho na ilha, pois por estar suspenso, pode-se passar pelo interior de seu casco. Soma-se a isso, sua localização de fácil acesso e a riqueza da sua vida subaquática.

Quanto ao sítio, este é extremamente grande, sendo praticamente impossível visualizá-lo num único mergulho. Podem ser identificadas caldeiras, virabrequins, bielas do motor, cabeços de amarração, correntes, uma enorme âncora e uma das pás das hélices de propulsão. (BRASIL MERGULHO, 2009).

⇒ ***Hathor - (24/03/1909)***

O conjunto forte tempestade e denso nevoeiro jogou a embarcação contra os rochedos da laje próxima da Ponta da Sepituba, fazendo com que o navio ficasse preso nas pedras, no ano de 1909. (NAUFRÁGIOS DO BRASIL, 2009).

Segundo informações recolhidas no site Naufrágios do Brasil (2009), há muito que admirar num mergulho neste naufrágio. Além de correntes, turcos, cabeços de amarração, é possível visualizar peças do maquinário como bielas, pistões e cilindros, além das caldeiras. Existem também muitos fragmentos do casco do navio.

⇒ ***Guarany - (03/10/1913)***

Este sinistro apresenta algumas singularidades em relação aos outros, pois a causa do mesmo não se deu em função de condições climáticas ou descompasso da instrumentação de

bordo e sim, do choque o navio mercante *Borborema* num exercício de manobras de combate da Marinha Brasileira, por ocasião da I Guerra Mundial.

Quanto aos seus destroços, o que pode ser visualizado é uma embarcação partida ao meio, que mostra somente a parte de meia nau para trás. Além disso, na parte da casaria de popa há 1 fogão que parece ser de lenha, os guarda mancebos e um 1 guincho.

Por pertencer à Marinha do Brasil, o *Guarany* não está “aberto” à visitação. Porém, nada impede que, depois de todo um processo de estruturação, venha a se tornar mais um ponto de visitação de Ilhabela.

⇒ *Príncipe de Astúrias - (06/03/1916)*

Considerado o maior desastre marítimo ocorrido na costa brasileira, o *Príncipe de Astúrias* é muitas vezes comparado ao *Titanic*. É fato que ambos foram protagonistas de duas das maiores tragédias já ocorridas na navegação mundial. Todavia, enquanto o sinistro do vapor inglês é de conhecimento geral, o naufrágio espanhol está envolto no mais completo desconhecimento (PLATON, 2007).

O sinistro do *Astúrias* foi fruto de forte tempestade e denso nevoeiro. A embarcação colidiu em cheio no costão e em menos de 5 minutos o vapor foi tragado pelo oceano, ceifando aproximadamente 500 vidas, fora os possíveis clandestinos que estariam escondidos nos porões fugindo da I Guerra Mundial. (PRÍNCIPE DAS ASTÚRIAS, 2009)

Segundo o site Scubadiver (2009), um mergulho no sítio do naufrágio revela um navio completamente desmantelado, com restos espalhados por uma grande área; podem ser vistas algumas estruturas referentes às partes de meia nau e popa, além das caldeiras. É importante ressaltar que é uma incursão de nível avançado, pois requer conhecimentos específicos em função da profundidade, baixa visibilidade, correntes marítimas e etc.

Quanto à situação dos destroços do *Astúrias*, valem ser feitas algumas considerações: muitas foram as incursões feitas ao mesmo, porém nem todas tinham permissão da Marinha, logo, muita pirataria já foi realizada. Além disso, mesmo aquelas que tinham aval, a utilização de dinamites danificaram e muito a sua estrutura.

⇒ ***Therezina - (02/02/1919)***

A péssima visibilidade imposta pela forte chuva, arremessou o *Therezina* contra o costão de Borrifos, fazendo que ele encalhasse nos rochedos. Depois de frustradas tentativas a fim de desencalhá-lo, foi declarado perda total. (SCUBADIVER, 2009)

Um mergulho no *Therezina* revela uma rica fauna marinha que fez dele seu habitat. Visualizam-se as ferragens e a âncora bastante retorcidos em função do choque no costão; chamam a atenção duas caldeiras posicionadas em pé, ao lado de uma hélice de quatro pás e o fato do cavername e o casco ainda estarem íntegros.

⇒ ***Aymoré - (23/07/1920)***

Após adentrar o sul do Canal de São Sebastião, sob ventos fortes e chuva torrencial, o *Aymoré* foi em cheio contra a Ponta do Ribeirão; mesmo com os esforços empregados para o seu desencalhe, foi declarado como perda total.

Segundo o site Scubadiver (2009), o mergulho nesse sinistro é recomendado para os iniciantes na atividade, em função das facilidades de acesso e profundidade relativamente pequena.

Totalmente desmantelado, hoje, um mergulho no *Aymoré*, revela estruturas espalhadas por uma grande área. É possível identificar um grande guincho, parte das correntes, turcos e ferragens provenientes da proa do navio. (NAUFRÁGIOS DO BRASIL, 2009)

⇒ ***São Janeco - (02/02/1929)***

O *São Janeco* era um veleiro que naufragou em vista das péssimas condições meteorológicas, as quais impossibilitaram a visualização da Ilha. Contudo, não seria também mais um caso em que o magnetismo teria provocado o desvio de rota?

Um mergulho na região do sinistro revela a estrutura inteira da popa do navio. Além disso, é possível ver duas âncoras presas uma a outra. Em direção à areia encontra-se parte do

maquinário, cavernames e peças auxiliares. Visualizam-se também o leme, mancais e cabeços de amarração. Quanto à proa, não foram localizadas suas partes, levando a crer que ou foram removidas ou totalmente destruídas com o choque (NAUFRÁGIOS DO BRASIL, 2009).

⇒ ***Elihu B. Washburne - (03/07/1943)***

O *Elihu B. Washburne* foi um dos muitos navios do tipo “Liberty Ship” construídos entre os anos de 1941 e 1943, com o propósito de atender às necessidades bélicas e de transporte estratégico, geradas em função da II Guerra Mundial (PLATON, 2007).

Na manhã do dia 03 de julho de 1943, o *Elihu B. Washburne* foi torpedeado pelo submarino alemão U-513, nas proximidades da Ilha de Alcatrazes. Por sorte, não houve vítimas, já a embarcação, acabou encontrando seu repouso nas tranqüilas águas de Ilhabela.

Mergulhos realizados no sítio do naufrágio revelam metralhadoras antiaéreas, além de cartuchos para a munição das mesmas; podem ser vistas partes inteiras da embarcação. (BRASIL Mergulho, 2009).

⇒ ***Campos - (23/10/1943)***

Seu fim foi decretado pelo submarino alemão U-170, já no auge da II Guerra Mundial. Dois torpedos o levaram para as profundezas, nas proximidades de Alcatrazes e Ilhabela. De uma tripulação de 57 homens e 6 passageiros, 11 não tiveram melhor sorte (FUNDAÇÃO MAR, 2009).

Segundo o site Brasil Mergulho (2009), mergulhadores que visitaram o sítio do *Campos*, dizem ter encontrado uma metralhadora anti-aérea no local e cartuchos de munição anti-aérea que pertenceriam ao *Elihu B. Washburne*, levando a crer que haja um engano quanto a localização de cada uma das embarcações. Além disso, o mergulhador Eduardo Davidovich, visualizou chapas do casco do que deveria ser o Liberty Ship, e não condiziam com o tipo de construção do mesmo, reforçando a tese do engano quanto a qual dos navios é o *Elihu B. Washburne* e qual é o *Campos*.

Essa situação só reforça a importância da realização de um inventário do patrimônio subaquático local, antes mesmo de qualquer ação que busque a visitação em tais atrativos, a fim de municiar os visitantes com informações verossímeis.

⇒ ***Concar - (29/10/1959)***

Após enfrentar uma tempestade com ventos fortes e mar encapelado, a embarcação foi levada pelas correntes marítimas contra os rochedos da Ponta da Piraçununga, ficando ali encalhada. Infrutíferas tentativas de desencalhe foram promovidas, contudo, pelo seu adernamento e pelas avarias no casco, acabou afundando depois de 22 dias. (PLATON, 2007).

Jeannis Michail Platon em suas incursões ao sinistro constatou que pouco resta do navio, em virtude da deterioração provocada pelo óxido de ferro transportado. O que existem são restos, tais como hélices, além de azulejos, licoreiras e outros indícios do sinistro.

⇒ ***Urucânia - (23/04/1961)***

O pescueiro de alto-mar vinha de Itajaí rumo ao Rio de Janeiro quando soçobrou na região entre Ilhabela e Alcatrazes. Levava a bordo 21 homens e algumas toneladas de pescado, no entanto em virtude de uma tempestade foi jogado contra o Costão do Juquinha, na proximidade do Frade (FUNDAÇÃO MAR, 2009).

Não há maiores informações sobre o que ainda resta do pescueiro. Porém, mesmo não havendo dados sobre o patrimônio subaquático referente a este naufrágio, ele não perde a sua importância uma vez que o patrimônio se constrói tanto de fatos quanto de artefatos. Logo, a história aqui se reveste de relevância e grandeza confirmando assim a existência do sinistro.

⇒ ***T-6D Texan - (17/10/1961)***

Platon (2007) relata uma conversa com um caiçara residente à Ilha de Búzios, na qual descobriu que em suas proximidades, havia caído um avião em meados da década de 60. Num mergulho realizado no local, localizou a aeronave praticamente intacta no fundo do mar, com apenas uma das hélices danificada.

A equipe do centro de investigações de acidentes aeronáuticos, cogitou a possibilidade de içar a aeronave para exposição no Museu Aeronáutico do Rio de Janeiro. A própria equipe de Jeannis, especialista em ações de salvatagem, foi responsável pela tentativa. Contudo, em razão do estado de deterioração do alumínio da fuselagem foi decidido que o avião ficaria no fundo mar (PLATON, 2007).

É inegável a riqueza do patrimônio arqueológico subaquático de Ilhabela. Não há questionamentos quanto a sua qualidade. Entretanto, é importante estabelecer aqui algumas considerações sobre tal bem, de modo a analisá-lo e verificar suas reais potencialidades.

Primeiramente, é preciso frisar que é de fundamental importância que as autoridades municipais tomem consciência da grandeza do material ali submerso. Apesar do conhecimento de sua existência, percebe-se um certo descaso se comparada à atenção dada a outros produtos turísticos da ilha.

A Semana da Vela de Ilhabela é um grande exemplo. Organizada pelo Yacht Club e pela Prefeitura Municipal, é um importante acontecimento que visa estimular o turismo na baixa temporada, numa tentativa de minimizar os efeitos causados pela sazonalidade. Logo, pelas boas condições climáticas e pela infra-estrutura que a cidade proporciona, a semana marca uma importante data no calendário do município. Atualmente a Semana da Vela envolve tanto interesses econômicos quanto políticos, pois Ilhabela busca se promover como a Capital Nacional da Vela¹⁷. Em toda a cidade é possível encontrar o logotipo de uma vela com os dizeres: Ilhabela – capital da vela, instituindo o símbolo como uma marca da localidade. Evidencia-se então a preocupação dispensada aos esportes náuticos e ao turismo decorrente dele, que pode ser percebido até mesmo na construção de píeres, atracadouros e marinas.

Além disso, a própria constituição cênica de Ilhabela reforça a outra modalidade turística intensamente promovida pelos órgãos competentes: o Turismo de Sol e Praia. Tanto que a cidade

¹⁷Existe uma proposta de projeto de lei que tramita na Comissão de Educação e Cultura da Câmara Federal, em Brasília, para conferir à cidade o título de Capital Nacional da Vela. A proposta foi apresentada pelo deputado federal Marcelo Ortiz e será levada a votação no plenário da Câmara.
Fonte: Ilhabela News – edição de Julho de 2009.

procura se adequar às mais diversas exigências nesse sentido, como o desenvolvimento de uma estrutura hoteleira e gastronômica de qualidade para atender a todos os tipos de turistas.

Entretanto, nos folhetos de divulgação do município, existem apenas menções sobre os naufrágios da região, não os retratando de forma satisfatória. Em todos os veículos que buscam promover a cidade, a embarcações soçobradas sempre são citadas, mas não se fala exatamente o que se encontra numa visita a tais atrativos e o porquê da existência dos mesmos.

É preciso, que as autoridades responsáveis pela gestão da atividade turística de Ilhabela, atentem para o fato de que é possível desenvolver atividades referentes ao patrimônio subaquático, aliadas aos outros produtos que a ilha já oferece. Logo, uma visita à localidade pode proporcionar não só o contato com a natureza, prática de esportes náuticos, etc; mas também aprendizado e cultura referente ao um tipo de patrimônio que ainda é desconhecido da maioria das pessoas, porém de fácil aceitação e mesmo assimilação em função da atratividade que o tema encerra.

Além das poucas citações (fato que favorece o desconhecimento por parte da população), informações desencontradas, coordenadas geográficas diferentes para o mesmo sítio, naufrágios fantasmas – isto é, citam-se nomes, porém não há dados que comprovem a sua existência, e até diferentes versões para o mesmo acontecimento podem ser encontrados.

Até no plano diretor do município, não há maiores explicações sobre os sinistros, além do que não há citação de nenhum projeto que tenha como alvo o desenvolvimento e o fomento de atividades subaquáticas.

Um mergulho na região, além de revelar fauna e flora subaquática exuberantes, apresenta também um precioso patrimônio. Um naufrágio desde o momento em que ele acontece, seus desdobramentos e claro os restos provenientes do ocorrido são elementos culturais que mexem com todo o imaginário. Seja dos mergulhadores que encontram seus vestígios, seja dos caiçaras que não deixam de ser coadjuvantes na história, uma vez que o acontecimento gerou um reflexo no dia-a-dia desse povo. Afinal, quantos pasquins não foram produzidos? Quantas lendas não surgiram pelo contar e recontar dos fatos? E, claro quanto não representou para esse povo os produtos que apareceram do nada nas águas frente às suas casas? E mexem também com o lúdico dos turistas que agora além de puro ato de mergulhar podem entender a história através dos restos

de embarcações. O turismo subaquático tem ali um leque de possibilidades que, se estruturado de forma adequada, pode se tornar mais um forte atrativo para a destinação.

4 – Considerações Finais

A situação na qual se encontram os bens submersos nas águas de Ilhabela é reflexo do tratamento dispensado ao patrimônio arqueológico subaquático brasileiro, ou seja, estão relegados ao mais profundo descaso. Infelizmente, a história já vivida em relação ao patrimônio histórico cultural, não foi o bastante para que as autoridades competentes revertissem esse quadro e buscassem sua valorização.

Na medida em que outras nações direcionam sua atenção para esta herança, com o objetivo de produzir conhecimento através de atividades que proporcionem seu estudo e sua visualização, como, por exemplo, o turismo subaquático, no Brasil as práticas relacionadas a esta modalidade de turismo, encontram-se num estágio primário de desenvolvimento. Apesar de alguns destinos já o realizarem, como é o caso do Recife, ainda há muito a ser feito, se comparado ao que é praticado pelo mundo a fora. Enquanto vários países tornaram sua legislação cada vez mais fechada para a exploração subaquática, o Brasil continua de “portas abertas” para todos aqueles dispostos a investir tempo e dinheiro em ações de resgate e pilhagem deste patrimônio. Ainda que algumas instituições e pessoas se dediquem a reverter esta condição, há um longo caminho a ser percorrido.

O primeiro passo para a reversão desta situação já foi dado, pois o projeto de lei que atualmente tramita no Congresso Nacional, reflete uma iniciativa daqueles que se imbutiram da luta pela causa, por meio da instituição de uma legislação que prime pela sua salvaguarda e que busque seu aproveitamento de forma a gerar conhecimento.

É nesse contexto que se insere a atividade turística. Por meio de uma política que objetive o desenvolvimento do turismo subaquático como ferramenta de preservação e divulgação do referido patrimônio, a atividade também pode atuar como geradora de dividendos tanto para as empresas que realizam a prática do mergulho quanto para as agências de turismo e, naturalmente, para a própria localidade, onde são desenvolvidos os trabalhos.

Logo, enquanto o projeto de lei não é sancionado, seria interessante que órgãos encarregados pela gestão do turismo em nível nacional também voltassem sua atenção para esta herança submersa, assim como acontece em outros lugares, a exemplo de Aruba, Bonaire, Colômbia, e etc; pois, apesar do fato da legislação atual atentar para o turismo subaquático, não há nenhum documento que vise esclarecer a sua de realização e que responda os seguintes questionamentos: ele deve ser trabalhado pelas operadoras de mergulho, agências de turismo ou ambas? Como deve ser feita a abordagem desse patrimônio? Como atrair mais turistas para a prática do mergulho em naufrágios? De que forma promover esse tipo de turismo nos moldes da sustentabilidade? Como exercitar a educação patrimonial em relação aos bens imersos?

Tal fato pode explicar, pelo menos em parte, o porquê de Ilhabela ainda não valorizar os bens que se encontram em suas águas. Por enquanto, as informações sobre cada uma das várias embarcações ali soçobradas, vão ficar restritas a alguns objetos hoje expostos em museus – os quais se encontram em outros municípios, tais como São Sebastião, Santos, Rio de Janeiro, etc; e algumas poucas publicações, visto que não há incentivo para tais; e à velha tradição caiçara, que na arte de contar e recontar histórias, repassa de pai para filho os relatos de quem esteve presente quando do acontecimento desses sinistros.

Até mesmo para a produção do presente artigo, foi de grande dificuldade a obtenção de fontes referentes ao patrimônio subaquático brasileiro e ilhabelense, assim como dados sobre a arqueologia subaquática realizada no país. Infelizmente, poucos são os trabalhos na área, justificando aqui o número reduzido de autores citados.

Reconhecida a relevância do tema, algumas proposições podem ser feitas, com o objetivo de se reverter a presente condição desses bens. Seguem abaixo algumas sugestões:

✓ **Inventário e estudo aprofundado sobre esse patrimônio**

É necessário inventariar todos os sinistros ocorridos na região. Um documento de tal natureza, além de ser importante para o enriquecimento da cultura no âmbito municipal, pode trazer à tona fatos que a própria história desconhece; e mais, tais estudos também seriam relevantes para outras áreas como a engenharia naval, a arqueologia e outras ciências envolvidas

direta ou indiretamente com o assunto. O turismo também se beneficiaria, pois de posse dessas informações, vários roteiros poderiam ser estruturados.

Um passo para a compilação deste inventário já foi dado, ainda que de maneira indireta. O projeto levado a cabo pelo DPHDM referente à confecção de cartas arqueológicas subaquáticas vem justamente preencher essa lacuna. Os naufrágios de Ilhabela serão abordados nesse documento, o que, conseqüentemente, viabilizará a realização de estudos e pesquisas com maior propriedade.

✓ **Maior integração entre as operadoras de mergulho, as agências de turismo e órgãos municipais de fomento à atividade turística.**

Uma maior integração entre as operadoras de mergulho, as agências de turismo e órgãos responsáveis pelo fomento da atividade turística com o intuito de promover o patrimônio subaquático da região, mostra-se favorável. Logo, a aplicação de um modelo de gestão que prime por essa integração, seria uma alternativa interessante, a fim de agregar valores e maximizar o processo de preservação do patrimônio arqueológico subaquático.

✓ **Projeção internacional de Ilhabela como um dos melhores destinos de mergulho**

Ilhabela poderia trabalhar o assunto com a intenção de se projetar internacionalmente como um importante destino brasileiro para a prática do mergulho em naufrágios, ou seja, além da capital da vela, a cidade se destacaria na rota mundial dos mergulhos. Seria uma solução interessante para a questão da sazonalidade, visto que é possível mergulhar o ano inteiro, em face das boas condições climáticas e de visibilidade.

✓ **Educação Patrimonial**

A fim de tornar o patrimônio arqueológico subaquático cada vez mais próximo da população em geral e salvaguardá-lo às futuras gerações, faz-se necessária a introdução da educação patrimonial como prática a ser desenvolvida pelos responsáveis por sua apresentação aos turistas e mergulhadores. Por meio do alerta à preservação, pode-se incutir um sentimento de

proteção desses bens, sendo que o turismo, mediante o treinamento dos guias, pode ser um forte aliado nesse processo.

✓ **Fiscalização mais efetiva**

Primar por uma fiscalização mais efetiva, é uma atitude que deve caminhar em paralelo com a educação patrimonial. Os próprios mergulhadores podem ser agentes de tais ações, o que não anula a responsabilidade das autoridades marítimas.

Diante da imensidão do litoral brasileiro, incutir a necessidade de que os próprios mergulhadores devam ser os primeiros a zelar pelos bens imersos, colaboraria para a maximização desta ação, pois as autoridades reforçariam a atenção para com as empresas de resgate e saque de objetos e a ação dos mergulhadores recairia em questões mais pontuais, isto é, no alerta a não intervenção no sítio, de modo a mantê-lo em suas condições originais.

✓ **Naufrágios artificiais**

Outro ponto interessante que fortaleceria o turismo subaquático de Ilhabela seria a realização de naufrágios artificiais, pois além de aumentar a oferta de atrativos, um naufrágio artificial proporciona meios dos mergulhadores adentrarem na embarcação, o que nem sempre é possível em naufrágios históricos em função das condições em que se encontram.

✓ **Museu dos Naufrágios de Ilhabela**

Um projeto que já está em andamento e que tem muito a acrescentar ao turismo local, diz respeito à criação do Museu dos Naufrágios de Ilhabela. Além de funcionar como um importante centro de informações sobre os sinistros ali ocorridos, o museu será uma importante extensão do que pode ser visualizado num mergulho, com réplicas das embarcações sinistradas, suas peças e outros objetos que tenham vínculo com as mesmas.

Além do que a instituição pode funcionar como um estímulo à prática do mergulho, pois ao se apresentar todo o universo de um naufrágio, pode-se criar uma inquietação nos visitantes, fazendo com que os mesmos queiram ver de perto, aquilo é trabalhado pelo museu.

É muito importante para a cidade ter um local de memória, que contemple esse capítulo da sua história, pois, como foi mencionado anteriormente, poucas são as informações sobre o patrimônio imerso da ilha e mesmo os objetos já retirados, estão dispersos em museus em outras localidades.

✓ **Sinalização subaquática**

Seria interessante também formatar uma sinalização subaquática. Por meio de placas que indicassem o nome no naufrágio, um pequeno resumo da história do mesmo e outras informações relevantes, seria possível estabelecer um relação tal como num museu emerso, só que debaixo d'água. Seria um primeiro passo para o que já vem sendo estudado pelo governo do Egito, em parceria com a Unesco, para a criação do primeiro museu subaquático do mundo, todavia nessa situação estuda-se a possibilidade de se construírem estruturas submersas. No caso de Ilhabela, só a sinalização já seria um grande avanço para o turismo subaquático brasileiro.

Essas são apenas algumas sugestões dentre as muitas possibilidades que existem para se reverter a atual condição em que se encontra o patrimônio arqueológico submerso de Ilhabela e maximizar a atividade turística, carro chefe da economia local.

Para finalizar o presente estudo, é imprescindível ressaltar que o que foi abordado aqui não tem como intenção esgotar o tema, pelo contrário, busca-se incentivar outros trabalhos, tanto na área turística como em outros segmentos, a fim de que na união de forças se possa alertar o público da necessidade urgente de se preservar tal bem e alcançar uma legislação firme que contemple a sua salvaguarda na totalidade, para que o mesmo não acabe como outras riquezas brasileiras que se perderam para todo o sempre.

5– Referências Bibliográficas

BLOT, J.-Y. **O mar de Keith Muckelroy**: o papel da teoria na arqueologia do mundo náutico. Al-Madan, Almada. Série II, 8, p. 41-55, 1999.

BO, J. B. L. **Proteção do patrimônio na Unesco: ações e significados**. Brasília: UNESCO. 2003.

BRASIL MERGULHO. **Cadastro de Naufrágios no Brasil**: Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.brasilmergulho.com.br/port/naufragios/navios/sp/index.shtml>>. Acesso em: 13 mar. 2009.

CEANS – CENTRO DE ESTUDOS DE ARQUEOLOGIA NÁUTICA E SUBAQUÁTICA. **Livro Amarelo**: manifesto pró-patrimônio cultural subaquático brasileiro. Campinas: Núcleo de Estudos Estratégicos da Universidade Estadual de Campinas (NEE/UNICAMP), 2004. 28 p. Disponível em: <<http://www.arqueologiasubaquatica.org.br>>. Acesso em: 01 ago. 2009.

_____. **Sobre o ICUCH**. 2009. Disponível em: <<http://www.arqueologiasubaquatica.org.br/ceans/icuch.html>>. Acesso em: 06 mai. 2009.

FUNARI, P. P; RAMBELLI, G. Patrimônio Cultural Subaquático no Brasil: algumas ponderações. **Praxis Archaeologica**: Revista Eletrônica de Teoria, Metodologia e Política da Arqueologia, Porto, n. 2, p.97-106, 2007. Disponível em: <http://www.praxisarchaeologica.org/issues/2007_97106.php>. Acesso: 01 set. 2009.

FUNDAÇÃO MAR. **Naufrágios**. Disponível em: <<http://www.fundacaomar.org.br/naufragios.asp>>. Acesso em: 29 abr. 2009.

JUS BRASIL LEGISLAÇÃO. **Lei 7.542/86**. 2009. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/103254/lei-7542-86>>. Acesso em: 15 Ago. 2009.

LOPES, Laura; SOUZA, Jorge. Ilhabelíssima. **Revista Náutica**, São Paulo, n.209, p. 48-67, jan. 2006.

NAUFRÁGIOS DO BRASIL. **Ilhabela**. Disponível em: <<http://www.naufragiosdobrasil.com.br/>>. Acesso em: 03 mar. 2009.

PLATON, Jeannis Michail. **Ilhabela seus enigmas: histórias-lendas-tesouros-naufrágios**. 3. ed. São Sebastião: Ed. do Autor, 2007.

PORTAL DE ILHABELA. **História de Ilhabela**. Disponível em:
<http://www.portaldeilhabela.com.br/ilhabela_historia.html>. Acesso em: 17 abr. 2009.

PRÍNCIPE DAS ASTÚRIAS. **O acidente: motivo de naufrágio**. Disponível em:
<<http://www.principedasasturias.com.br/acidente.php>>. Acesso em: 02 mai. 2009.

RAMBELLI, Gilson. **Arqueologia até debaixo d'água**. São Paulo: Maranta, 2002.

_____. Patrimônio Cultural Subaquático da Humanidade: um patrimônio sem fronteiras. **Revista Diálogos**, Maringá, v. 10, n. 3, p.19-32, 2006.

SCUBADIVER. **Ilhabela-Naufrágios**. Disponível em:
<<http://www.scubadiver.com.br/scubadiver/ilhabela-naufragios.html>>. Acesso em: 12 mar. 2009.

UNESCO – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA. **Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático**. Paris: UNESCO, 2001. 23 p. Disponível em:
<http://www.unesco.org/culture/por/heritage/laws/conv_patsubaqu_portu.pdf>. Acesso em: 04 set. 2009.