



O Príncipe de Astúrias foi um navio transatlântico operado pela companhia espanhola Pinillos Izquierdo y Cia., encomendado para fazer a linha regular de passageiros e cargas entre Barcelona e Buenos Aires, passando por Cádiz, Las Palmas de Gran Canaria, Ilhas Canárias, Rio de Janeiro, Santos e Montevidéu. Após ser construído, em 1914, era considerado o transatlântico mais luxuoso da Espanha, junto a seu irmão gêmeo, o paquete Infanta Isabel.

No início do século XX, a Pinillos y Izquierdo era uma das maiores companhias de navegação da Espanha. Em 1910, a companhia lança o navio Infanta Isabel e 2 anos depois, seu irmão gêmeo, o Príncipe de Astúrias, que era uma versão melhorada. Ambos foram construídos nos estaleiros Kingston, pela Russel & Co., sob supervisão da Pinillos. O Príncipe de Astúrias tinha casco duplo em toda a sua extensão, com compartimentos estanques e compartimentos de lastro que podiam ser enchidos ou esvaziados facilmente, proporcionando uma estabilidade maior em qualquer situação.

Além de ser um navio potente e moderno, o Príncipe de Astúrias era luxuoso. Havia uma biblioteca para uso exclusivo dos passageiros, em estilo Luís XVI com estantes de mogno e assentos de couro. A cobertura superior servia como espaço de lazer, com bancos e cadeiras, e nela existiam vidraças coloridas que protegiam do vento. O restaurante era decorado com painéis de carvalho japonês e quadros com molduras de noqueira. Havia também com uma cúpula coberta com vitrais coloridos, pela qual se podia desfrutar da luz natural durante o dia. O navio contava com um salão de música que podia ser acessado pelo salão de entrada, onde havia uma grande escadaria com laterais e corrimãos trabalhados em madeira. O chão do salão de entrada era decorado com tapetes persas, que eram usados como pista de dança. Um piano havia sido construído especialmente para ser tocado a bordo.

Em 6 de março de 1916, o navio se dirigia ao porto de Santos, fazendo sua sexta viagem à América do Sul. Levava oficialmente 588 pessoas entre passageiros e tripulantes, embora houvesse a informação de que cerca de 800 imigrantes viajavam clandestinamente nos porões, fugindo da I Guerra Mundial. Entre as cargas importantes, o navio levava 12 estátuas de bronze (que fariam parte do monumento La Carta Magna y las Cuatro Regiones Argentinas, em Buenos Aires) e uma suposta quantia de 40 000 libras em ouro. Chovia forte e a visibilidade era baixíssima, quando, por volta das 4h20 da madrugada, o comandante, José Lotina, viu um raio, que indicou o quão próximo o navio estava da terra. Ele ordenou toda a força a ré e que o leme fosse desviado completamente

para boreste (direita), mas era tarde demais. O navio bate violentamente nos rochedos na Ponta do Boi na Ilhabela, no litoral de São Paulo e afunda em cerca de 10 minutos. Em um dos piores naufrágios da história do Brasil, oficialmente 445 pessoas morrem e apenas 143 sobrevivem.

Segundo recente publicação da Folha de S. Paulo, um volume de 11 toneladas de ouro que estava sendo transportada pelo Príncipe de Astúrias, ainda pode estar escondido em alguma ilha do arquipélago de Ilhabela, cem anos depois do naufrágio. Essa suspeita é do espanhol Isidor Prenafeta Siles, 82, neto de Gregorio Siles, um dos tripulantes que sobreviveu e trabalhava no navio como engenheiro elétrico.

As informações deste artigo foram obtidas da enciclopédia livre Wikipédia.

(*) **Aparecido Mendes Rocha** é especialista em seguros internacionais.

Fonte: Blog do Rocha, em 16.12.2017.