

O “Vera Cruz” a um passo do abismo

por Luís Filipe Morazzo*

O caso, que eu hoje vou relatar, passou-se na já longínqua madrugada de 26 de Maio de 1970. Esta história tem quase quarenta anos, e nunca foi contada, pois como era normal na altura, a censura achou por bem silenciar uma vez mais, tudo e todos, perante a enorme gravidade dos acontecimentos.

Este relato vai ter como protagonista principal o grande paquete “Vera Cruz”, propriedade da então Companhia Colonial de Navegação, com um comprimento fora a fora a rondar os 186m, imponente nas suas quase 22.000 toneladas brutas, irmão gémeo do não menos famoso “Santa Maria”, podendo atingir facilmente os 20 nós, e considerado, na altura, como uma das nossas melhores unidades mercantes, somente suplantado pelo esplêndido “Infante Dom Henrique”.

A situação de guerra que o país vivia no momento nas ex colónias ultramarinas, de Angola, Moçambique, e Guiné, obrigou a transformação da quase totalidade da frota dos paquetes portugueses em transporte de tropas.

Perante este panorama, a nata da marinha mercante nacional, (cerca de vinte e dois navios) acabou por ser quase toda transformada, exceptuando o “Funchal” que, devido a esse motivo, viu a sua vida ser prolongada até aos dias de hoje.

Regressando à fadiga noite de 26 de Maio, vamos encontrar o “Vera Cruz” a navegar penosamente, descendo o canal de Moçambique, pelas 4.30h da madrugada, ao largo do cabo Morgan a sul de Durban, com um mar muito cavado, o vento a soprar por vezes muito forte do quadrante oeste e com uma carga a bordo extraordinariamente preciosa, pois nos seus porões e cabines, estavam acomodados cerca de 3000 pessoas, na sua grande maioria soldados, que tinham estado em comissão militar, espalhados por todo o território de Moçambique, e agora, acabados de embarcar em Lourenço Marques, ansiavam seguramente por chegar sãos e salvos a Lisboa, onde as suas famílias, acerca de dois anos, os aguardavam para os poder abraçar.

Como foi dito atrás, o relógio marcava à roda das 4,30 da madrugada do dia 26 de Maio, o tempo não podia estar pior para aquelas bandas do oceano, onde naquele momento uma borrasca tenebrosa agitava o mar, reforçada ainda mais, pelo choque das fortes e traiçoeiras correntes do Índico, com as tenebrosas ondas do Atlântico, mesmo em frente ao famigerado Cabo que só podia ter o nome das Tormentas

Perante este panorama, os passeios nocturnos nos diferentes tombadilhos estavam de todo proibidos. O único pessoal que estava acordado na altura do acidente, que se seguirá, era aquele que estava de quarto na ponte e o que estava na casa da Máquina. Este factq vai fazer com que a morte não tivesse embarcado neste navio.

O inesperado aconteceu quando à hora já anunciada atrás, o pessoal que estava na ponte, nomeadamente o 1º piloto, o ajudante e o timoneiro, sentiram a proa do navio ir abaixo repentinamente, a caturrar fortemente, de tal modo acentuado, que sentiram por breves instantes os hélices a trabalharem em seco fora da água. Em seguida a este movimento, e sem nada poderem ver no exterior, pois o negrume da noite era total, todos sentiam que algo de terrível vinha aí, e de facto, antecedida de um barulho ensurdecedor, depois de ter varrido toda a parte da vante do navio, uma onda gigantesca explodia com toda a violência contra a ponte de comando do navio, que distava uns bons 25 metros do nível do mar. Os danos sofridos, por tão violento embate, foram a todos os níveis devastadores, só na ponte de comando, o mar, depois de ter arrebitado com todas as janelas, inclusive as chamadas “Clear-View”, onde o vidro além de ser temperado tinha uma grossura de 2 cm, arminou os quadros eléctricos dos circuitos do motor de estibordo, o próprio radar, os circuitos do aparelho “Aldis”, os armários da casa de

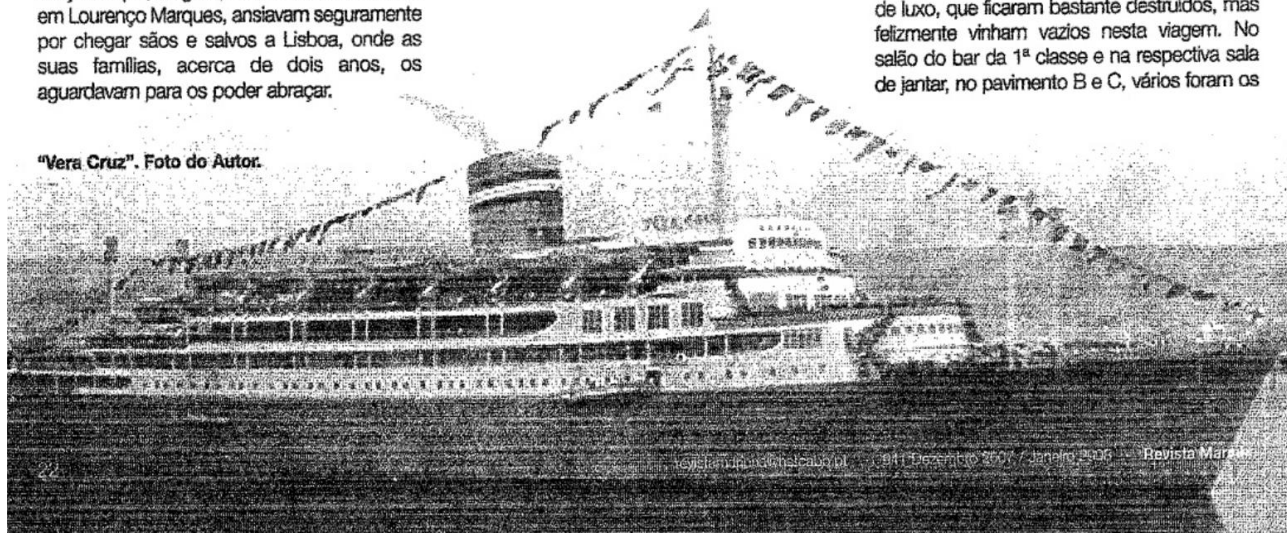
navegação que ficavam nas traseiras da ponte, de onde desapareceram mapas, cartas de marear, régua quadrados, compassos etc.

Como já atrás dissemos, em relação a mortos, não houve, nem sequer feridos graves, o que foi notável, especialmente entre o pessoal que estava de serviço na ponte, que aparte do grande susto que apanhou, apenas sofreu algumas escoriações provocadas especialmente pela grande quantidade de vidros partidos, que estavam espalhados pelo chão, que atingiram o próprio comandante, que apareceu, descalço, vindo da sua cabine, pois estava a descansar no momento do embate.

Agora em termos de avarias, a nível da estrutura do navio, foram realmente pesadíssimas, não obstante uma perfeita e rápida manobra de evasão executada pelo 1º piloto, em que colocou o navio a correr com o tempo, isto é, com o mar a entrar de popa, e com a velocidade reduzida, não poude impedir mesmo assim, que toda a secção do convés da vante do navio, que suportou o maior e mais forte embate do mar, sofresse avarias de alta monta, a registar os mais significativos: tampa do escotilhão da entrada para o paiol deformada, bordas falsas e respectivas cantoneiras torcidas e rasgadas, chapa do trincaiz rasgada, varandas torcidas e arrancadas, cegonha do espinque¹⁾ de bombordo torcida e arrancada, “controller” do guincho de estibordo e respectiva caixa de ligação do motor arrancados e inutilizados, ventiladores arrancados e partidos, resguardos das engrenagens do molinete deformados, circuitos de iluminação do paiol da proa destruídos, escadas de bombordo e de estibordo de acesso ao solário perdidas, talabardão do solário e respectivas varandas partidas.

Na secção de câmaras, o mar ao ter invadido o interior do navio, com inusitada violência, também fez estragos de grande monta, especialmente ao nível dos camarotes de luxo, que ficaram bastante destruídos, mas felizmente vinham vazios nesta viagem. No salão do bar da 1ª classe e na respectiva sala de jantar, no pavimento B e C, vários foram os

“Vera Cruz”. Foto do Autor.



camarotes atingidos, bem como nos halls dos pavimentos A, B, C e D, onde a destruição também foi grande.

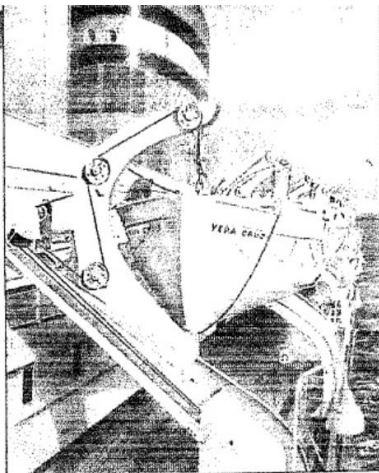
Perante tamanha monta de estragos a bordo, especialmente devido às bordas falsas das armuras terem ficado completamente arrasadas, com as cantoneiras completamente torcidas e rasgadas, motivando deste modo a excessiva entrada de água para o interior do navio, e ainda por terem ficado partidos muitos vidros das pontes baixa e alta, o comandante depois de ter enviado um relatório detalhado ao Estado-Maior da Armada a relatar o acontecido, teve como resposta as ordens de regressar de imediato a Lourenço Marques, e não a Durban²⁾, o que teria sido mais lógico, uma vez que era o porto mais próximo da posição do navio, e para guardar o máximo sigilo sobre todos os acontecimentos passados a bordo.

Assim foi feito, o navio em seguida regressou a Lourenço Marques, onde os primeiros reparos de emergência foram executados, especialmente ao nível da estrutura da proa, que mais parecia um chapéu velho de um pobre, de tão amarrutada que estava.

Mais tarde, veio a saber-se que a causa real de todo aquele pesadelo teria sido, neste caso particular, uma onda sísmica que quase tinha levado à destruição de um dos mais emblemáticos e espectaculares paquetes da actualidade, além da catástrofe que daí teria certamente resultado, caso o navio tivesse mesmo naufragado, dado que os porões vinham a abarrotar com cerca de 3000 homens. Estas ondas de fundo, a que os ingleses habituaram-se a chamar de "freak waves", que chegam por vezes a ultrapassar os impressionantes 20m de altura, e que já provaram que são capazes de engolirem, de uma só vez um paquete, ou de partirem ao meio um grande petroleiro ou mineralero da actualidade, como de um simples navio de papel se tratasse, começavam a ser objecto de estudo por vários cientistas e instituições interessados no fenómeno, nomeadamente várias universidades na Noruega, como a de Oslo e a de Bergen.

Já se compreendeu que as causas deste fenómeno podem ser diferentes, consoante o local onde se estiver. Nomeadamente ao largo da costa norueguesa, está provado que as ondas ao serem reflectidas, ao chegarem às águas menos profundas da costa, podem criar grande turbulência ao chocarem com a ondulação de temporais vindos do mar aberto.

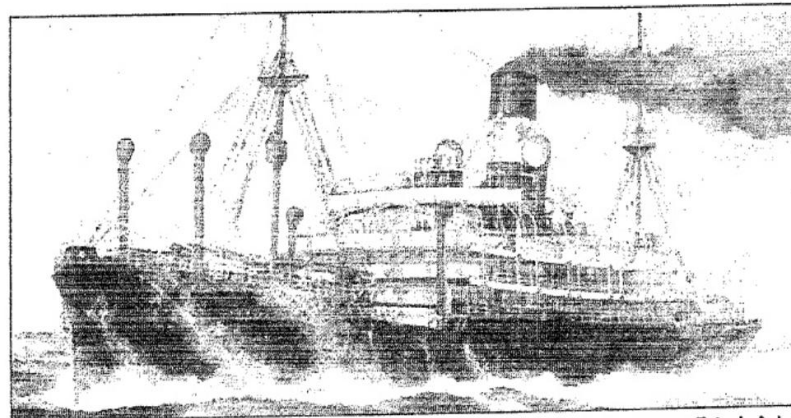
No caso da África do Sul, a razão é outra. Além da forte corrente do canal de Moçambique que corre para Sul e que inevitavelmente irá chocar com as águas agitadas provenientes dos temporais do Oceano Antártico, há as frequentes deslocações da plataforma continental, provocadas pelos choques violentos ocasionalmente ocorridos entre as placas tectónicas, em especial na costa leste da África do Sul. Tudo isto faz com que esta região seja, sem dúvida nenhuma, uma das



Chaminé do "Vera Cruz". Pintura de Lemos Gomes.

mais perigosas do mundo para a navegação marítima, a começar no famigerado Cabo das Tormentas, já atrás referido.

Sendo estas as causas principais da perda de muitos navios na região, o próprio almirantado inglês, desde há muito que avisa a sua marinha mercante para cruzar a região fora das duzentas braças, principalmente depois do grave acidente ocorrido com o paquete "Waratha", aquando do regresso à pátria na sua viagem inaugural a portos australianos. Este facto passou-se na já longínqua noite de 27 de Julho de 1909, quando o navio em questão, orgulho da então poderosíssima frota mercante inglesa, propriedade da famosa firma Blue Anchor Line, com cerca de 9.400 toneladas brutas de deslocamento regressava da sua primeira viagem a portos australianos, a Inglaterra, depois de ter escalado Durban, com cerca de 211 passageiros a bordo, desapareceu misteriosamente, por coincidência na mesma latitude do acidente com o "Vera Cruz", atrás referido. Por curiosidade, 90 anos depois, um homem de negócios cujos pais desapareceram naquele naufrágio, financiou uma expedição que ao encontrar o casco do navio inteiro, acerca de 113 metros de profundidade, veio provar que o navio sempre tinha sido engolido por uma vaga alterosa, e que na altura nem destroços tinha deixado.



O paquete inglês "Waratha", vítima em 1909 das gigantescas ondas do Cabo das Tormentas. Foto do Autor.

Segurança da Navegação

Depois da chegada do "Vera Cruz" a Lisboa, e do acidente ter sido estudado ao pormenor, chegou-se à conclusão que o mais seguro era fazer como os ingleses já faziam há mais de 60 anos, que era circundar o cabo por fora das duzentas braças, em vez de se apanhar a boleia que a corrente do canal de Moçambique proporciona pelas cem braças, a rapar a costa à boa maneira portuguesa, com a finalidade de se andar um pouco mais depressa e poupar com isto um pouco de combustível.

A seguir a esta regra ter sido implementada, não se teve mais conhecimento de qualquer outro acidente grave com os nossos navios na região.

Depois de vos ter contado esta espantosa história, gostaria de acrescentar mais esta notícia, que soube à última da hora. Além dos 3000 passageiros teria também embarcado um outro muito especial, que ninguém viu, nem conheceu, mas a quem todos seguramente ficaram a dever a vida, a Providência.

*Engenheiro Multimédia.

NOTAS TÉCNICAS DA REDACÇÃO:

1. O nome espinque não consta em nenhum dos dicionários técnicos consultados nem na *Arte Naval Moderna*. Acontece que por vezes existem corruptelas de designações técnicas quer na linguagem da marinha de pesca, quer na mercante ou até na de guerra que tornam os termos difíceis de identificar.
2. Um navio com cerca de 3.000 soldados a bordo é um navio do Estado, isto é, um navio fretado pelo Estado, com fâmula, com capitão de bandeira que se corresponde directamente com o Estado-Maior da Armada. O capitão de bandeira deve ser, neste caso, um oficial superior da Armada que deve ter assegurado serem as avarias provocadas pela onda gigante de pouca monta não fazendo perigar a segurança de navegação do navio. De qualquer maneira, se fosse necessário arribar a Durban, um navio de Estado com tantos soldados a bordo deveria ter "diplomatic clearance" para lá entrar. O Governo da África do Sul da época apoiava francamente a política portuguesa em Moçambique pelo que não haveria nada a esconder.