

REFLEXOS DA GUERRA DAS MALVINAS

Bombardeio e afundamento do VLCC *Hercules*

“A verdadeira medida de um homem não é como ele se comporta em momentos de conforto e conveniência, mas como ele se mantém em tempos de contravérsia e desafio.”

Martin Luther King

ELSON DE AZEVEDO **BURITY**
Capitão de Mar e Guerra (RM1-T)

O ano de 1982, inicialmente, era para nós brasileiros marcado por grandes expectativas, em função da realização da Copa do Mundo de futebol em solo espanhol. Era a época do futebol arte do técnico Telê Santana e de Falcão, Sócrates, Zico e Cia., quando, posteriormente, com a famosa maldição do Estádio Sarriá (demolido em 1997), fomos eliminados pela Itália por 3 a 2, no dia 5 de julho de 1982: triste lembrança! Um pouco antes, porém, no dia 2 de abril, eclodia no Atlântico Sul a famosa Guerra das Malvinas (para os argentinos) ou das Falklands (para os ingleses).

Por melhores estrategistas que fossem os militares argentinos, será que realmente acreditavam na possibilidade de uma potência nuclear, detentora de uma Marinha poderosa há vários e vários anos, abrir mão da posse de um arquipélago sabidamente

estratégico, evocando motivos históricos, políticos internos e a longa distância que o separava da distante Inglaterra?

Logo, o tempo mostrou que o General Presidente Leopoldo Galtieri errara nos seus cálculos e previsões.

Como em toda guerra muitos inocentes são penalizados, nessa foi a vez do VLCC (Very Large Crude Carrier) *Hercules*, petroleiro de bandeira liberiana, de 230 mil toneladas e 325 metros de comprimento, construído no Japão em 1971 e fretado pelo grupo americano Hess Shipping Corporation. Sua viagem consistia em carregar petróleo cru no oleoduto de Valdez, no Alaska, e, em face de limitações operacionais com o Canal do Panamá e devido à interdição do Canal de Suez, em decorrência de mais um conflito árabe-israelense, descia o Oceano Pacífico, cruzava o Estreito de Magalhães

e subia o Atlântico até as Ilhas Virgens, no Caribe, onde descarregava.

Em 8 de junho de 1982, quando navegava, em lastro, das Ilhas Virgens para o Alaska, a cerca de 600 milhas náuticas da Argentina e 500 das Ilhas Malvinas, aparentemente fora da zona de guerra estabelecida por argentinos e ingleses, foi vítima de um bombardeio. Embora, oficialmente, as duas partes envolvidas no conflito nunca tenham admitido o bombardeio (talvez para evitar algum processo de indenização posterior em foros internacionais), há fortes desconfiças de que as três bombas foram lançadas de aviões Canberrra e C-130 argentinos, que chegavam ao arquipélago com pouca autonomia de voo. Provavelmente, pensando tratar-se de um navio de apoio à esquadra inglesa e diante da baixa visibilidade reinante naquela região, lançaram uma primeira bomba, que caiu na água; uma segunda explodiu no convés; e a terceira perfurou o casco, alojando-se no tanque número 2, lá permanecendo oculta e pronta para explodir a qualquer momento.

O *Hercules*, então comandado por Renzo Battagiarin, retornou, e o porto do Rio de Janeiro foi escolhido, por ser o único com dimensões apropriadas para recebê-lo, lembrando que, naquela época, tínhamos grandes estaleiros, como o Caneco, o Mauá e o Ishikawagima. Ao efetuar uma arribada (ato deliberado de fazer entrar uma embarcação num porto ou lugar não previsto na travessia ou local de escala programada), plenamente justificável, alegando as avarias sofridas no casco, o navio obteve autorização para o serviço de praticagem e, a seguir, fundeu na Baía de Guanabara. Posteriormente, o comandante compareceu

à Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ), ocasião em que comunicou os fatos acontecidos durante a travessia até o arquipélago das Ilhas Malvinas e, principalmente, a existência de uma bomba a bordo.

Imediatamente, a CPRJ determinou a saída do navio, autorizando que fundeasse num ponto a cerca de duas milhas náuticas da Ilha Rasa, quando foi estabelecida uma área proibida à navegação de 500 jardas ao redor do navio.

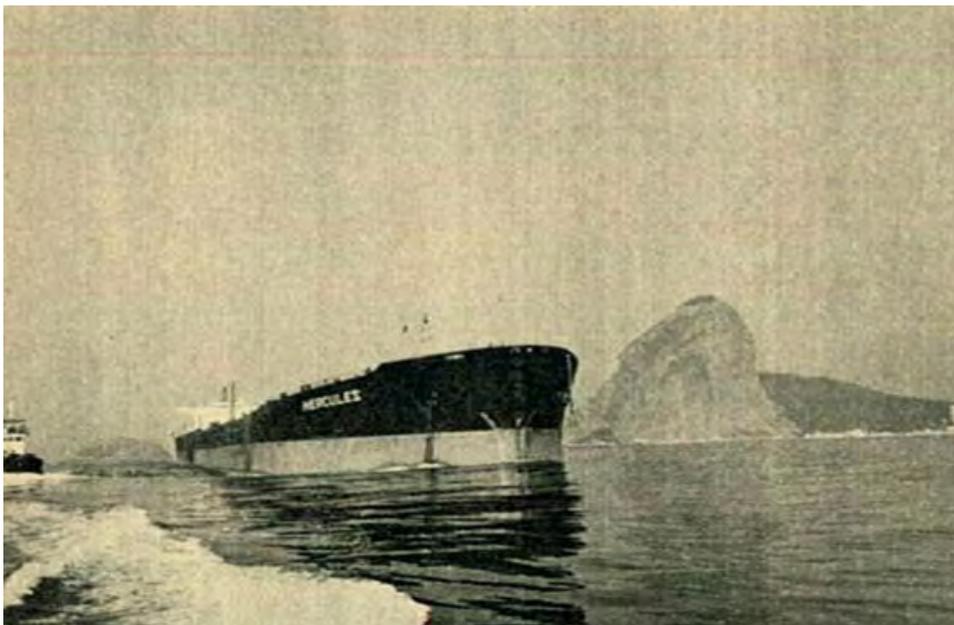
Segundo o testemunho do Capitão de Mar e Guerra (Re^{pe}) Milton Ferreira Tito¹, então capitão dos portos do Rio de Janeiro, não foi instaurado um Inquérito Administrativo de Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN) devido à arribada efetuada pelo navio, o que seria uma providência normal nos dias de hoje, de acordo com o que preceitua o Art. 10 da Lei nº 2.180/1954². O problema, obviamente, era revestido de circunstâncias especiais que punham em jogo até as relações diplomáticas com dois países amigos, participantes daquele conflito armado, o que aconselhava a manutenção de uma neutralidade, optando-se então pela não instauração do IAFN.

Embora a tripulação do petroleiro fosse composta de 28 homens, toda ela desembarcou, e somente um rebocador contratado passou a efetuar o serviço de vigia.

Após três semanas de análise por técnicos americanos, italianos e holandeses, a tentativa de desativar a bomba ou efetuar uma detonação controlada foi considerada uma operação de altíssimo risco e inapropriada para a segurança do navio e do pessoal envolvido. Diante daquele impasse, a empresa proprietária acionou o Clube P&I (Protection and Indemnity – seguro

1 Capitão dos portos do Rio de Janeiro no período de outubro de 1980 a dezembro de 1982.

2 Lei nº 2.180 de 5 de fevereiro de 1954 – O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo território nacional, órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Comando da Marinha, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade.



O Petroleiro *Hercules* deixando a Baía de Guanabara. Foto publicada na revista *Veja*, edição 724, de 21/jul/1982

de responsabilidade civil dos armadores com cobertura de carga, casco, remoção de destroços, risco de guerra etc.), que optou pelo seu afundamento.

Após consulta da CPRJ à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), foi obtido o ponto de coordenadas 26° 58' de latitude sul e 041° 55' de longitude oeste, situado a cerca de 290 milhas a leste da cidade de Florianópolis e a uma profundidade estimada de 2.700 m, como o mais próximo e adequado para o afundamento.

No dia 16 de julho, em cumprimento à Ordem de Movimento Simplificada (OMS) nº 01/82, do comandante da Força de Contratorpedeiros, o Contratorpedeiro *Sergipe*

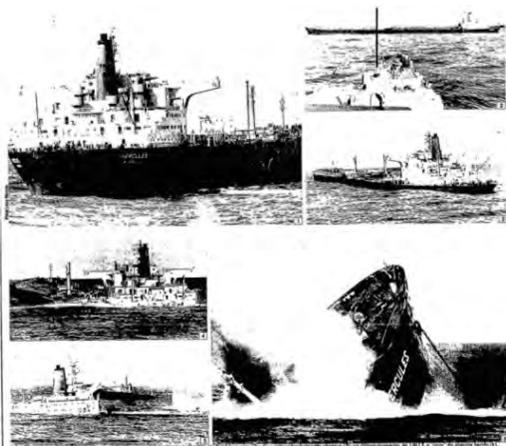
(D-35)³, sob o comando do Capitão de Fragata Augusto José de Souza Coimbra, desatracou às 7h30 do Cais Norte do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), com o propósito de escoltar o *Hercules*. E para iniciar a faina de reboque, foi acionado o Rebocador *Smith Loyd III*, que possuía *bollard pull*⁴ suficiente para puxá-lo até aquela posição. Antes, porém, todo o excesso de óleo de bordo e o pavilhão foram retirados, o navio permaneceu em lastro e uma tripulação reduzidíssima seguiu até seu destino final, sem o comandante.

Às 14h15 do dia 20 de julho de 1982, seis horas após a abertura das várias válvulas no fundo do casco, aquele bravo,

3 Contratorpedeiro *Sergipe* – ex-USS *James C. Owens*. Lançado ao mar em 10 de outubro de 1944, incorporado em 17 de fevereiro de 1945, foi entregue ao governo do Brasil em 16 de junho de 1973, na Base Naval de San Diego, Califórnia, Estados Unidos, e em 17 de outubro de 1995 deu baixa do serviço ativo da Marinha do Brasil.

Dados constantes do Livro do Navio do CT *Sergipe*.

4 *Bollard pull* – De acordo com o estabelecido na Normam-01 (Norma da Autoridade Marítima), editada pela Diretoria de Portos e Costas, é também conhecida como tração estática longitudinal de uma embarcação e considerada a força máxima contínua de empuxo que pode ser desenvolvida e mantida no sentido longitudinal, por um período mínimo de 30 minutos.

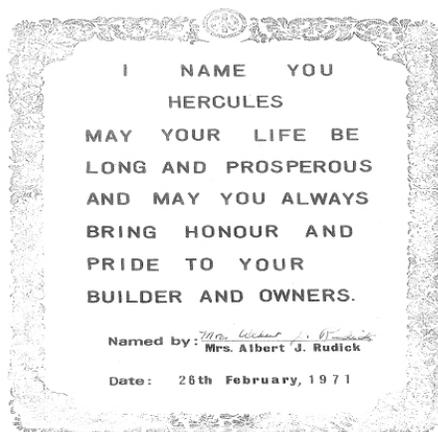


Afundamento do Petroleiro *Hercules*, publicado no jornal *Folha de S.Paulo*, em 22/jul/1982

inocente e solitário gigante dos mares foi sepultado nas profundezas do Oceano Atlântico, com todo seu caríssimo equipamento de bordo, pois nada foi permitido retirar. Portanto, há 30 anos e talvez como um último sinal de sua existência, aquele petroleiro, durante seus momentos de agonia, deixou flutuando no local do afundamento três balsas salva-vidas autoinfláveis, que desgarraram de bordo (provavelmente liberadas pela atuação de suas válvulas hidrostáticas, que agem pela pressão da água no caso de afundamento, liberando as cintas que as prendem nos respectivos

casulos e permitindo inflar ao chegar na superfície), e uma placa com o nome do navio, que posteriormente foi ofertada ao seu último comandante.

Como sinal de respeito e camaradagem marinheira, tão comum entre os homens do mar, o comandante do *Hercules*, ao despedir-se do capitão dos portos, presenteou o CMG Tito com um diploma de batismo do navio; presente que permanece guardado, até os dias atuais, em sua residência.



Cópia do diploma de batismo do *Hercules*, referente ao seu lançamento no mar em 26 de fevereiro de 1971, gentilmente cedida pelo CMG (Re[®]) Milton Ferreira Tito

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Guerra das Malvinas; Guerra das Falklands; História marítima;