

# UM DESENCALHE PARA OS ANAIS

OSCAR MOREIRA DA SILVA  
Contra-Almirante (Ref<sup>o</sup>)

---

O cargueiro liberiano *Sea Challenger*, de 6.170 toneladas de deslocamento e 131 metros de comprimento, guarnecido com uma tripulação grega e afretado pelo Lloyd Brasileiro, depois de descarregar toda a sua carga no cais da cidade de Porto Alegre, suspendeu na tarde do dia 22 de março de 1970 para atravessar a Lagoa dos Patos, RS, em demanda à cidade de Rio Grande.

Ao anoitecer, por segurança, o práctico resolveu fundear o navio logo depois do Canal da Feitoria, ainda na Lagoa dos Patos, para passar a noite.

Por volta das 6 horas da manhã do dia seguinte, em plena preamar, o práctico suspendeu com o mercante e, ao tentar girar o navio para seguir em direção a Rio Grande, cometeu um erro, levando o cargueiro a encalhar perpendicularmente ao talude da Coroa dos Patos.

O comandante do navio, nas tentativas para sair, deu máquinas atrás toda força, aumentando o encalhe, pois toda a lama do fundo na região da popa foi sugada e deslocada para vante. Depois, com o auxílio de três rebocadores de porto, tentou puxar o navio de volta para o canal, mas persistiu, durante várias horas com máquinas atrás, agravando mais ainda o encalhe. Sentindo que não sairia dali, na noite do mesmo dia 23 de março o comandante do cargueiro solicitou o auxílio da Marinha do Brasil.

Naquela época, o Comando do 5<sup>o</sup> Distrito Naval, sediado em Florianópolis, SC, não possuía navios. Um navio de socorro do 1<sup>o</sup> Distrito Naval era enviado para o Sul para, em sistema de rodízio, atender aos socorros naquela área marítima.

Coincidentemente, na data do encalhe do *Sea Challenger*, a Corveta *Imperial*

*Marinheiro*, V15, sob o comando do Capitão de Corveta Roberto de Queiroz Guimarães, era o navio de socorro na área do 5º Distrito Naval e estava atracado em Pelotas, porto próximo do Canal da Feitoria.

Na madrugada do dia 24 de março, a corveta recebe uma mensagem da Capitania de Rio Grande determinando atender ao navio sinistrado. Após o embarque de um prático vindo de Rio Grande, a corveta suspendeu por volta das 6h30, chegando duas horas depois próximo ao mercante encalhado, que marcava o farolete da Coroa dos Patos aos 110º na distância de 600 jardas.

Depois do fundeio e feitos os contatos com o mercante, o comandante da corveta determinou que seu imediato, Capitão-Tenente Oscar Moreira da Silva, fosse ao navio colher informação sobre os detalhes do encalhe. Ao mesmo tempo, mandou que a lancha de bordo efetuasse um levantamento hidrográfico nas imediações do cargueiro.

Pelos cálculos feitos a bordo do mercante pelo imediato, levando em conta a diferença de calado antes e depois do encalhe e usando os gráficos pertinentes, chegou-se à conclusão que o encalhe representava cerca de 1.200 toneladas. Usando-se o coeficiente de atrito do fundo (argila compacta) de 0,3, concluiu-se que seriam necessárias pelo menos 360 toneladas de tração para tirar o navio da posição. Mesmo retirando as 400 toneladas de óleo remanescente a bordo (única carga possível de ser aliviada), não se conseguiria a tração necessária para tirar o mercante dali. Além disso, o fato de o navio ter encalhado na maré alta, cuja amplitude não era maior que 15 centímetros, e a ausência de condições dinâmicas provocadas pelas águas da lagoa nos fizeram desistir da faina usando-se somente rebocadores. Restava uma solução: remover o terreno sob o navio.

Reportando-se às observações do Comandante Leonhardt, mencionadas no relatório de salvamento da Corveta *Angustura*, quanto à eficiência de uma dragagem, resolveu-se tentar uma dragagem de sucção, pois sabia-se da existência de várias na Lagoa dos Patos. O difícil foi convencer o comandante grego. Levou um pouco de tempo, mas finalmente ele consentiu em tentar.

Enquanto o comandante do cargueiro tomava as providências para contratar uma draga para o serviço, a corveta, no final da tarde, resolveu suspender da área e aguardar no porto de Pelotas.

Nesta mesma noite foi contratada uma draga (*Antônio Pradel*) que se encontrava disponível e próxima a Pelotas. Por sorte, tudo era favorável.

Na manhã do dia seguinte, 25 de março, a draga se deslocou para a área do encalhe. A corveta, em seguida, também demandou o local. Enquanto a draga não chegava, o comandante da corveta mandou aprimorar as sondagens na área. A draga só chegou à tarde.

O Comandante Guimarães convocou uma reunião a bordo da corveta para planejar o serviço. Compareceram, além dos seus oficiais, o comandante do mercante, o mestre da draga e o prático. Depois que o mestre da draga explanou o seu funcionamento e relatou a sua utilização em outro desencalhe, ficou decidido que seria aberto um canal com 40 metros de largura (mínimo para operação da draga) desde a linha de sondagem de 5 metros, na direção do eixo longitudinal do encalhado, e 5,5 metros de profundidade (o calado a ré do mercante antes do encalhe era de 4,88 m) na altura da popa, continuando por boreste com 6 metros de profundidade (Gráfico 1).

A ideia de manobra seria a de tracionar o encalhado, quando possível, para dentro do canal aberto. Durante 20 horas a draga se preparou para o serviço, inclusi-

ve montando 150 metros de tubulação flu- tuante (canaria) para a descarga do materi- al sugado do fundo.

Enquanto isso, foi determinado ao mer- cante que lastrasse seus tanques com 300 toneladas de água da lagoa.

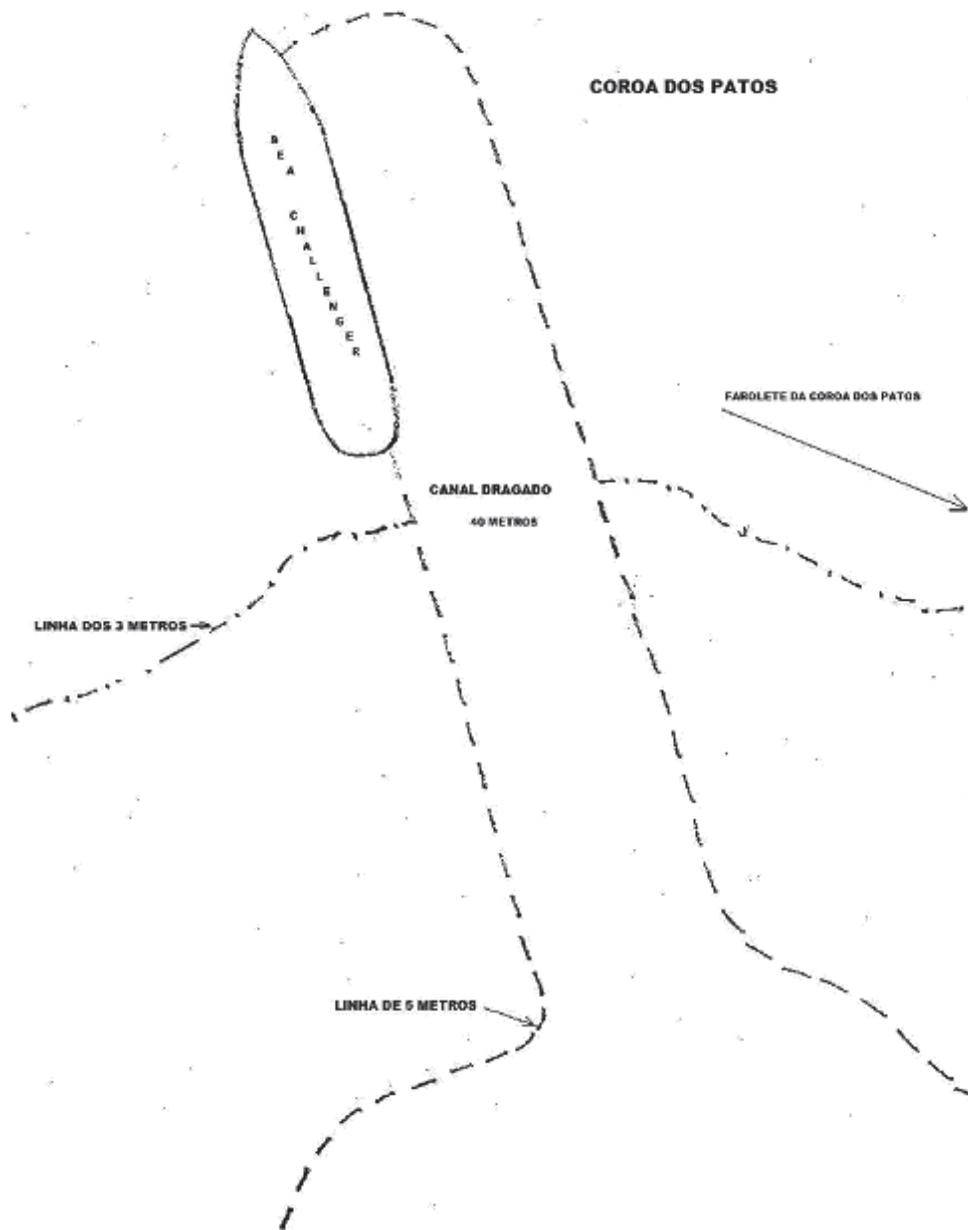


Gráfico 1

Na manhã do dia 29 de março, a draga chegou na popa do encalhado e iria começar a dragagem naquela área. Neste mesmo dia, junto com o representante do armador, recém-chegado de Londres, fez-se um planejamento mais apurado da operação. Confirmou-se a tonelagem de tração calculada anteriormente. Foi feita também a transferência de 90 toneladas de óleo dos tanques

de bombordo para os de boreste para forçar o desmoronamento do barranco sob o encalhado.

Em 31 de março, quando a draga chegou próximo da proa do mercante, foi feita uma inspeção submarina, em todo o bordo de boreste, pelos escafandristas da corveta (imediate e dois mergulhadores), representada pelo Gráfico 2.

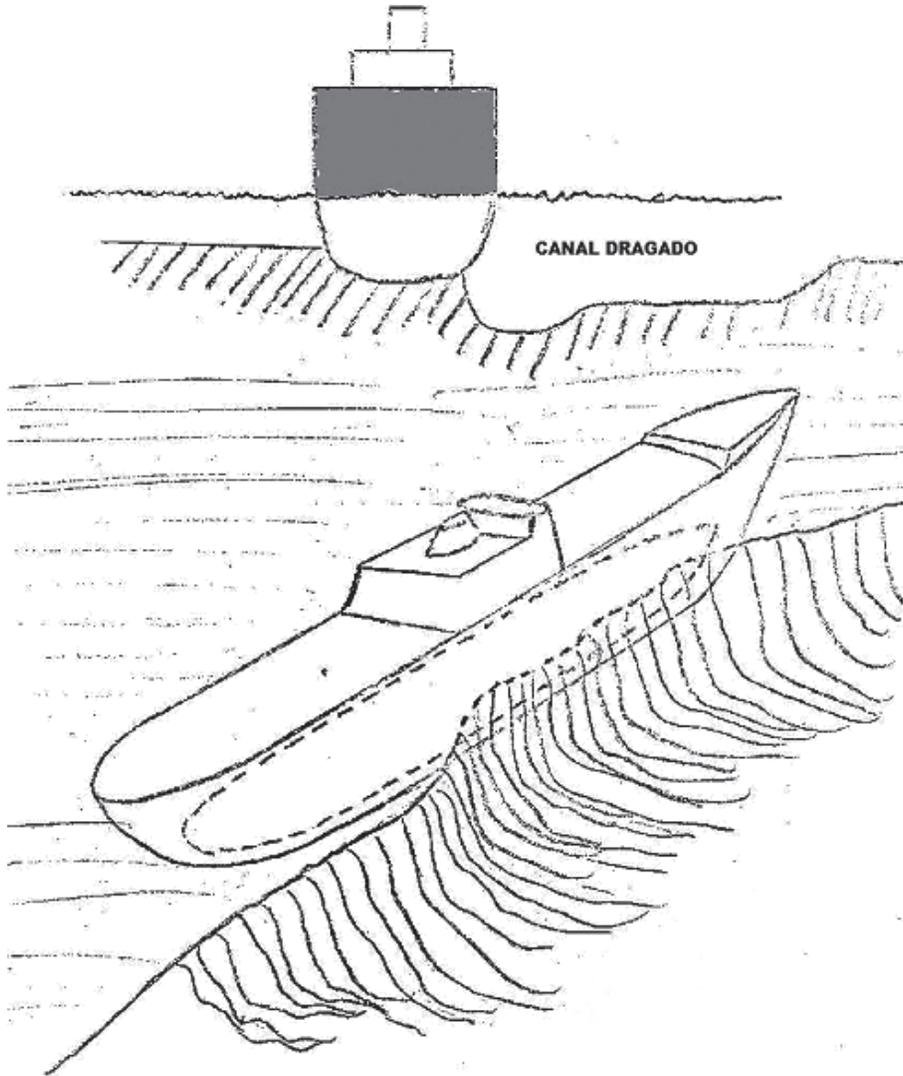


Gráfico 2

A partir daí, passamos a fazer, três vezes ao dia, uma inspeção submarina sob o casco do mercante para avaliar o desmoronamento do fundo. Constatou-se que somente após o corte de 8 metros junto ao costado é que se verificou algum desgaste do fundo sob o encalhado.

O comandante do mercante, para evitar a ociosidade a bordo, determinou algumas tarefas aos seus tripulantes. A lancha da corveta estava se deslocando para mais uma inspeção submarina quando um tripulante que pintava, pendurado numa prancha, a popa do cargueiro caiu e se debatia na água. O imediato determinou ao patrão da lancha que acelerasse e rumasse para o local onde o homem tinha caído. Ao chegar perto o marinheiro afundou. O imediato mergulhou e, por sorte, encontrou o grego se debatendo no fundo. Deu-lhe um “abraço de urso” por trás (ensinado no curso de mergulho) e o trouxe para a superfície. Os outros marinheiros da lancha o ajudaram a subir. Depois soubemos que o marinheiro grego não sabia nadar.

Verificou-se que a dragagem junto à popa deveria ser mais aprofundada, mas o mestre da draga se mostrou temeroso em realizar o serviço ali, pois o navio poderia tombar sobre a draga. Optou-se então por fazer a dragagem por bombordo na altura da popa.

No dia 2 de abril, por volta das 11 horas, a draga operava próximo à popa por bombordo. A lancha da corveta estava junto ao costado de boreste do encalhado. O imediato estava pronto para mergulhar e efetuar a inspeção sob o casco, quando, naquele exato instante, o mercante adernou para boreste e desbarrancou para o lado, empurrando fortemente, com a onda que provocou, a lancha no seu costado. Por questão de minutos e pura sorte do destino, o imediato não ficou esmagado em baixo do casco do mercante. O Comandante Guimarães assistia, angustiado, a tudo do passadiço da corveta. (Ver fotos 1 e 2)

Na ocasião foram feitas medidas de calado que serviram para o planejamento do desencalhe definitivo. Foram contratados mais três rebocadores de porto para ajudar na manobra e controlar o encalhado na saída, haja vista as peculiaridades do desencalhe (pequena área de manobra e a forte correnteza no local). A draga continuou dragando por bombordo pela noite adentro. Foi refeita a transferência de óleo para evitar a banda quando o mercante flutuasse.

No dia seguinte, 3 de abril, bem cedo foi iniciada a retirada das 300 toneladas de lastro e o canal foi todo demarcado com boias de arinque. A draga desfez toda a amarração e se afastou da área.



Foto 1 – antes



Foto 2 – adernado

Foram iniciados os posicionamentos e as passagens dos cabos da corveta e dos rebocadores de porto (Ver Gráfico 3 e fotos 3 e 4).

Exatamente às 13h45, a corveta começou a tracionar com um cabo de 380 metros com toda força ( 220 rpm e 18,7 toneladas



Foto 3

de tração). O mercante começou a virar sua máquina com toda a força a ré. Enquanto isso, os rebocadores também puxavam, e o da frente mantinha a proa da corveta. Às 14h05, o mercante começou a se deslocar, agora seguro pelos outros dois rebocadores de porto, para evitar que o mesmo encalhasse do outro lado do canal dragado. Dentro do canal, o mercante parou as máquinas e fundeou.

Foram largados todos os dispositivos. O *Sea Challenger* suspendeu em direção a Rio Grande com suas próprias máquinas, e às 16h25 a Corveta *Imperial Marinheiro* suspendeu altaneira e orgulhosa pelo dever bem cumprido, indo para Pelotas comemorar com toda a tripulação este feito memorável. Os ensinamentos colhidos naquele desencalhe enriqueceram o conhecimento sobre socorro marítimo e foram repassados a todos os navios da Marinha que faziam socorro nas águas jurisdicionais brasileiras.

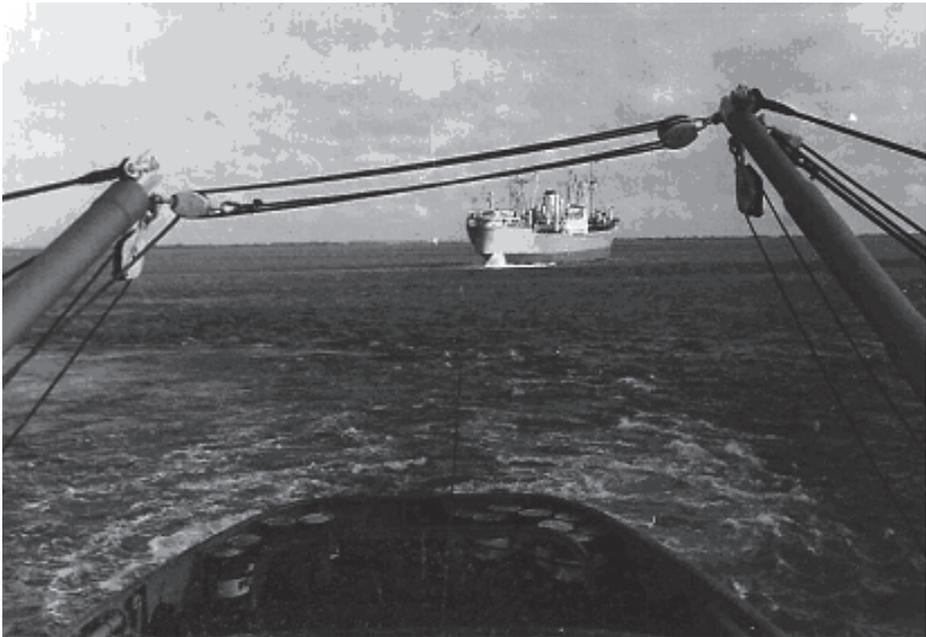


Foto 4

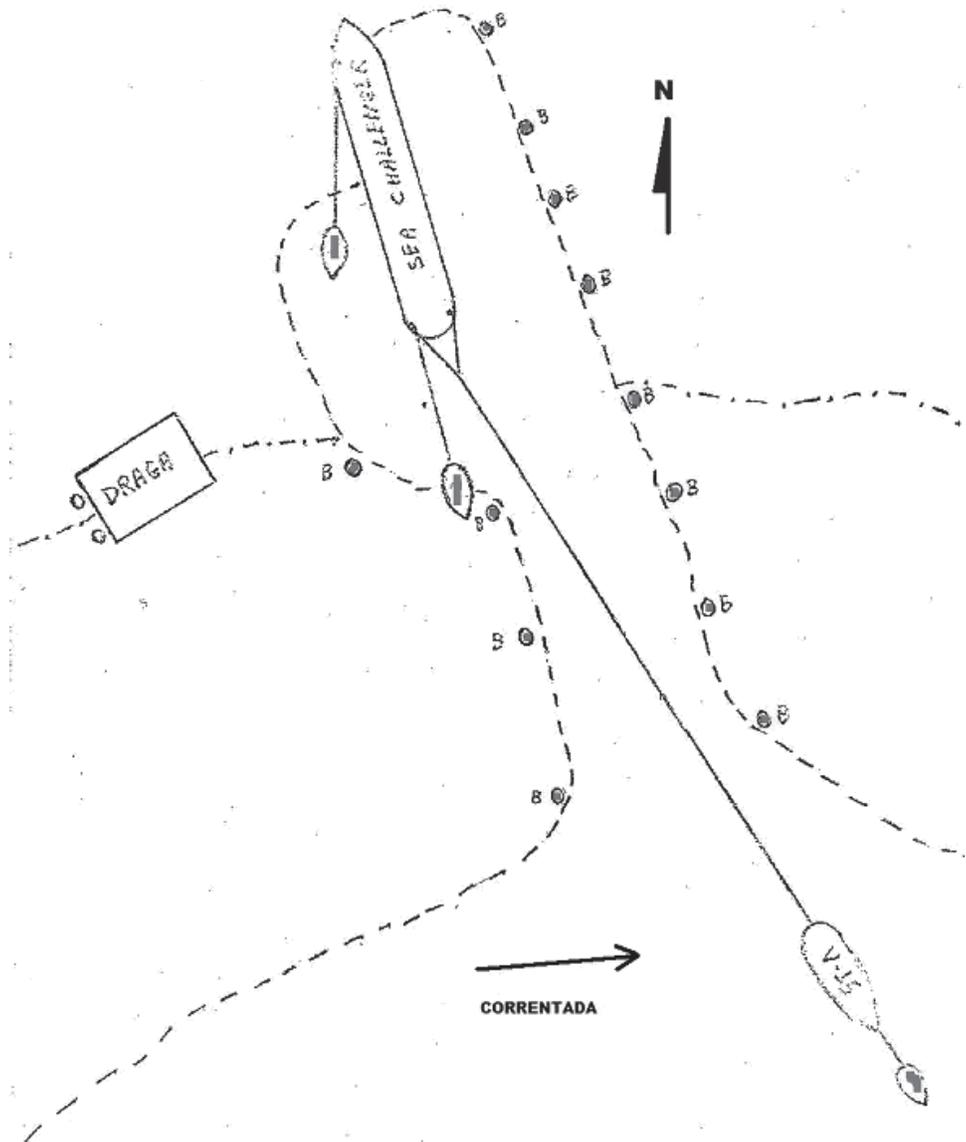


Gráfico 3

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Desencalhe;