PATAGONIA: OS SUBMARINOS PERDIDOS DE HITLER!

Deco Stop

A REVISTA DO MERGULHADOR BRASILEIRO

revista trimestral · ano 4 · nº 14 · novembro / dezembro / janeiro de 2007 · R$ 10,00

O renascimento de um guerreiro

Conheça a incrível saga do submergivel Hunley.

E mais: como identificar a barracuda, a corveta que virou gilete, naufrágios do mar negro, o resultado do campeonato de foto sub 2006, tubarão é devolvido ao mar, aconteceu um acidente de mergulho. como proceder?, grande barreira de corais, instituto laje viva.

O desmanche da Forte de Coimbra

A Corveta que virou gilete

Texto: Juracy Vilas-Boas - Fotos: Aleixo Belov

Quando o Rodrigo Coluccini, editor da DECOSTOP, me perguntou se eu gostaria de escrever uma matéria sobre mergulho profissional, ou como alguns preferem chamar, mergulho comercial, não pensei duas vezes, afinal, eu já havia escrito diversas matérias em revistas de mergulho e náutica, porém todas elas sobre mergulho recreativo, sobre lugares paradisíacos pelo mundo. Era, portanto, uma oportunidade de mostrar aos nossos leitores o outro lado do mergulho.

Com diversas pautas na cabeça, restava agora escolher sobre qual assunto iria escrever.

Sendo o diretor responsável pelo setor de mergulho da Belov Engenharia LTDA, uma empresa que executa obras portuárias e subaquáticas, pensei inicialmente em uma das obras de engenharia que tínhamos realizado e que não fosse somente um serviço de mergulho.

No entanto, após conversar com o Rodrigo, resolvemos publicar um texto que abordasse um desmonte de um navio naufragado.

Lembrei então de uma remoção que a Belov fez, há alguns anos atrás, de um navio da Marinha do Brasil: a Corveta anteriormente denominada de "Forte de Coimbra".

NAUFRÁGIO E PERDA TOTAL

No dia 12 de novembro de 1996, a Corveta Forte de Coimbra encalhou na Pedra da Baixinha, que fica na entrada do porto de Natal, na boca da barra do rio Potengi.

Após o encalhe, a Marinha fez algumas tentativas para desencalhar o navio, porém todas infrutíferas. Assim, todos os equipamentos aproveitáveis foram retirados e no dia 5 de dezembro de 1996 ela foi desativada.

Começou então o processo para remover a ex-Corveta da entrada do canal. O 3º Distrito Naval lançou uma licitação nacional para remoção, mas nenhuma empresa apresentou proposta.

Em agosto de 1997 a Marinha abriu um processo de Concorrência Internacional e publicou o edital, além do Brasil, em jornais dos Estados Unidos e da Europa.

A Belov Engenharia, que é uma empresa reconhecida por desafiar as dificuldades no que diz respeito à engenharia portuária e subaquática, resolveu estudar mais a fundo o edital e encarar mais um desafio: fazer a remoção de salvados do sinistro do navio de guerra.

DETALHES DA LICITAÇÃO

Dados do Navio:

Comprimento = 56,10m;
Boca (largura) = 9,86m;
Calado a plena carga (distância da linha d'água até o fundo da embarcação) = 3,72m;
Peso aproximado = 1.000 toneladas;
Coordenadas do encalhe = 05º 45' de latitude sul e 35º 11,8'de longitude oeste.

Exigências da licitação:

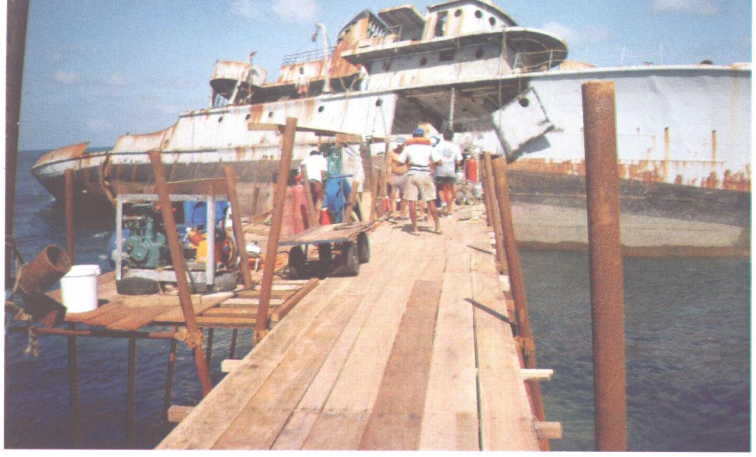
A Marinha forneceu somente uma metodologia básica de como deveria ser feito o desmonte:

O casco seria cortado em partes que deveriam ser removidas completamente com guindaste flutuante. No entanto, o tamanho desses pedaços não foi definido, ficando a cargo da empresa vencedora.

Todos os materiais resgatados (aplicáveis ou não), inclusive alguns poucos equipamentos que ainda estavam a bordo, passariam a pertencer à empresa contratada, que daria a destinação que desejasse. No entanto, caso a empresa resolvesse afundar qualquer parte do casco, só poderia fazê-lo em águas com profundidades superiores à 500m.

Um procedimento detalhado teria que ser apresentado para aprovação da Marinha do Brasil e a prevenção ao meio ambiente, quanto aos riscos de poluição, eram de responsabilidade da empresa vencedora da licitação.

O canal de acesso ao porto de Natal não poderia sofrer interrupções durante os 120 dias de prazo do serviço.



Como a Marinha receava que uma empresa "aventureira" iniciasse o serviço, retirasse a parte mais fácil (fora d'água) e abandonasse a obra, todo o serviço seria pago em uma única medição, no final das atividades, e somente se todo o navio fosse retirado. Caso contrário, a empresa contratada nada receberia.

DIFICULDADES DA OBRA

Uma das maiores dificuldades do serviço foi o local onde o navio estava encalhado. A região era rasa, desabrigada e em zona de arrebentação. Isso fazia com que as ondas castigassem constantemente o lado de bombordo do navio.

Sendo o local muito raso e o estado de danos na Corveta bastante avançado, qualquer tentativa de flutuação estava definitivamente descartada.

O navio estava deitado sobre um lajedo a cerca de um metro e meio de profundidade, nas baixas marés de sizígias. Ao seu redor, existiam vários outros arrecifes que afloravam num raio de sessenta metros, com exceção de um pequeno canal. Assim, tanto a navegação para se ter acesso ao local, quanto o fundeio, eram perigosos até para embarcações de pequeno calado.

Outro agravante era a falta de equipamentos marítimos na cidade de Natal. Em função da sua própria localização, com um canal de acesso ao porto raso, impedindo assim a entrada de navios de grande porte, não existiam guindastes flutuantes e balsas para alugar na cidade.

O DESMONTE

Considerando todas as dificuldades e disponibilidades locais, fizemos um estudo detalhado que foi o ponto de partida para um minucioso procedimento executivo.

Construímos uma ponte provisória em aço com sessenta metros de comprimento e piso numa cota acima da maré mais alta.

Essa ponte ligava o navio que estava em local desabrigado a uma área abrigada por detrás dos recifes, onde as embarcações de apoio ficavam protegidas das ondas.

As duas pontas da ponte eram mais largas e assim podíamos retirar as peças mais leves e transportá-las através da ponte com o auxílio de um carro até as balsas.

A ponte também servia para instalação e guarda dos equipamentos de mergulho, maçaricos, garrafas de oxigênio e acetileno, etc.

Em função da baixa profundidade e mar agitado, construímos duas balsas robustas, porém de baixo calado (apenas meio metro) e com capacidade de carga no convés de dez toneladas. As balsas eram preenchidas com blocos de isopor, o que fazia com que fossem inafundáveis, como uma jangada. Elas trabalhavam batendo todo o tempo no fundo rochoso e apesar de algumas fissuras nas chapas a água não penetrava, pois o isopor não permitia.

Construímos também duas balsas de porte um pouco maior, igualmente cheias de isopor, onde montamos estruturas e guinchos, transformando-as em guindastes flutuantes.

Tanto a ponte metálica, quanto todas as balsas eram moduladas e foram construídas em nosso estaleiro em Salvador, transportadas em carretas e montadas em Natal.

Para diminuir o assédio das ondas, fabricamos e instalamos um quebra-mar flutuante, construído com pneus e isopor, que fazia com que elas chegassem com uma força um pouco reduzida.

Após a mobilização dos equipamentos e de toda a equipe, formada por trinta homens entre mergulhadores, marinheiros, maçariqueros, operadores de guindaste e ajudantes, iniciamos o serviço de desmonte.

As partes que estavam em seco foram cortadas com maçarico aproveitando ao máximo as marés baixas. A estratégia de desmonte teve um papel fundamental para o sucesso da operação:

" Mantivemos inicialmente os mastros do navio que nos auxiliavam para a movimentação de cargas, após instalação de guinchos manuais;

" Demos prioridade à retirada das partes internas, casario e parte do convés;

" Removemos primeiro o lado de boreste que ficava abrigado, deixando para depois o lado de bombordo, onde as ondas rompiam sem parar;

Em paralelo ao corte com maçarico, os mergulhadores iam cortando as partes submersas utilizando eletrodos especiais para corte subaquático. Essa atividade era a de maior dificuldade e a de risco mais elevado.

As partes metálicas do fundo do navio já estavam muito oxidadas, o que dificultava bastante o trabalho dos mergulhadores, já que os eletrodos não cortam bem com ferrugem.

Outro fato agravante eram as ondas. Apesar do quebra-mar flutuante instalado, as ondas chegavam com muita força no navio, impedindo muitas vezes que os mergulhos fossem realizados.

As ondas, além de atrapalhar os mergulhadores, provocavam turbilhonamento da água, piorando a visibilidade que já era bastante restrita e enchendo tudo com areia.

site: navios deguerra brasileiros.hpg.ig.com.br/.

Apesar de tudo, aos poucos, a ex-Corveta foi cortada pedaço por pedaço e transportada em balsas que eram rebocadas por barcos e levadas a uma área no continente, onde um guindaste fazia o desembarque e o carregamento das carretas. Por terra, as sucatas seguiam para uma siderúrgica de Recife, para quem a Belov vendeu os destroços.

Assim, dia a dia, o navio foi sendo reciclado e passou a servir ao povo brasileiro de uma outra maneira: através de produtos que iam desde lâminas de barbear a aço para construção civil.

À medida que o trabalho ia avançando, a ex-Corveta ia sumindo e o mar castigava ainda mais os mergulhadores, já que eles não podiam contar mais com o lado de bombordo para se proteger das ondas.

Com toda essa dificuldade diária, fomos retirando, mergulho por mergulho, chapa por chapa, quilo por quilo de uma embarcação de guerra que um dia serviu à Marinha do Brasil, até que não restou mais nada dela no mar.

Pode até parecer um pouco sarcástico, mas se para nós brasileiros é triste ver a perda de um navio que pertencia à nação, para nós mergulhadores brasileiros é ainda mais triste ter que admitir que uma belíssima Corveta sofreu perda total e que, em função do local do encalhe, ela sequer pôde ser aproveitada como um maravilhoso "point" de mergulho. Que pena...

DADOS TÉCNICOS

CONTRATANTE

Ministério da Marinha -
Depósito Naval de Natal

EMPRESA RESPONSÁVEL PELO DESMONTE

Belov Engenharia LTDA
Rua Quintas dos Lázaros, no 50, Quintas, Salvador-BA. - CEP 40320-140.
Tel. (71) 3381-1954 - Fax (71) 3244-1690
www.belov.com.br - eng@belov.com.br

Juracy Vilas-Boas é engenheiro, mergulhador profissional, fotógrafo e cinegrafista - sub, proprietário do site www.mergulhe.com.br
Para ver outras matérias de mergulho, acesse www.mergulhe.com.br