

Morte da WAHINE

*A enorme barcaça fôra
construída para mar grosso
—mas não para os desatinos
da Natureza*

*Condensado de THE INDEPENDENT
J. D. RATCLIFF*

A WAHINE, de 9.000 toneladas, começou sua fatídica viagem às 20h 43min de 9 de abril de 1968. Tôdas as noites, exceto aos domingos, a maior barca de pôpa aberta do mundo atravessava as 203 milhas entre Lyttelton, na bucólica Ilha Sul da Nova Zelândia, e Wellington, a capital nacional, na Ilha Norte. Sendo a travessia do Estreito de Cook considerada uma das mais traiçoeiras do globo, o comando da *Wahine*, orgulho da Union Steam Ship Co., fôra entregue a um dos



mais antigos mestres da empresa, o Comandante Hector Gordon Robertson, de 57 anos. A bordo havia 610 passageiros, 123 tripulantes, dois clandestinos—e 103 veículos.

O mar engrossava quando a barca zarpou de Lyttelton, porém isso era esperado. Bafejada pelos “Roaring Forties”—os ventos fortes que sopram ao redor da Terra a 40 graus de latitude sul—a Nova Zelândia está acostumada ao mau tempo. Desde que o vento não ultrapassasse 97 km/h, tudo iria bem.

O Com. Robertson recolheu-se às 23h 30min. À meia-noite o vento permanecia a 45 km/h e não havia indício de que a Natureza estivesse prestes a endoidecer. A tempestade que ia atacar com tanta fúria iniciara-se quatro dias antes como pequena perturbação no Mar de Coral. Ela apanhou os meteorologistas completamente de surpresa. Eles não podiam imaginar que ela mudasse de rumo—para cair sobre Wellington—e que tomasse tal ímpeto tão rapidamente.

O Comandante Robertson estava



de volta ao passadiço às 5h 50min, preparado para atracar às sete. Quase imediatamente as coisas começaram a andar mal. Quando a *Wahine* passou as pedras do Cabo Pencarrow, na entrada do pôrto de Wellington, a visibilidade caiu para 1.500 metros. O vento aumentava e o mar encafelava-se em montanhas. Mas não havia ainda razão para alarme. A *Wahine* estava na rota certa para o canal—804 metros de largura, 4.828 de comprimento e 18 de profundidade. Após o canal viria a segurança do pôrto de Wellington, um dos melhores do mundo. Mais umas cinco ou seis milhas, e a *Wahine* estaria atracada exatamente no horário.

Menos de 15 minutos depois de Robertson chegar ao passadiço, desencadeou-se uma série de acontecimentos lúgubres. O vento aumentou para rajadas de 160 km/h. A chuva e o borrifo do mar fustigavam a barca. A visibilidade caiu para zero. Deslocando-se avante a meia fôrça, a *Wahine* foi repentinamente desviada da rota cêrca de 23 graus para bombordo—e com as hélices fora da água metade do tempo, pouco atendia aos comandos do timão. Aí veio o golpe mais cruel: o radar apagou. Com as bóias e balizas do litoral invisíveis, era impossível dizer onde a *Wahine* estava—exceto que estava encurralada em um estreito canal.

Parecia impossível que a situação piorasse—mas piorou. Uma onda bravia bateu na embarcação como uma gigantesca marrêta, empurrando-a em direção às pedras. A forte gui-

nada atirou Robertson para a outra extremidade do passadiço de 24 metros. Tentando recolocar a barca na rota, êle mandou pôr um motor avante a tôda fôrça, outro a tôda fôrça à ré, e ligar os acionadores laterais, geralmente usados apenas para atracar no cais. A despeito de tôdas as manobras, a agulha da bússola da *Wahine* dançava loucamente.

Abaixo do convés, longe da desesperada luta no passadiço, reinava a confusão. Gente era arrancada dos beliches e atirada contra as paredes das cabinas. Ouvia-se o ruído de louça quebrando. Um homem com um bebê nos braços foi jogado contra uma porta e perdeu os sentidos.

Às 6h 41min alguém no salão gritou: “Olhem aquelas danadas de pedras!” A pessoa ainda não tinha acabado de falar quando se ouviu um terrível rangido: a *Wahine* estava em cima do Recife Barrett, ressalto afiado que já liquidara com 16 embarcações. A hélice de estibordo foi arrancada, o motor de bombordo morreu minutos depois; abriu-se um rombo de seis metros no casco. Em seguida, com a mesma rapidez do encalhe, a barca foi libertada por outra onda.

O passadiço mandou fechar as portas de vedação e lançar âncoras. Aos passageiros foi ordenado que vestissem colêtes salva-vidas e se encaminhassem para os postos de chamada. Duzentas e sessenta pessoas amontoaram-se no salão de jogos do convés B, e 120 no salão de estar.

Enquanto a *Wahine* balançava furiosamente prêsa nas correntes das

âncoras, uma estranha calma apode-rou-se dos passageiros. Alguns rezavam, outros cantavam, outros jogavam cartas despreocupadamente. Outros voltaram a suas cabinas para lavar o rosto ou cochilar. Muitos escutavam em seus rádios de pilha as estações de terra, e logo souberam que coisas terríveis aconteciam lá também. Às sete da manhã o vento no Aeroporto de Wellington atingiu 169 km/h, e às nove estava a 193 km/h. Telhados de zinco voavam pelo ar "como borboletas". Uma fôlha de zinco rasgou uma casa como gigantesca navalha, matando uma criança. Em um estacionamento 23 carros foram lançados uns contra os outros formando um monte. Uma árvore de nove metros foi arrancada pelas raízes e colocada no chão de nôvo, em pé, 30 metros adiante.

A bordo da *Wahine* a situação permanecia relativamente calma. Os camaroteiros serviam sanduíches, refrigerantes, sorvetes—e pediam desculpas por não haver água quente para fazer chá. Periòdicamente chegavam palavras tranqüilizadoras pelos altofalantes: não havia perigo, mas haveria atraso no desembarque.

Mas no passadiço o Comandante Robertson enfrentava um dilema. Abandonar o navio naquelas condições de mar era impossível. A terra estava sedutoramente perto, mas poucos chegariam lá com vida. Só havia um caminho: continuar a acalmar os passageiros para evitar o pânico, e rezar para que a barca ficasse flutuando até o vento amainar.

Pouco antes do meio-dia o rebocador *Tapuhi* aproximou-se o bastante para procurar lançar um cabo e rebocar a *Wahine* para lugar seguro. O cabo foi amarrado—e arreventado por um vagalhão. Duas outras tentativas falharam.

Ao meio-dia a *Wahine* estava perigosamente adernada para estibordo; estava com um volume de água equivalente a um têrço de sua tonelagem—3.000 toneladas. Para o Comandante Robertson reduziam-se as alternativas. Podia conservar os passageiros a bordo e arriscar-se a deixá-los presos caso a *Wahine* emborcasse. Ou podia mandá-los entrarem nos escaleres no mar ainda montanhoso, esperando o melhor. Às 13 horas sua decisão foi facilitada; o vento principiou a amainar. Às 13h 20min êle mandou abandonar o navio.

Carregar o escaler n.º 1 foi um problema, porque êle estava balançando a quase um metro da barca. Os mais ágeis saltaram. Os bebês foram atirados. Um pai agarrou cada um dos filhos por um braço e pendurou-os para fora até que um marinheiro na lancha pudesse segurar o outro braço. Malgrado as dificuldades, o escaler n.º 1 em breve partia—e poucos minutos depois era afundado por uma grande onda.

Muitas balsas, jogadas por cima da amurada, foram apanhadas pelo vento e levadas para longe, vazias. Outras ficaram superlotadas. O escaler n.º 2, sob o comando do 4.º Maquinista Bennett, estava apinhado, mas o teimoso marujo continuou

a recolher gente da água. Quase teve de enfrentar um motim. Seus passageiros já ameaçavam lançá-lo na água se êle não rumasse logo para terra. Bennett continuou em seus esforços de salvamento.

Um marinheiro ficou boiando de costas, com um bebê de um ano sentado despreocupadamente no peito e parecendo estar gostando do passeio. Uma onda levou o bebê—e depositou-o ainda vivo na praia. Um homem de meia-idade, puxado para bordo de um escaler, descobriu aí a mulher, que dera por perdida. Sua reação foi típicamente neozelandesa:

—Olá, querida, como vai?

—Bem, amor—respondeu a mulher encharcada.

Karalyn Brittain, de 23 anos, grávida de cinco meses, estava com a filhinha Joanne, de 16 meses. Como não havia colête salva-vida que servisse para Joanne, um marinheiro ofereceu-se para cuidar dela. Segurando a criança nos braços, êle pulou na água. A mãe imitou-o. Após não se sabe quanto tempo, o marinheiro conseguiu pôr o bebê a bordo de um bote, um dos muitos que surgiram para socorrê-los; depois saiu para salvar outra criança—e afogou-se ao tentar fazê-lo.

Entrementes, Karalyn Brittain dera a mão a outro marinheiro. Durante horas êles foram atirados de um lado para outro. Finalmente o jovem marujo perdeu as fôrças, desgarrou-se e se afogou. Karalyn continuou lutando. “Eu não queria me afogar. Quem cuidaria de Joanne? Continuei procurando fixar o pen-

samento em uma coisa qualquer para não desistir. Eu olhava para uma casa em terra e ficava pensando no confôrto e na segurança que devia haver nela.” A certa altura ela perdeu a noção das coisas—e quando deu por si estava sendo puxada e salva por cima das pedras. A filha dela foi encontrada sã e salva no Hospital Público de Wellington.

Com risco de vida, policiais andavam na violenta arrebentação recolhendo sobreviventes exaustos. “Nunca vi homens mostrarem tamanha coragem”, disse o oficial responsável. Mesmo assim, houve insucessos. Duas sobreviventes, uma mocinha e uma senhora idosa, foram jogadas na praia, agarradas uma à outra. Os guardas procuraram segurá-las, e um dêles conseguiu pegar a môça, mas a companheira escorregou das mãos de outro. Uma onda levou-a de nôvo e outra jogou-a violentamente de encontro às pedras, matando-a.

Às 14h 10min a *Wahine* afundou, ficando parte do casco fora da água. O Com. Robertson e os três que ainda estavam a bordo foram recolhidos por embarcações de salvamento. A batalha acabara. Nessa noite a Baía de Wellington voltou à calma antiga.

Cinquenta e uma pessoas morreram no desastre da Wahine; milagrosamente, 684 escaparam. Uma comissão oficial de inquérito não conseguiu atribuir culpa a ninguém. Sem exceção, os tripulantes comportaram-se de maneira exemplar. O furacão foi um caso nítido de desatino da Natureza.