

UMA TRAVESSIA DO CANAL DE PANAMÁ NO N. E. SALDANHA DA GAMA

Cap. de Art. ORLANDO RAPHAEL VIEGAS
LAURO, do C.I.D.A.Aé.

Em outubro de 1954, fui, com um grupo de oficiais brasileiros, realizar um estágio de instrução na Escola do Exército dos Estados Unidos nas Caraíbas (Usarcarib School), sediada em Fort Gulick, Canal Zone, próximo a Colon, na costa do Atlântico, estágio esse, referente ao conhecimento que iríamos obter do novo material de artilharia anti-aérea que iríamos receber em breve, parte do qual já se encontrava em território brasileiro.

Encontrávamo-nos já, há alguns dias naquela região, sentindo, passado o entusiasmo da viagem, os primeiros apertos de saudade da Terra pátria quando, em uma tarde cinzenta, como quase todas as daquela região nessa época do ano, recebemos a notícia de que se encontrava atracado na cidade de Panamá, capital da República, na costa do Pacífico, o Navio-Escola de nossa Armada, Almirante Saldanha da Gama. Imediatamente apoderou-se de todos nós o entusiasmo e o desejo de abraçar aqueles irmãos que há longos meses haviam deixado o Brasil em viagem de instrução e que, agora, regressavam cheios de novos conhecimentos e de vontade de com eles contribuir para o engrandecimento cada vez maior, de nossa Marinha de Guerra.

Rapidamente foram tomadas medidas por intermédio de nosso *she-riff* Tenente-Coronel Floriano Moura Brasil Mendes, no sentido de conseguir com as autoridades americanas, uma condução que nos transportasse àquela cidade vizinha, bem como permissão para que a dita con-

dução nos aguardasse durante a visita, a fim de nos trazer de volta ao Forte.

Após o jantar no Forte, partimos às 19,30 horas em um ônibus, gentilmente colocado à nossa disposição pelo Comandante do Forte Diretor da Escola, Coronel Davis.

Parte da estrada de rodagem, eu já havia percorrido no dia de minha chegada, mas, no entusiasmo desse dia, pouco havia observado. Como já anoitecera e a estrada não dispõe de iluminação, pouco pude ver e apreciar do panorama das redondezas, o qual em outras ocasiões verifiquei ser verdadeiramente maravilhoso.

Durante esta viagem, recebemos, como de hábito, uma das cargas d'água tropicais que, naquela região, além de diárias, duram às vezes vinte e quatro horas ininterruptas.

Ao chegarmos à cidade de Panamá, dirigimo-nos à sede da Embaixada brasileira, pois lá nos dariam a direção onde encontraríamos o Comandante da *belonave*. Ali chegados, soubemos que, estando ausente do País o Embaixador, deveríamos procurar o Secretário dos Negócios o que, após muita dificuldade e com auxílio até da Rádio Patrulha local, foi conseguido.

Ao chegarmos à sua residência, encontramos com o Comandante Aarão e alguns de seus oficiais que aí haviam jantado. Os abraços e pedidos de notícias da terra, a satisfação de todos por encontrar patriotas em terra estranha, etc., ocupou a primeira meia hora do encontro,

após o que, encetamos animada palestra com nossos companheiros.

Como os oficiais de marinha se preparassem para sair, pois ainda tinham compromissos a saldar, nosso sheriff aceitou o convite que nessa ocasião foi feito pelo Capitão de Mar e Guerra Levy Penna Aarão Reis, Comandante da nau, no sentido de que voltássemos a Colon em sua companhia, a bordo de seu navio.

Em vista disso, pernôitamos na cidade e, às 7,00 horas do dia seguinte, pisávamos a escada de acesso ao Saldanha e colocávamos os pés sobre território nacional.

O navio já era por mim conhecido mas só quem já esteve fora de sua Pátria, pode avaliar o sentimento emotivo que de nós se apoderou, ao pisarmos solo natal, no estrangeiro.

As 8,00 horas, após o hasteamento da bandeira verde e amarela no mastro, preparamo-nos para largar, o que foi feito às 8,30 horas de uma manhã encoberta e pressagiadora de mau tempo.

Todo este preâmbulo foi por mim julgado necessário, a fim de permitir, aos que me lêem, avaliar o entusiasmo de que nos achávamos possuídos e o valor da chance que tivemos, ao encontrar o Saldanha da Gama no Canal do Panamá. Havia oficiais americanos há mais de um ano naquela região, querendo fazer a travessia do Canal, e sem ter como a realizar, e a nós, há pouco chegados e sem esperanças de fazê-la, era-nos oferecido aquele presente duplo: a travessia, em um navio brasileiro.

Não vou fazer história sobre o Canal do Panamá, mas há necessidade de nos determos um momento, em considerações a respeito da mesma.

Das obras saídas da mão do homem e por mim conhecidas, trata-se da de maior envergadura e grandiosidade. Tive oportunidade de conhecer também, a primeira tentativa de construção do canal, realizada por franceses, mais tarde abandonada por falta de recursos financeiros e pela exaustão dos recursos humanos, vencidos pelo cli-

ma insalubre e pelas doenças tropicais. Trata-se de uma construção que chegou a ter os seus mil metros de comprimento, e lá ficou como testemunho mudo do esforço e da luta contra a intempérie por parte de seus executantes, hoje sem nenhuma utilidade prática.

Ao que me conste, até hoje é discutida a diferença de nível entre os dois oceanos, o Pacífico e o Atlântico, razão portanto de não ser aberto um canal ligando diretamente os dois Oceanos.

Na fig. 1, tirada de bordo do Saldanha da Gama, vê-se um de seus mastros, guardado por sua briosa maruja, ao aproximar-se das Comportas de Miraflores.

Cêrca de 8,45 horas, entramos em águas do Canal propriamente dito, e às 9,15 horas atingimos a primeira comporta, Miraflores.

Na fig. 2, o Saldanha da Gama aproxima-se da Comporta de Miraflores, vendo-se as duas vias da mesma, o navio mercante à frente, que conosco realizou a travessia dessas comportas e, confundindo-se com o horizonte, à esquerda da comporta, parte da ponte referida em linhas adiante deste artigo.

O processo utilizado nas seis comportas existentes no Canal, é sempre o mesmo, razão pela qual, descreverei apenas a passagem através a primeira, a fim de não maçar aos leitores com a repetição de fatos conhecidos.

As comportas de Miraflores, como as demais, são em dupla via, isto é, uma parede, água, parede central, água e parede, tôdas de concreto. Sobre a parte superior desses muros de cimento armado, encontramos, além dos trilhos com cremalheiras por onde correm as "mulas", as casas de força e escritórios, bem como estações de controle e postos de comando das comportas.

Quando a prôa do navio atinge a entrada da comporta, recebe dois cabos de aço, um de cada lado, ligados às "mulas" e, posteriormente, mais dois cabos na pópa. Essas "mulas" são locomotivas elétricas de cremalheira, semelhantes às locomotivas a vapor que nossa Estrada de



Fig. 1

Ferro Leopoldina utiliza nas subidas de serras como Petrópolis.

Como curiosidade, cito um ditado que corre na região e diz: "trabalha como uma mula", pois êsses engenhos trabalham diariamente de zesseis horas (das 6 às 22), com grande eficiência e um mínimo de desgaste e despeza.

Na fig. 3, tirada no interior da primeira comporta de Miraflores, nota-se, a parte esquerda da ponte, sôbre a segunda via da eclusa, por onde não havia trânsito na ocasião; vê-se ainda duas "mulas" e, ao fundo, dois lances de rampa que serão galgados pelas máquinas. A máquina da direita está com um cabo de aço ligado à prôa do Saldanha da Gama.

Essas locomotivas galgam rampas de 45° de inclinação, aproximadamente, e arrastam o navio no interior da comporta; ao atingirem o limite da mesma, liberam o navio e voltam por outro trilho trazendo os navios que vêm em sentido oposto.

A comporta é isolada do canal e suas duas vias se comunicam inferiormente por meio de orifícios que dispõem de válvulas de vedação e bombas para impulsionar as águas para um outro lado. As portas que trancam a eclusa giram em torno de eixos verticais colocados em sua parte externa e têm uma espessura aproximada de quarenta centímetros, a fim de resistir às altas pressões da água do interior e são em

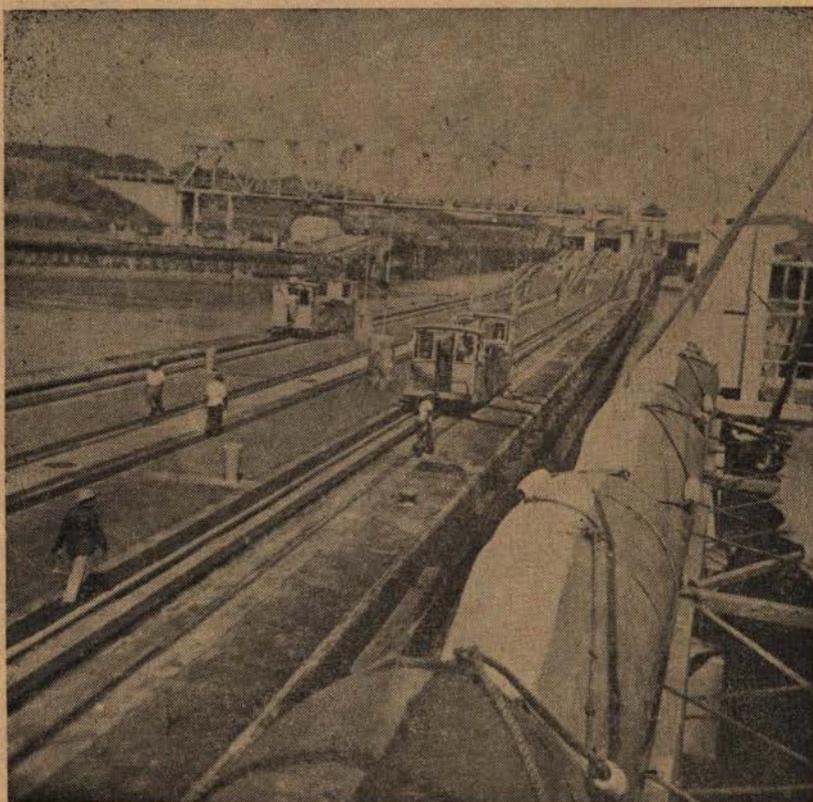


Fig. 2

número de duas em cada extremidade.

Nosso navio entrou na primeira comporta puxado pelas "mulas", estando as portas dianteiras fechadas; já à nossa frente havia um navio mercante que conosco viajou nas três primeiras.

Quando os dois navios ficaram no interior da eclusa, iniciou-se o trancamento das portas, posteriormente e, ao mesmo tempo, levantava-se uma grossa corrente de ferro, cêrca de dois metros aquêem das portas, cuja finalidade é impedir que os navios, por uma causa qualquer, possam chocar-se contra as mesmas e danificá-las.

Logo que as portas foram trancadas, iniciaram o bombeamento de

água para o interior da comporta em que nos encontrávamos, líquido que vem da segunda via, dessa maneira facilitando a operação pois, enquanto o navio que vai para o Atlântico necessita de subir de nível nesse local, o que de lá vem, necessita descer, o que significa que, o que vai para o Atlântico recebe em sua comporta a água retirada da que contém o navio que de lá vem.

Após subirmos cêrca de quatro metros, cessou o bombeamento e abriram-se as portas dianteiras da comporta. Defrontamo-nos, então, com o seu prolongamento, que nada mais é do que uma segunda comporta em prolongamento à primeira e, após nela entrar, pelo mesmo processo já descrito, subimos mais

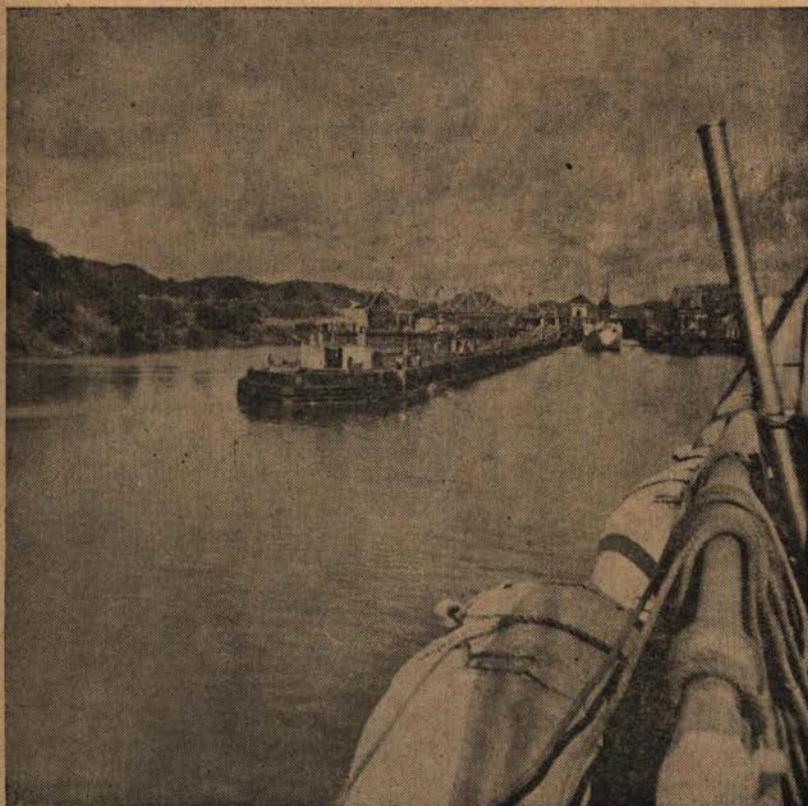


Fig. 3

dois metros e meio. Ao sairmos dessa segunda comporta, entramos novamente no Canal e dirigimo-nos à terceira, denominada Comporta Pedro Miguel.

Nas comportas de Miraflores, existe uma ponte móvel, em curva, outra obra audaciosa da engenharia moderna, a qual, sobre o canal, tem dois lances (um em cada via), que giram lateralmente em torno de um eixo vertical fixo às marges, deslocando-se para a esquerda, a parte da ponte que vem da direita, e para a direita a parte que vem da esquerda, conforme ilustra o esquema 4, para melhor compreensão.

Na fig. 5, tem-se uma vista da Ponte de Miraflores, notando-se per-

feitamente sua forma curva em primeiro plano e um trecho da estrada de ferro que liga a cidade de Panamá (Pacífico) a Colon (Atlântico), outra grande obra de engenharia.

Devido ao intenso tráfego do Canal, por vezes os veículos permanecem uma hora e mais, detidos sobre a ponte, enquanto os navios se deslocam nas comportas, de um Oceano a outro.

Uma nota interessante é a de que o navio fica sob a inteira responsabilidade dos práticos do Canal, desde sua entrada, até sua saída do mesmo, percebendo esses práticos uma média de mil dólares mensais, o que é um ordenado considerado

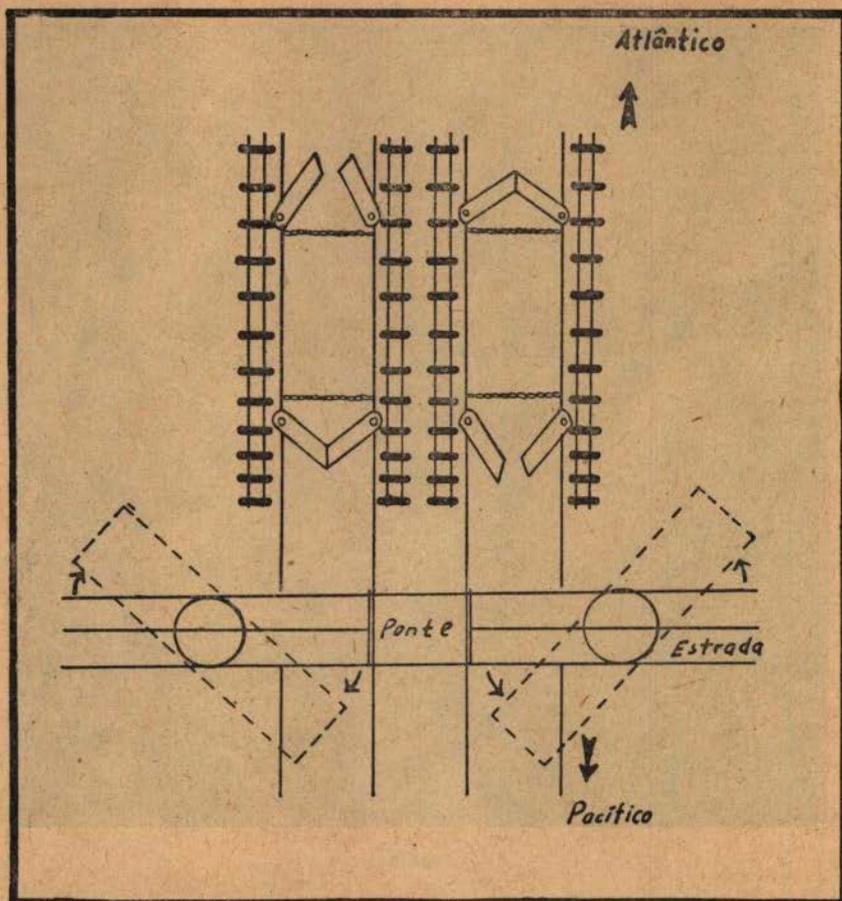


Fig. 4

alto, atendendo-se a que um capitão do exército americano vence, nessa região, cerca de quinhentos dólares mensais.

Após atravessarmos a comporta de Pedro Miguel, pelo mesmo sistema, entramos no Lago Gatun, o maior lago artificial do mundo, construído para facilitar a obra do Canal, já quando os nossos relógios marcavam 10,30 horas.

Uma das curiosidades da região é a inexistência do problema de baixa do nível d'água do lago, uma vez que as fortes chuvas tropicais

que por cerca de nove meses anuais caem sobre a região, assegurando com larga margem de segurança, as necessidades para os três meses ditos de seca. Para se conceber a quantidade de água que cai sobre a região, imaginemos uma dessas trombas d'água que, quando caem sobre a cidade do Rio de Janeiro, em poucos minutos a transformam em uma filial de Veneza e façamos essa água desabar sobre o Panamá uma, duas ou três vezes por dia, às vezes vinte e quatro horas seguidas, num espaço de duzentos e setenta dias. É, como dizem os

nossos nordestinos, "um mundão de água".

Após viajarmos algum tempo no interior do lago, soubemos que encontraríamos o cruzador americano "Pittsburg" e que o Comandante Levy determinara a formatura da tripulação durante a passagem. Foi uma interessante solenidade, parte da maruja guarnecendo os mastros, o restante, os guarda-marinha, a oficialidade e nossa turma de oficiais do exército, em forma no convés, a marcial banda de música do navio iniciando os acordes do "Deus

nas proximidades. Em todo o trajeto, árvores sobressaem do lago, com seus ramos secos e nus erguidos para o céu, num protesto mudo contra a invasão das águas em suas raízes.

De vez em quando, pequenos grupos de ilhotas, passavam por nós, mas não consegui avistar um único animal selvagem nessas terras. Aves, raríssimas e pequenas. Répteis, creio haver em profusão mas a distância não nos permitia distingui-los. Quando as margens se aproximavam, procurava distinguir por

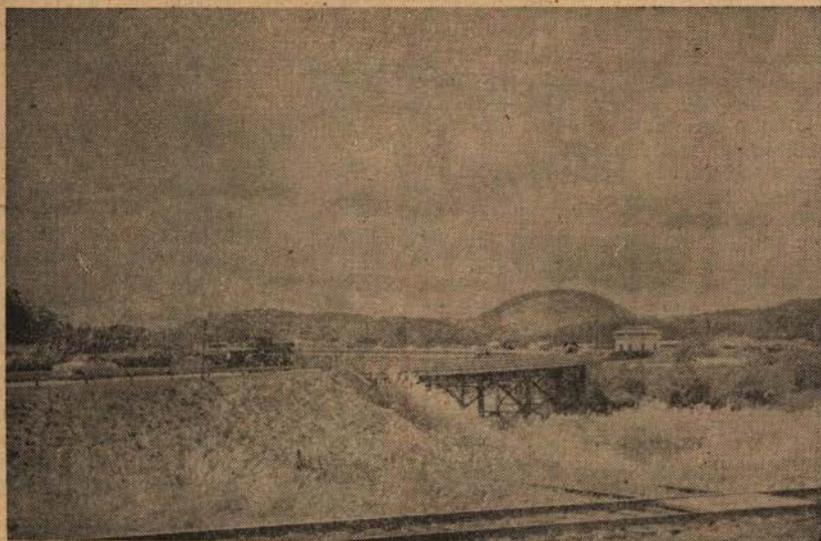


Fig. 5

Salve a América" ao se aproximar do "Pittsburg" e seus acordes ressoando através o Canal, enquanto as duas belonaves se afastavam. Da parte do cruzador da nação amiga, solenidades semelhantes foram executadas, com exceção da parte referente à banda de música.

Continuamos a nossa viagem através as águas do Lago Gatun que, ora se alargava, ora se transformava em um verdadeiro canal, ora com margens de floresta impenetrável, ora com suaves rampas, algumas até gramadas, o que revelava a existência de alguma unidade americana

entre as folhagens, mas a expressão "selva impenetrável", aqui tem o seu emprêgo freqüente e verdadeiro.

Cruzamos com inúmeros navios pois o tráfego é intenso, do que advém uma grande renda para os Estados Unidos da América do Norte, que exploram o Canal, e para a República do Panamá, em cujo território êle se encontra.

Passamos pelo Passo do Diabo, local onde os engenheiros lutam contra a natureza, procurando impedir que uma grande massa de terra de uma elevação próxima, corra sobre o canal, havendo o perigo

de obstrução da navegação se tal suceder.

Ao fim de um certo tempo, tendo a paisagem se tornado monótona devido à constância, oferecendo pouca variedade e atração, entrou em ação o conhecido cavalheirismo de nossos companheiros da marinha, os quais nos proporcionaram o já saudoso cafêzinho e uma visita a tôdas as dependências do navio.

Cêrca de 12,00 horas, uma das já citadas cargas d'água nos obrigou a buscar refúgio no casino dos oficiais, só nos permitindo de lá sair, horas mais tarde, e nos obrigando a tentar furar com os olhos o bloqueio ao panorama provocado pela chuva, a fim de continuar apreciando o desenvolvimento das margens do lago.

Após um lauto almoço, que nos matou as saudades da "comida de casa", e uma audição de discos nacionais na belíssima radiola de bordo, chegamos, às 15,00 horas, às comportas de Gatun, onde tivemos de esperar cêrca de três horas, até que nos tocasse a vez de entrar na eclusa, o que ocorreu sômente às 18,10 horas.

Havia cêrca de dezesseis navios aguardando a vez de atravessar a comporta e, quando o fizemos, já a noite descera; isto porém não afetava o serviço pois a feérica iluminação existente no local, expulsava para longe a escuridão da noite tropical.

O processo aqui, é o inverso do das outras três comportas: temos três eclusas em prolongamento uma à outra, as quais recebem os navios com seus níveis de água elevados, e bombeiam êsse líquido para as segundas vias, dessa forma baixando seu nível e, conseqüentemente, baixando o navio até que êste atinja o nível do mar.

Atravessada a terceira comporta de Gatun, entramos novamente no Canal e desembocamos no Oceano Atlântico, junto ao estuário do Rio Chagres, o maior e mais importante rio do País, cuja existência guarda histórias dos piratas antigos como Morgam e outros, constituindo uma história à parte nesta nossa conversa; dirigimo-nos ao Cais de Co-

lon, onde atracamos cêrca de 19,15 horas.

Nesta comporta, também existe uma ponte ligando as duas margens mas a cêrca de um metro acima do nível d'água e situada entre a segunda e a terceira comportas, o que permite que o tráfego se escôe durante a passagem de água de uma para outra via da eclusa, só se interrompendo quando o navio atravessa êsse intervalo.

Esta ponte é muito estreita, em uma só via, e seu parapeito é de cêrca de cinqüenta centímetros de altura, o que obriga, por medida de segurança, a uma velocidade máxima de deslocamento, de dez milhas horárias, durante a passagem na mesma.

Após um jantar de despedida e de uma série de lembranças a nós ofertadas pela gentil oficialidade da *Belonvae*, tais como medalha comemorativa da viagem, fôlha de alterações, albuns, etc., despedimos do Comandante Levy e seus subordinados e regressamos ao Forte Gulick, a fim de reencetarmos nossa vida de estudos, finalidade de nossa viagem àquela região, com a alma transbordante de entusiasmo e alegria por aquelas doze horas passadas em terra brasileira e com a satisfação de ver o Pavilhão Brasileiro tremulando em plagas distantes, tornando assim conhecido o nome do Brasil.

Antes de encerrar esta nossa palestra, cumpre-me ressaltar o perfeito desempenho do papel de embaixadores do Brasil, cumprido por parte do Comandante e demais oficiais do Saldanha da Gama, não só pelos conhecimentos sôbre nossa terra transmitidos, como também, distribuindo aos visitantes nos portos estrangeiros belíssimos albuns, finamente elaborados, em três idiomas, com panoramas os mais empolgantes, com dados gerais sôbre a nossa terra, bem assim como dados numéricos e estatísticos sôbre agricultura, indústria e comércio, além de brindes outros, os quais, aliados à diplomacia característica de nossos oficiais de marinha, melhor contribuem para a difusão do

nome do Brasil em todos os rincões onde toca.

Finalmente, cumpre-me agradecer ao Capitão de Mar e Guerra Levy Penna Aarão Reis, Comandante da nau, aos Capitão de Fragata Intendente da Marinha Nelson Leite Soares de Azevedo, Capitão de Corveta Roberto Coutinho Coimbra, 1º Tenente do Corpo de Dentistas Zimis de Magalhães e todos os demais

membros da tripulação do Saldanha da Gama, a lhaneza de trato, o cavalheirismo e a finura com que se houveram para conosco, recebendos o mais fidalgamente possível a bordo de sua belonave e, permitindo dessa maneira, que eu pudesse, agora, transmitir aos que me lêem, o que foi para nós "Uma travessia do Canal do Panamá no Navio-Escola Saldanha da Gama".



**ALVARENGA
&
RANCHINHO**

"OS MILIONÁRIOS DO RISO"

*Todas as Terças Feiras
às 21,05 hs.*

AO MICROFONE FAMOSO DA
RÁDIO TUPI



MOVIMENTADAS AUDIÇÕES
SOB O PATROCÍNIO DE :

Pêssegos em Calda

Red Indian

AZEITONAS LAREIRA

PRODUTOS GARANTIDOS PELA



Red Indian S.A.

