

O naufrágio do paquete *Slavonia* (Ilha das Flores, 1909)

Alexandre Monteiro

Muito antes do correio electrónico, do corfax e do Express Mail, as cartas e despachos que oleavam e movimentavam as engrenagens de um Império onde o Sol nunca se punha eram transportadas pelos veleiros do Post Office, naquelas que eram as únicas embarcações autorizadas a transportar a correspondência britânica da época vitoriana.

Quando a era do vapor se fez anunciar, tornando a navegação à vela lenta mas paulatinamente obsoleta, o Post Office foi confrontado com custos cada vez maiores na aquisição, operação e manutenção de novos navios. O problema foi resolvido através da entrega de várias licenças de transporte de malas de correio a companhias privadas de navegação. Estas licenças - ao abrigo das quais floresceram as grandes companhias de navegação dos finais do século XIX, como a **Cunard**, a **P&O** e a **White Star** - foram atribuídas apenas aos paquetes mais rápidos, passando estes a poder ostentar o honroso prefixo de R.M.S. - Royal Mail Ship.



É de um desses navios que se fala aqui. Construído pelos estaleiros James Laing, em Sunderland, e baptizado *Yamuna*, foi lançado à água a 15 de Novembro de 1902, tendo sido dado por concluído a 20 de Junho de 1903. Adquirido pela British Indian Steam Navigation Ltd., o *Yamuna* efectuou uma série de carreiras entre a Inglaterra e a Índia, transportando correio, carga e passageiros.

Cedo a British Indian Steam Navigation compreendeu que possuía um navio sobredimensionado para as tarefas que desempenhava - o paquete arqueava 10.606 toneladas brutas, tinha 160 metros de comprimento, duas máquinas a vapor alimentadas por 6 caldeiras com 18 fornalhas e era propulsionado por dois hélices que lhe conferiam uma velocidade média de 13 nós, transportando 40 passageiros de 1ª classe e de 800 de classe ordinária. Com apenas cinco meses passados sobre a sua viagem inaugural, o *Yamuna* foi vendido à Cunard Steam Ship Co. Ltd e regressou aos estaleiros onde foi remodelado para que pudesse vir a ser competitivo na carreira do Atlântico Norte.

Esquecendo-se do velho adágio marítimo que diz que renomear navios é sinónimo de má sorte, a Cunard rebaptizou a sua nova aquisição com o topónimo de uma das regiões de maior afluxo de emigrantes com destino à América, a Slavonia. E foi assim que, juntamente com um seu congénere, o *Pannonia*, o transatlântico *Slavonia* passou a transportar, à ida, emigrantes europeus em busca do sonho americano e, à volta, os passageiros endinheirados de Nova Iorque para Liverpool.

Foi no término de um cruzeiro deste género que o *Slavonia* rumou em direcção à Europa, numa quinta -feira, dia 3 de Junho de 1909. Embarcando naquela que viria a ser a sua última viagem, o Slavonia transportou consigo 225 tripulantes e 372 passageiros - 272 de segunda e 100 de primeira classe - com destino a Trieste.

Foram os passageiros de primeira classe os responsáveis pela tragédia. Apercebendo-se que a rota do paquete os levaria a passar a 160 quilómetros a norte da ilha do Corvo, alguns dos passageiros fizeram chegar ao comandante Arthur Dunning um pedido escrito para que este alterasse a rota de maneira a que se pudessem observar bem as ilhas dos Açores.

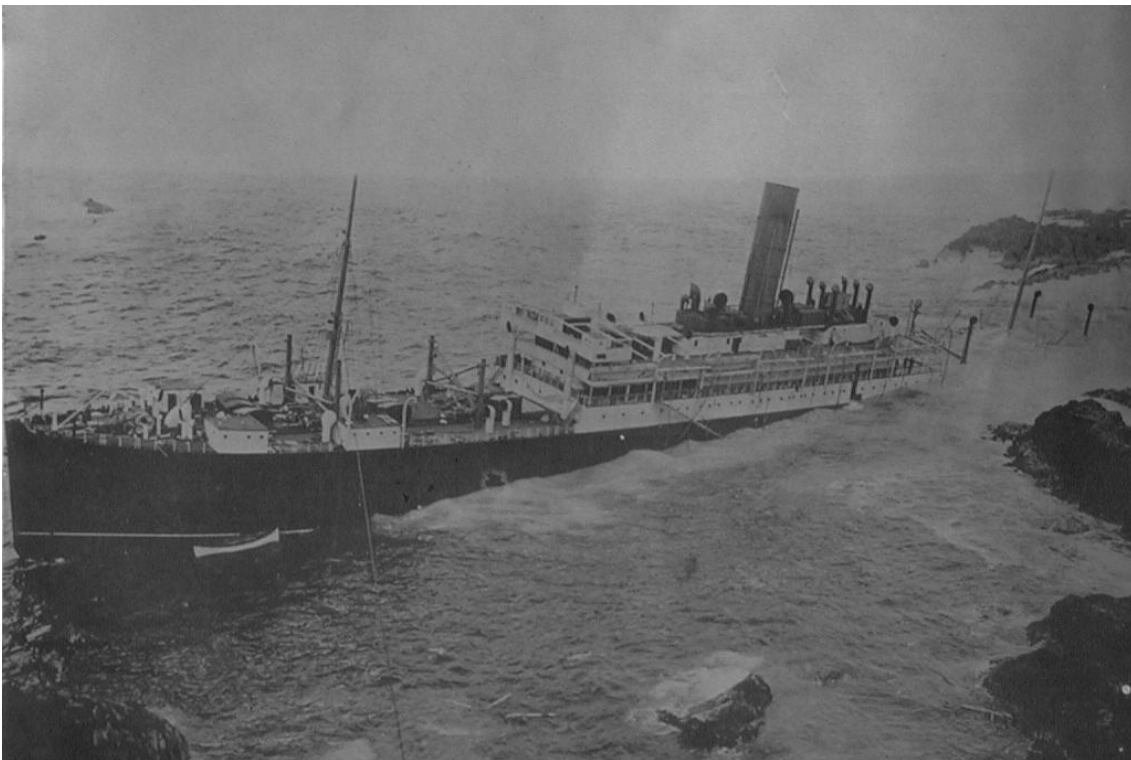
Como o cliente tem sempre razão, o comandante Dunning planeou rodear a ilha das Flores pelo sul, numa rota afastada de terra cerca de seis milhas náuticas para só então prosseguir no seu curso original. Mas o Homem põe e Deus dispõe - as intenções do comandante saíram-lhe goradas por um forte nevoeiro que se abateu sobre o navio na noite de 9 de Junho e por uma forte corrente marítima que o desviou, entre o meio-dia e as duas horas da manhã do dia 10, da rota prevista.

E foi assim que, às 02.30 da madrugada, os passageiros da 1ª classe viram, finalmente, satisfeito o seu desejo de ver as ilhas dos Açores: movido a toda a força das máquinas, o *Slavonia* entrou proa adentro pela costa do Lajedo, junto do ilhéu da Baixa Rasa, a cerca de 1 quilómetro da Ponta dos Fenais.

Com a popa ainda emersa, o fogo a arder nas fornalhas das caldeiras e a luz eléctrica ainda operativa, o posto de radiotelegrafia, uma novidade para a época, emitiu um S.O.S desesperado. O pedido de socorro foi captado pelo paquete germânico *Prinzess Irene* e pelo navio *Batavia*, da empresa rival Hamburg-Amerika Linie, que imediatamente se dirigiram para o local do naufrágio



Com a popa ainda emersa, o fogo a arder nas fornalhas das caldeiras e a luz eléctrica ainda operativa, o posto de radiotelegrafia, uma novidade para a época, emitiu um S.O.S desesperado. O pedido de socorro foi captado pelo paquete germânico *Prinzess Irene* e pelo navio *Batavia*, da empresa rival Hamburg-Amerika Linie, que imediatamente se dirigiram para o local do naufrágio.



Entretanto, no *Slavonia*, abalado em toda a estrutura pelo encalhe violento, a agitação do mar causou o colapso do compartimento até então estanque da ré levando a popa a mergulhar progressivamente no mar. A água chegou finalmente às caldeiras e, às 8 horas da manhã, o fogo das fornalhas apagou-se irremediavelmente.

O comandante Dunning, abalado pela perda do navio - que comandava interinamente, visto ter pedido a reforma em Nova Iorque, alegando um estado de saúde precário - tentou várias vezes suicidar-se, no que foi impedido pelo telegrafista do navio.

Entretanto, o *Batavia* tinha já ancorado nas Lajes e preparava-se para embarcar a maioria dos passageiros para, posteriormente, os fazer desembarcar em Nápoles. As operações de desembarque processaram-se ordenadamente quer através dos escaleres dos transatlânticos envolvidos quer através de um cabo vaivém passado entre a costa e o *Slavonia*.

Com os passageiros e a maior parte da tripulação embarcada e a bom recato, permaneceram apenas na ilha o comandante Dunning, o imediato J. Anderson, o engenheiro Davies, o comissário W. Pitts e um carpinteiro. Até aquela altura apenas uma parte da bagagem se tinha conseguido salvar pela proa e todos os esforços do rebocador Condor para safar o navio foram debalde. A 16 de Junho a seguradora Lloyd's declarou a perda total do navio.



No dia 20 de Junho chegou ao local do sinistro o rebocador *Ranger*, enviado pela companhia seguradora. Este navio, pertencente à empresa de salvados marítimos Liverpool & Glasgow Salvage Association, vinha dotado de mergulhadores que procederam à recuperação de mesas, cadeiras, velames, cordas, lingotes de cobre no valor, à época, de 1800 contos e de óleo no valor de 24 contos.

A praia encontrava-se vigiada pela Guarda Fiscal visto que, nos primeiros dias do naufrágio parte da carga - onde se incluía uma mala do correio com valores declarados - tinha sido desviada pelos naturais da ilha (aliás, ainda hoje se encontram artigos do *Slavonia* espalhados pelas habitações das Flores). A carga de café, o cobre restante três automóveis e os destroços do navio ainda hoje lá estão, estimando-se, na altura, os prejuízos em cerca de 15.000 contos. Concluída a operação de salvamento, o comandante e o imediato partiram para a ilha Terceira onde foram recebidos, a 30 de Julho de 1909, por Vieira Mendes, agente da Cunard Line para os Açores.

Já em Londres, o capitão Dunning foi levado a tribunal marítimo para apuramento das causas do naufrágio. Consta da sentença que *o encalhe e a conseqüente perda do Slavonia foi provocado por erro de julgamento do seu capitão, por este ter estimado uma rota tão incerta a uma velocidade tão elevada em tais condições climatéricas e tão próximo de terra, e por este ter feito confiança em demasia em duas leituras de bússola, manifestamente erradas, que admitiu não ter sido ele próprio a determinar. O Tribunal, em consideração pelo seu trabalho anterior, que foi excelente, e pelos denodados esforços que promoveu para salvar vidas, logo após o desastre, coíbe-se de lhe retirar a sua licença, mas repreende-o severamente e avisa-o para ser mais cauteloso, de futuro.*

Do lado português, a tragédia também não passou despercebida. A imprensa da época recriminou a entidade governativa de então por não ter procedido à finalização do farol que dominava o local do naufrágio e que apenas carecia das máquinas e da lanterna.

Bibliografia:

Jornal A União, vários, Junho de 1909

Derolin, Pierre 1991, "La naissance des paquebots transatlantiques français", *Neptunia*, nº 184, decembre 1991, Paris

Lloyd's Register of Shipping, 1908, Londres

Moraes, António 1995, "O Naufrágio do R.M.S. Slavonia", *Revista de Marinha*, Setembro de 1995

Villermont, Claude 1991, "Les principales compagnies anglaises sur l' Atlantique nord", *Neptunia*, nº 184, decembre 1991, Paris