

ANDREA DORIA 1953-1958

TRIBUTO

Antes de 1930, os navios Italianos não eram de forma alguma os mais procurados e importantes nos mares de então comparados com marinhas como a Alemã ou Inglesa. No entanto em 1933 a companhia Italiana "Italian Line" já tinha encarregado para seu novo capitão e porta-bandeira o super navio REX. O REX foi algo de muito especial, foi o maior navio de sempre a ser construído em Itália, e tinha a velocidade necessária para ultrapassar o navio rival alemão BREMEN. Foram tempos de glória, o REX detinha o título de campeão, até que em 1935 perdeu-o para o NORMANDIA, no entanto o REX continuava a ser um navio de enormes proporções, com mais de 50.000t e mais de 264m de comprimento.

Infelizmente o orgulho dos Italianos não durou muito mais tempo, durante a segunda grande guerra em 8 de Setembro de 1944, Rex foi atingido pelas bombas dos aliados perto de Trieste e afundou-se, ao longo do tempo seus destroços foram-se desfazendo gradualmente entre 1947 e 1958.

Depois das hostilidades da guerra, a Itália perdeu metade da sua frota mercante e já não tinha condições de mostrar ao mundo a potência marítima que fora outrora.

No início dos anos 50, foi decidido que a companhia Italian Line deveria construir 2 novos navios para restabelecer e recuperar o orgulho Italiano. Seriam baptizados de ANDREA DORIA e CRISTOFORO COLOMBO. Os Objectivos já não seriam as enormes dimensões nem a velocidade dos tempos anteriores à guerra, mas sim o luxo, conforto e prestígio que simbolizariam o recomeçar de uma nova Itália após a derrota na guerra.

Com mais de 30.000t e 210m de comprimento, também não eram pequenos os navios que os estaleiros de Ansaldo teriam de construir.

Em 16 de Junho de 1951, o Andrea Dória foi inaugurado. Como foi o primeiro dos dois, toda a atenção estava focada sobre ele, milhares e milhares de pessoas estavam reunidas para testemunharem o seu lançamento.

Uma enorme onda de satisfação, felicidade e orgulho enchia o coração dos presentes e de todos os italianos, o navio já não só simbolizava a nova Itália como também trouxe à memória de todos, os tempos áureos que a Itália deteve no sec XVI, o próprio nome Andrea Dória foi tirado de um dos maiores marinheiros Genoveses de todos os tempos.

Os navios Andrea Dória e seu irmão Cristóvão Colombo não eram somente admirados pela sua beleza interior, o seu design exterior bem como as suas proporções eram magníficas e praticamente perfeitas, um longo casco preto, a sua super estrutura que se erguia do meio navio para a ré, composta também por uma enorme chaminé branca com a parte superior a vermelho, linhas naturalmente inspiradas nos seus velhos irmãos Rex e Conde de Savoia, mas também do pioneiro Normandia.

Uma outra componente muito elogiada foi a segurança. Ambos os navios tinham os seus cascos divididos em 11 compartimentos estanques, quaisquer dois deles poderiam ficar inundados sem colocar em perigo a segurança e estabilidade do navio.

Ouro melhoramento a nível de segurança foram os salva-vidas, que para além de existirem em número suficiente, poderiam ser utilizados com uma inclinação de navio de cerca de 20 graus. Desta forma ninguém teria receio embarcar nestes novos navios de topo da Italian Line.

REX

50 ANOS

28 JUNHO A 6 JULHO 2006



Em 14 de Janeiro de 1953, Andrea Dória partiu para a sua viagem inaugural. Depois de uma pequena paragem em Cannes, rumou a Gibraltar para então se dirigir para New York. Durante essa travessia foi notado e confirmado que o navio sofria de um sério problema de estabilidade. Aquando dos testes enquanto modelo, foi verificado que o navio ganhava uma grande inclinação se fosse “abanado” por uma onda de grandes dimensões ou outras forças da natureza. Durante a viagem e já perto de Nantuket, o navio foi atingido por uma vaga que lhe conferiu uma inclinação de 28 graus, no entanto esse caso foi justificado e desculpado pelos seus tanques de reserva de agua se encontrarem vazios. No entanto o problema da instabilidade nunca foi esquecido nem completamente justificado, era algo de incómodo.



O capitão escolhido para comandante do Andrea Dória na sua viagem inaugural foi Piero Calamai, um experiente comandante no qual a Italian line depositava toda a confiança. Era um Comandante muito bom, que tratava bem do seu navio e gostava de ter todas as situações sob controlo. Era um homem conservador, e que preferia confiar na sua já larga experiência e nos seus sentidos, em vez de confiar também nas modernas tecnologias de então ex. Radar. Desde a viagem inaugural que Piero Calamai foi o comandante do Andrea Dória, a sua ultima viagem seria marcada para finais de Julho de 1956, após a qual seria transferido para o Cristóvão Colombo.

Essa viagem começou como muito outras travessias, e desde cedo o Andrea Dória deixara para trás uma grande parte do Oceano Atlântico.

Nas suas salas de estar, bares, lounge, corredores e galerias estavam cheios de passageiros que adoravam o conforto e o bem estar a bordo dos transatlânticos.

A sua capacidade estava quase completa, o que demonstrava a sua enorme popularidade.

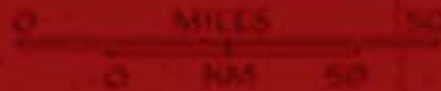


Ao mesmo tempo a 25 de Julho de 1956 o navio sueco Stockholm pertencente á companhia Américas Line, preparava-se para partir de Nova York rumo a Gotemborg. Estava previsto largar pelas 11:31 am sob o comando do comandante Gunnar Nordenson, ele como Calamai também era um comandante muito experiente, iniciou a sua carreira em 1911 e tornou-se comandante em 1918, nunca esteve envolvido em nenhum tipo de acidentes.

O Stockholm, possuía diferenças dos demais navios do Atlântico Norte. Tinha cerca de metade do tamanho do Andrea Dória e era 5 nós mais lento. Era o navio mais pequeno da America's line e entrou ao serviço em 1948 e era um navio misto de passageiros e carga. Possuía apenas dois tipos de classes a 1º e a turística.

Nessa viagem transportava 534 passageiros (praticamente lotado, visto a sua capacidade ser de 570), apenas 18 passageiros viajavam em primeira classe.

WHERE IT HAPPENED



À medida que os dois navios se aproximavam de Nantuket, o tempo estava absolutamente limpo de acordo com informação do Stockholm. Vindo do outro lado o capitão Calamai estava muito atento ao nevoeiro em que acabava de entrar.

Ambos estavam a aproximar-se um do outro em 2 rotas paralelas, mas nenhum deles ainda tinha detectado a presença do outro, pois os radares da altura ainda não possuíam o alcance suficientemente longo para tal.

Na Altura a bordo do Stocholm, Nordenson não se encontrava na ponte de comando, em seu lugar estava o seu auxiliar Johan Ernest Carstens, era um jovem de 26 anos mas com muita experiência.

De repente Carstens reparou no radar que registou um navio que se encontrava a 1,5 milhas à sua frente mas ligeiramente a bombordo, daí concluiu que se cruzavam com cerca de 1 milha de distância entre eles.

O capitão foi avisado e ordenou por uma questão de maior segurança que o Stockholm virasse ligeiramente para estibordo de forma a aumentar a distância entre os navios.

A bordo do Andrea Dória, o segundo oficial Curzio Fiancini, detectou o Stockholm um pouco mais cedo devido ao seu radar mais potente, alertou o capitão Calamai que verificou o perigo de tal proximidade.

O perigo ainda não era imediato mas quase, os dois discutiram qual o melhor lado para passarem, e decidiram virar para bombordo.

Instantes depois no Stockholm, Carstens nem queria acreditar no que via no radar, o Andrea Dória virava para o mesmo lado em rota de colisão com o seu navio.

Ordenou que se virasse ainda mais para estibordo mas mantendo a mesma velocidade.

Na ponte de comando do Andrea Dória, Calamai estava tão confuso como Carstens, e ordenou que virassem também ainda mais para bombordo mantendo a velocidade.

O efeito de ter um navio instável de 30.000t a 22 nós a virar apertado para bombordo fez com que o Andrea Dória derrapasse em direcção ao Stockholm. Carstens ainda ordenou marcha a ré mas os navios nessas 2 rotas já estavam condenados.

Quando o Stockholm já se encontrava praticamente parado, Andrea Dória Surge derrapando sobre o seu estibordo em direcção à proa deste.

A proa do Stockholm entrou como uma faca no casco do Andrea Dória, que parecia ser feito de manteiga, como o Andrea Dória navegava a 22 nós arrancou literalmente a proa ao Stockholm, mas derivado ao fortíssimo embate e à sua crónica instabilidade, ganhou de imediato uma inclinação de 20 graus.

O comandante Calamai ordenou imediatamente a paragem dos motores, bem como o lançamento dos salva vidas ao mar. O Andrea Dória estava fortemente danificado, a entrada de água em mais do que 2 porões bem como o aumento gradual da sua inclinação, traçaram o destino fatal do mais belo e seguro transatlântico da Italian line.



O Stockholm também sofreu danos consideráveis, ficou sem a sua proa, mas como o embate que sofreu não foi lateral mas sim frontal, não adornou e seus compartimentos estanques não sofreram danos, desta forma continuou a flutuar, foi rebocado para o porto de New York.

Já a mesma sorte não teve o Andrea Dória, com uma inclinação fatal e com metade dos seus salva vidas sem poderem ser utilizados, só com o socorro dos salva vidas do Stockholm bem como do Ille de France foi possível salvar seus passageiros, infelizmente faleceram 46, derivado ao embate numa zona de camarotes.

11 horas depois da colisão ter ocorrido, o Andrea Dória finalmente fez a sua ultima viagem, descansando no fundo do Oceano a 75 mtrs de profundidade.

Já sem ninguém a bordo foi Calamai o último a abandonar o navio, o Stockholm arreou suas bandeiras para prestar a sua última homenagem ao considerado por todos como a Grand Dame dos mares.

Destinos diferentes tiveram os seus comandantes após o desastre.

Nenhum deles assumiu a responsabilidade do acidente, ainda hoje é discutível e difícil atribuir culpas a algum dos comandantes, no entanto o sueco Gunnar Nordenson teve toda a confiança da sua companhia e continuou a comandar outros navios de bandeira.

Já Calamai, perdeu a confiança da Italian line e jamais comandou outro navio da companhia.

No fundo do Oceano jaz agora Andrea Dória, derivado à sua remota posição, cerca de 200kms da costa de New York em pleno Oceano Atlântico com suas fortes correntes, bem como à profundidade em que se encontra é considerado por muitos o Everest do mergulho em naufrágio bem como o mais belo e mítico navio afundado que permanece e permanecerá para sempre no imaginário de todos aqueles que se aventuraram e arriscaram suas vidas na sua exploração. Poucos tiveram o privilégio de explorar o seu interior, infelizmente muitos não regressaram à superfície, perdendo a vida na escuridão no interior dos seus labirínticos corredores e galerias em busca de um famoso troféu (a famosa louça em porcelana, baptizada por "CHINA").

Em Julho 2006, será o cinquentenário do seu afundamento. Para homenagear a Grand Dame dos mares, irão juntar-se a uma expedição Europeia os primeiros mergulhadores Portugueses a explorar Andrea Dória. José Marques e Armando Ribeiro, partirão a 28 de Junho a convite de Aldo Ferrucci - Xpedition - team, a fazer parte de sua equipa, nesta que será provavelmente uma das mais memoráveis expedições das nossas vidas.

Que a sorte nos acompanhe...

José Marques.

ANDREA DORIA EXPEDIÇÃO 50º ANIVERSÁRIO

