

GUARAQUEÇABA, O COMANDANTE SLOCUM E A PROEZA DO BARCO "LIBERDADE"

Newton Carneiro

Nos últimos anos do Império já pouco restava dos afamados estaleiros do litoral paranaense, que chegaram a construir unidades até para a nossa marinha de guerra como foi o caso do brigue "D. Pedro II".

Vieira dos Santos, Ermelino de Leão, Francisco Negrão relacionam embarcações, seus nomes, características, tonelagens e outros detalhes dos veleiros, mais afamados, feitos em Paranaguá e Antonina.

A crônica não menciona, porém, indicativas semelhantes em Guaraqueçaba; e foi desse remoto porto que saiu o mais famoso barco já construído no Paraná.

Em plena baía dos Pinheiros estava ancorado o grande veleiro "Aquidneck", elegante barco de três mastros e 365 toneladas, construído em Connecticut e arvorando pavilhão norte-americano.

Seu comandante era o capitão Joshua Slocum, que conhecia a Província do Paraná e seus portos, de outras passagens em que carregara erva-mate para Montevideo.

Indisposto com as dificuldades que enfrentara na Argentina, pensava voltar ao comércio e transporte de madeira. Fora-lhe rendoso o negócio no Oriente, quando vendia na China taboado adquirido nas Filipinas. Ia tentar a venda de madeiras do Paraná nos Estados Unidos. Para isso era-lhe indispensável um barquinho auxiliar para a compra dos toros nas reentrâncias costeiras de difícil acesso.

Mas a sorte não bafejava o “Arquidneck” nesse roteiro, em que trazia a bordo a família do comandante.

Desfazendo-se dos surrões de mate que tomara em Antonina, o barco americano rumou para o Prata e sobe o rio Paraná para carregar alfafa no porto de Rosário. Na ocasião grassava na Argentina seríssima epidemia de colera. Dirige-se para o Rio de Janeiro, porto de destino da carga que levava. É advertido, porém, de que deveria submeter-se aos rigores de uma quarentena na Ilha Grande.

A supervisão do confinamento naval na ilha-lazareto estava a cargo do Almirante Custódio José de Melo, de bordo do cruzador “Aquidaban”, celebrizado poucos anos depois pelos acontecimentos de 1894.

Não obstante as insistentes representações do capitão Slocum, não lhe foi permitido fazer a quarentena com o “Aquidneck”, e o veleiro teve que retornar a Rosario para descarregar a alfafa, com prejuízos facilmente imagináveis. . .

Jamais esqueceu a aparente discriminação e o tratamento que lhe dispensou o comandante brasileiro, de quem pensou tirar desforra mais tarde ao aceitar comissionamento para comandar navio da “esquadra de papel”, que Florino Peixoto comprou nos Estados Unidos para enfrentar a revolta de Custódio de Mello.

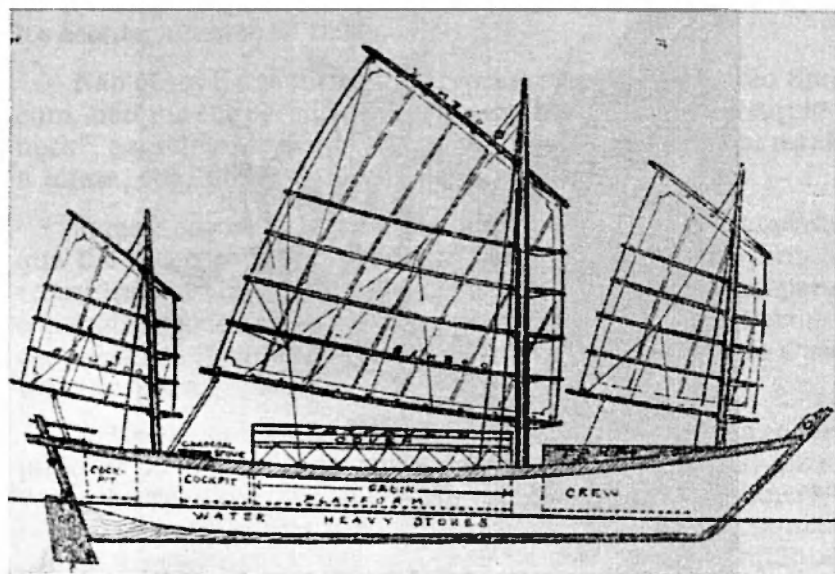
Retornando com o seu grande veleiro a Paranaguá, o capitão Slocum decidiu carregar madeira, por sua conta, e navegou barra a dentro. Mas como o “tender” do “Aquidneck” não oferecia condições satisfatórias para o trabalho de aquisição de taboas, vigas e toros, decidiu construir novo barquinho auxiliar.

O melhor empreiteiro que encontrou foi um jovem e ativo carpinteiro de Guaraqueçaba (cujo nome infelizmente não registrou). Decidida a tarefa e feito o provimento de recursos para a aquisição do material e engajamento de auxiliares, inesperado acidente altera todos os planos.

O belo e magestoso “Aquidneck”, desviado por forte vento do mar encalha irremediavelmente nos baixios da baía dos Pinheiros. A presença do barco americano e seu infortúnio causaram, como é fácil imaginar-se, enorme impacto entre o povo daqueles êrmos do nosso litoral. Guilherme Michaud, o pintor-patriarca do Superagui dedica-lhe vários desenhos, dois



Destroços do "Aquidneck", o veleiro do Capitão Joshua Slocum, que se perdeu na baía de Paranaguá, segundo aquarela de Guilherme Michaud.



Projeto do "Liberdade", barco construído em Guaraqueçaba em 1888. O desenho é do próprio Capitão Slocum, inspirado nos "Sampans", sino-japoneses.

dos quais envia ao seu amigo ex-Presidente da Província, Visconde de Taunay. Um deles mostra o barco ancorado na baía, rodeado de pequenas embarcações. Outro já o pinta semi-destruído contra os rochedos de alguma ilhota do fundo da baía.

Baldados os esforços para livrar seu barco, Slocum defronta-se com o problema de repatriar a esposa e dois filhos assim como salvar e transportar bagagens, pertences e instrumentos carinhosamente guardados desde o início de sua carreira náutica.

Decide-se por solução temerária e heróica: o "tender", cuja construção estava por iniciar daria lugar a um iate de alto mar, com o qual levaria de volta a Nova York sua família e o que conseguira recuperar ao grande veleiro perdido.

Para projetar o barco Slocum faz uso de suas experiências asiáticas, do tempo em que integrava as equipagens dos "China Clippers". Como dispunha da fotografia de vistoso "sampler" japonês, o desenho resultou numa embarcação de tipo oriental, sobretudo em função dos flutuadores de bambu que lhe adicionou e que tanto lhe valeram contra os vagalhões. Deu-lhe 35 pés de comprimento, com largura de sete pés e meio na pôpa e peso de seis toneladas.

A quilha foi construída de cedro e a parte do fundo de "páu ferro". Para obter as ferragens necessárias, inclusive os pregos de latão, Slocum vasculhou todos os ferreiros e carroceiros de Paranaguá. Faltando rebites, improvisou-os com vinténs de cobre...

O peso excepcional das pranchas de "páu ferro" (com espessura de uma polegada e um quarto) em contraste com a leveza do cedro, deu ao barco notável estabilidade ainda realçada pelos flutuadores laterais.

O que não se obteve em Paranaguá foi retirado da carcassa do "Aquidneck", cuja oficina de carpintaria foi toda transferida para o improvisado estaleiro de Guaraqueçaba, onde o capitão e sua família se hospedaram durante os longos e trabalhosos meses da construção.

A 13 de maio de 1888, completada a quilha, foi o barco lançado às águas da nossa baía com o nome de "Liberdade", em homenagem à Lei Aurea que acabava de ser promulgada pela Princesa Izabel.

Os Slocum, originários do leste setentrional, traziam so-

lida formação anti-escravagista. Na Guerra de Sucessão, Henry Warner Slocum, participou de toda a campanha da Virginia batendo-se, inclusive, na batalha de Gettysburg, já promovido a general e comandante de Corpo de Exército.

Ao tempo da sua estada em Guaqueçaba, Joshua tinha 44 anos e estava casado pela segunda vez. Dotado de variada e ativa experiência em todos os mares do mundo, aliás como os seus antepassados, era republicano e admirador de Lincoln.

O acabamento final do “Liberdade” ainda levou dias, pois cabine, coberta e outros detalhes exigiam trabalho paciente e cuidadoso. Como toda a família contribuiu com mão de obra, o barco não custou mais de cem dolares.

Depois de testado nas águas da baía, decidiu-se que o iate estava pronto e a 24 de junho partiu barra fora com todas as velas cheias.

Conseguir-lhe a documentação indispensável foi tarefa difícil que Slocum contornou obtendo licença simulada para pesca em alto mar. Já a esse tempo se “quebrava o galho”...

No Rio o documento foi substituído por papel regular e correto obtido no Ministério da Marinha, graças a uma recomendação do Marquês de Tamandaré.

A notícia da projetada aventura do “Liberdade” causou sensação na Capital do Império. Os jornais dela se ocuparam e o próprio Ministro da Marinha, Visconde Vieira da Silva, interessou-se pelo destemido navegador.

“O Paiz” diz ter confiança “na perícia e sangue frio do audacioso marinheiro americano”, por isso “esperava dentro em pouco tempo vêr o seu nome proclamado por todos os jornais do velho e do novo mundo”.

Conhecendo a origem do pequeno barco, tanto “O Paiz” como os demais jornais reclamam para o Brasil uma parte da gloria.

A 23 de julho de 1888 o “Liberdade” deixa o Rio de Janeiro no rumo de Cabo Frio, onde uma baleia de vinte metros de comprimento quase põe fim à viagem de Joshua Slocum e sua família.

Reparados os estragos prossegue o iate para Caravelas, São

Paulo (na ilha de Tinharé), Salvador, Recife, Barbados, Mayaguez (Porto Rico), Cabo Romano (Carolina do Sul), até alcançar Washington pelo rio Potomac, a 27 de dezembro.

De Guaraqueçaba à costa norte-americana o pequeno veleiro cobriu 5.510 milhas, em 53 dias de navegação!

Enfrentou as temidas tormentas tropicais da costa baiana; tempestades e vendavais no mar das Antilhas; agigantando cetáceo que por pouco o destrói em Cabo Frío; atravessa baixios e escolhos, a tudo resistindo a flexibilidade e o vigor das madeiras paranaenses postas a serviço da tempera e da sabedoria do rijo lobo do mar norte-americano!

Homenagens especiais mereceram a esposa e os dois meninos-marinheiros, que deram sobejas provas de valor nesses dois meses de odisséia. Henrietta cosinhava, lavava roupa, remendava o velame. Vitor, já adolescente, era o braço direito do pai, como confirmado grumete; e o pequeno Garfield, fazia de tudo, até turno de vigia!...

Depois do reencontro com amigos e parentes, teve Slocum que satisfazer a curiosidade da imprensa e atender o insistente interesse público. O "Liberdade" foi entregue à Smithsonian Institution, onde esteve exposto por muitos anos e foi admirado por milhões na capital dos Estados Unidos.

O renome do comandante Joshua Slocum alcançaria, poucos anos depois, todos os quadrantes do mundo, como antevira "O Paiz"; pois com o pequeno veleiro "Spray", faria a volta ao mundo, em 1906, portanto vinte anos antes da proeza solitária que celebrou Alain Gelbault. Esse sucesso deveu-o, como o próprio marujo o reconhece, à sua experiência anterior no "Liberdade".

Seus feitos repercutem até hoje graças ao livro de seu filho e companheiro Vitor, "A Vida e os Feitos do Comandante Joshua Slocum", publicado ao mesmo tempo em Nova York e Toronto (1950), seguindo-se edição inglesa em 1952.

Nele a mais singela e expressiva homenagem ao Brasil é a inserção do diálogo entre o comandante do "Liberdade" e o rude camponês que o abriga ao pisar solo norte-americano.

"Os brasileiros libertaram os escravos e não tiveram guer-

rá”, declara-lhe Slocum, como para justificar o nome da sua embarcação.

“Muito bem, muito bem digo-lhe eu” responde Anderson. E conclui pensativo e pragmático:

“Sabe que os sulistas foram tolos? Tiveram guerra, e acabaram também tendo que libertar os pretos...”



O "Liberdade", arvorando o pavilhão imperial do Brasil, chega triunfalmente a Calpe Fear River, na Carolina do Norte.



A tripulação do "Liberdade". Da esquerda para a direita o capitão Slocum, sua esposa Henrieta, o pequeno Garfield e Victor, seus dois filhos.