



# REVISTA



# ELETRÔNICA



RJ, 17/08/2018  
No. 147

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

EDIÇÃO  
TRIMESTRAL

#### CAMPANHA DA SEDE PRÓPRIA

O Centro dos Capitães está disponibilizando uma conta bancária com o objetivo exclusivo de captar recursos de doações de pessoas físicas e jurídicas para a aquisição de sua Sede Própria, conforme estabelecido no Termo de Constituição de Fundo Financeiro assinado em 24/03/2014. Sua contribuição é bem-vinda.

Seguem os dados:

Banco Bradesco - Conta Poupança

Agência: 2579-8

Nº. da Conta: 1002270-3



International Federation  
of Shipmasters'  
Associations - IFSMA



**IMO**

International Maritime  
Organization - IMO/ONU

#### ASSINE NOSSO ROL DE EQUIPAGEM

Torne-se sócio do Centro dos Capitães e embarque conosco. Você será mais um a manter nossa estabilidade e nossa condição de navegabilidade. Será mais um que, sem ganhar nada por isso, e sem a cultura do "o que eu vou ganhar com isso", terá na consciência o indelével prazer de estar contribuindo para manter flutuando nosso navio carregado de orgulho e vontade de ajudar sem interesse. Você poderá fazer isso comparecendo à nossa sede à Av. Rio Branco 45 sala 1907/1908 - Centro - Rio/RJ. Teremos muito prazer em recebê-lo.



The Nautical Institute

## COMANDO E LIDERANÇA

A liderança a bordo de um navio, por parte do Comandante, é fundamental para o êxito de sua missão.

Existe um provérbio que diz: “O problemático da amizade é a convivência.”

Essa máxima, mais que em quaisquer outras atividades, tem o navio como alvo. Trata-se de um ambiente confinado em que os tripulantes de vários níveis de conhecimento se encontram, por longos períodos, a intimidade ocorre, mesmo sem ser consentida.

A convivência forçada de vários dias, nas longas travessias, faz com que a liderança do Comandante tenha mais importância para o cumprimento de suas atribuições, e o respeito à hierarquia, do que as quatro divisas que ostenta em sua platina.

Liderar é conseguir resultado positivo através do convencimento e da persuasão nas atividades que o grupo realiza.

Todo Chefe, que deseja um bom resultado de sua equipe, em terra ou no mar, tem o dever de liderar os seus subordinados para obter resultados satisfatórios. Como foi dito anteriormente, a liderança a bordo de um navio é fundamental para o êxito da missão.

Quando essa liderança não é atingida surgirá alguém abaixo da hierarquia do Comandante que a exercerá.

Em resumo: O Comandante que não lidera a sua tripulação deixa uma lacuna preocupante em sua importante missão de comandar o seu navio.

**CLC Alvaro José de Almeida Jr.**

Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante

## LEIA NESTA EDIÇÃO

**02** | Comando e Liderança

*CLC Alvaro José de Almeida Júnior*

**22** | Sassaricando

*CLC Wesley Collyer*

**04** | Navios Autônomos- Parte 1

*CLC Jones Soares*

**22** | O Chico Tripa

*CLC Francisco Gondar*

**08** | Histórias de Salvatagem

*CLC Plinio Calenzo*

**25** | Notícias e Eventos

**12** | A Estória do cofre do

Comandante

*CLC Alberto Pereira Aquino*

**29** | Shopping CCMM

**14** | A saga do Avaré

*OSM Marcus Vinícius de L. Arantes*

**16** | SOS : Breve História do mais

conhecido sinal de Socorro

Marítimo

*CLC Wesley Collyer*

**20** | Cerimônia Alusiva à

Memória dos Mortos em Guerra

*CLC Ricardo Monteiro*



## NAVIOS AUTÔNOMOS – PARTE 1



**CLC Jones Soares**  
*manaus1@hotmail.com*

O mundo vive hoje uma verdadeira mudança de Era. Em vários campos da sociedade, em várias expressões como política, econômica, psicossocial, militar e científico-tecnológica observamos modificações intensas ocorrendo. Porém, a pressão exercida por uma destas expressões, a que trata da tecnologia e digitalização, começa a se destacar como indutora para as outras, pelo seu grau de rapidez e transformações que traz no seu bojo, com a Inteligência Artificial como principal elemento deste processo. No cenário do Shipping não é diferente. Dois temas hoje são intensamente comentados no meio marítimo mundial atual – Navios Autônomos e Emissões de gases no transporte.

Na primeira parte deste artigo, vamos tratar do inicial tópico mencionado, suas consequências e os pontos de atenção para todos nós do mar.

### 1. MASS, IMO e Yara Birkeland

Segundo a IMO, que recentemente discutiu o tema em maio deste ano no Comitê de Segurança Marítima (Maritime Safety Committee -MSC), o termo empregado para definir o navio autônomo é MASS (Maritime Autonomous Surface Ship) ou seja Navio de Superfície Autônomo Marítimo.

O MASS é definido como um navio que, numa escala variável, pode operar independentemente da interação humana. Este tipo de navio tem seus graus de autonomia organizados, não hierarquicamente, da seguinte maneira (um MASS pode estar operando em um ou mais dos seguintes níveis de autonomia durante o percurso de uma única viagem):

1 - Navio com processos automatizados e suporte à decisão: Os marítimos estão a bordo para operar e controlar os sistemas e funções existentes. Algumas operações podem ser automatizadas.

2 - Navio controlado remotamente com marítimos a bordo: o navio é controlado e operado a partir de outro local, mas os marítimos permanecem.

3 - Navio remotamente controlado sem marítimos a bordo: o navio é controlado e operado a partir de outro local.

4 - Navio totalmente autônomo: O sistema operacional do navio é capaz de tomar decisões e determinar ações por si mesmo.

Diversos estudos estão em andamento em vários países e alguns protótipos tem aparecido. O mais badalado deles parece ser o Yara Birkeland.



A Yara International, fabricante de fertilizantes e a Kongsberg, empresas da Noruega, desenvolvem este projeto de navio mercante operado remotamente por meio de GPS, sensores e sistemas informatizados. A embarcação carregará até 120 contêineres com fertilizantes de Porsgrunn até Larvik, cidades norueguesas. Quando em operação plena, o navio substituirá 100 caminhões, que fazem 40.000 viagens por ano, com diminuição nas despesas operacionais e contribuição ambiental com 700 toneladas de gás carbônico a menos na atmosfera.

**Porém, no estágio atual do MASS, temos muito mais dúvidas que respostas.**

O MASS realmente é um navio ? Como fica o cumprimento de diversas Convenções Internacionais que estão no centro da Cultura de Segurança Marítima, por exemplo: SOLAS, Marpol, SAR (Busca e Salvamento), etc?

Será que o investimento necessário para construir e operar um MASS vai ser realmente atraente para os armadores? Muita redundância de equipamentos vai ser requerida e infraestrutura em terra para operar um MASS.

Será que este navio realmente é mais seguro do que aqueles com humanos a bordo? E os novos riscos que podem ser criados? Como combater uma poluição num MASS ? E os aspectos de responsabilização neste tipo de navio em casos de acidentes? Quem será o Comandante de um MASS?

## 2. MASS não é somente assunto técnico. Tem perspectivas Sociais e Éticas.



A navegação passou por vários momentos de grande transformação ligados à tecnologia e que tiveram impacto direto na vida dos marítimos a bordo. Os principais foram :

- Invenção do cronógrafo por John Harrison o que apoiou o cálculo da Longitude;
- Invenção do Sextante;
- Do navio à vela para o navio a vapor/Carvão; Do navio a vapor para o navio a diesel;
- Introdução do navio porta-contêiner;
- Substituição da estação rádio pelo conceito GMDSS;
- Introdução da Praça de Máquinas desguarnecida.

Podemos estar diante de um destes pontos de disrupção. Talvez o mais importante da história da nossa atividade marítima.

Em todos estes momentos, certamente os marítimos puderam e tiveram que se adaptar. Os carvoeiros que não se transformaram, do navio à vela para carvão e do navio a carvão para motor, ou, os Oficiais de rádio que foram substituídos pelo GMDSS e não se adaptaram, ficaram para trás. Mas, aqueles que tiveram a oportunidade e passaram por processos de realinhamento nas suas capacitações continuaram com suas carreiras marítimas. As companhias de navegação que não evoluíram da carga geral ensacada para o contêiner também sofreram grandes efeitos.

Mesmo com este tipo especial de navio que está para surgir, habilidades e conhecimentos marinheiros/náuticos, de manutenção e da especialidade de máquinas continuarão sendo muito necessários para o negócio de Shipping eficaz e eficiente.

Logo, num cenário em que o navio autônomo se torne real, haverá consequências graves para o emprego dos marítimos. Ou pelo menos se não forem criados mecanismos de proteção e adaptação para o novo panorama. E isto vale para múltiplas outras profissões no mundo que sofrerão impacto com a digitalização, como advogados, médicos, militares, etc.

Será que precisamos repensar os padrões futuros de certificação e treinamento dos marítimos previstos no STCW, incluindo uma nova categoria de oficiais de náutica e máquinas, junto com a convencional? Será uma oportunidade de crescimento e não de

diminuição de postos de trabalho? Teremos uma nova função e/ou um novo tipo de Comandante e Chefe de Máquinas? Alguns estudos já iniciaram neste sentido.

### **3. Conclusão – Pelo Humano sempre no centro do novo Loop Digital. Pelo Marítimo sempre no centro do Loop do mar. Pela Ética igualmente neste debate.**

A inovação é o motor para aumentar a competitividade da indústria. Digitalização é um novo campo que se abre com a chamada Indústria 4.0.

De todas as tecnologias que compõem este movimento, a inteligência artificial é a que tem maior poder de mudar nosso cenário humano e mundial. As outras, como por exemplo, big data, impressão 3D, etc, são coadjuvantes.

Porém, é importante que todos os efeitos da digitalização em qualquer indústria, inclusive nos navios, sejam estudados, nos campos social, ambiental, segurança, operacional, etc, **inclusive do ponto de visto ético.**

Se a hipótese deste navio autônomo ou MASS se tornar realidade, qual deve ser a nossa atuação? Devemos ignorar? Ou uma postura Ludista? Ludismo foi um movimento de trabalhadores ingleses do ramo de fiação e tecelagem, ativo no início do século XIX, nos primórdios da primeira Revolução Industrial e que se notabilizou pela destruição de máquinas como forma de protesto.

Ou devemos acompanhar o movimento, estudando, analisando e participando do processo de mudança, com nossa expertise e cultura marinheiras? Acredito que esta última é a melhor opção.

Independente de qual tipo de indústria estamos falando, concluo levantando dois pontos:

**A tecnologia deve ser feita para servir o Humano, como ferramenta, e, não vice-versa. O Humano deve estar sempre presente neste novo loop digital, ou seja, em todos os processos industriais, etc, inclusive nos meios de transporte autônomos e particularmente nas tomadas de decisão.** Esta é uma das principais linhas que muitas empresas irão trabalhar no curto e médio prazos. Potencializar seus negócios e aumentar a segurança e eficiência, com o apoio da tecnologia, tentando garantir diferenciais competitivos, e, mantendo o Humano no centro.

Devemos ter pontos de conduta ética para a inovação tecnológica igualmente e que a façam ser positiva para todos, em qualquer campo industrial que se faça presente. Devemos querer um mundo em que a inteligência artificial crie ocupações qualificadas

para a maioria das profissões, inclusive dos marítimos. Em que a concentração de renda diminua e que as novas gerações tenham experiências de vidas e trabalho superiores, proporcionadas pelo progresso tecnológico. Um planeta que a diferença entre os países se reduza e não aumente. Para isto, é necessário haver transparência e que a inteligência artificial seja desenhada e operada de maneira compatível com os ideais de Dignidade, Direitos e Liberdade do Ser Humano.

---

## HISTÓRIAS DE SALVATAGEM



**CLC Plinio R. Calenzo**

pliniocalenzo@hotmail.com

Há muito tempo que eu vinha sendo cobrado por meus colegas para que publicasse em nossa revista eletrônica o relato de algumas passagens que tive durante o tempo de comando em navios de assistência à salvatagem. Confesso que sempre fui um pouco arredio à ideia, em parte porque não tenho a eloquência do Comandante Gondar e em parte porque a maioria dos contratos que celebramos para assistir algum navio em uma operação de salvatagem marítima possui cláusulas de confidencialidade que podem ou não expirar em 10 anos após a operação. Dessa forma, os relatos que passarei a fazer na revista do CCMM, poderão omitir os nomes dos navios envolvidos, de seus proprietários, bem como poderão omitir a empresa seguradora e o nome do comandante do navio. Algumas das imagens que apresentarei foram alteradas no intuito de preservar informações confidenciais ou são imagens semelhantes às da operação realizada.

Cumpra aqui diferenciar salvatagem de salvamento; salvamento é o ato de resgatar a tripulação e/ou passageiros do navio em perigo e salvatagem é o ato de salvar o bem, que normalmente é o navio e sua carga, ou ainda de resguardar o meio ambiente, prevenindo que o navio acidentado polua os mares. Nos casos em que a poluição já se concretizou, a operação não é mais a de salvatagem, mas uma operação de combate à poluição.

Um bom exemplo de operação de salvamento foi a realizada pelo comandante Ventura, que, no comando do N/T “JURUPEMA”, salvou os náufragos do M/V “SUNDANCE” em 1996, no oceano Índico.



Em meu primeiro comando em navios de assistência à salvação fui designado pela companhia para assumir o comando rebocador de alto mar “ONIX”, em Salvador. Naquela época, as embarcações de salvação ficavam espalhadas por todo o litoral brasileiro, em serviços ordinários, com seus respectivos comandantes, muitas delas envolvidas em operações portuárias, em operações de assistência à prevenção de incêndios em terminais ou, ainda, em *standby* para atendimento de eventual acidente da navegação. Dessa forma, por opção da empresa proprietária do rebocador, ela poderia designar comandantes mais experientes para assumir o comando dos rebocadores que estivessem mais próximos ao navio a ser assistido e assim ocorreu comigo. Por já ter experiência em incêndios no mar, fui designado pela empresa para comandar o “ONIX”, alocado em Salvador, então com apenas 6 anos de construção e de características singelas: dois grandes motores propulsores, apenas 3 camarotes, um banheiro e uma tripulação de 9 homens.

Ao chegar à Salvador, fui levado diretamente do aeroporto ao porto, onde fui recebido pelo comandante do rebocador que, em seguida, me passou o comando do navio. O rebocador estava sendo abastecido de combustível, aguada e rancho. Em operações de salvação não há tempo para cotações de preço ou cálculos de permanência, normalmente abastece-se o rebocador com tudo que é possível, carregando ao máximo seus tanques, paióis e câmara frigorífica. Nas operações de salvação sabemos apenas quando zarparemos do porto, mas não sabemos quando retornaremos

Após assumir o comando e ser formalmente apresentado aos oficiais do rebocador, solicitei ao imediato que *tocasse postos de emergência* para conseguir entender a quão adestrada era a tripulação que eu assumia.

*Tocar postos de emergência* significa que toda a tripulação deve se mobilizar para seus devidos postos durante uma emergência a bordo do navio. Quanto mais adestrada é a tripulação, mais rápida é essa mobilização. Esse é um método utilizado para conhecer os tripulantes que estão sob seu comando e o tempo que a tripulação levou para se mobilizar estava longe de ser merecedor de elogio, longos cinco minutos para todos assumirem seus postos não é aceitável em um navio que navega rumo ao perigo.

Apesar de uma primeira mobilização lenta da tripulação, o tempo total para deixar o rebocador apto para zarpar foi de 12 horas, período bastante aceitável para uma faina de salvação, levando em consideração toda a preparação que envolve a saída do navio do porto, incluindo despacho na Capitania dos Portos e colocação dos equipamentos que serão usados na salvação.

E falando em perigo, nossa missão era salvar o navio mercante “DGH”, navio full container, novo, com menos de um ano de construção, que enviou seu SOS próximo ao través de Porto Seguro, sul da Bahia. O rebocador “ONIX”, em sua velocidade de emergência, conseguia singrar em lentos 14 nós de velocidade e quanto antes zarpássemos, mais cedo começaríamos o serviço.

Largamos os cabos próximo da hora do almoço, instruí ao cozinheiro que fizesse apenas sanduíches, queria ter a tripulação focada nos seus afazeres e preparativos para a operação e às 22:15 avistamos o clarão no horizonte. Era o “DGH” em chamas. Sua tripulação abandonara o navio e seguira de baleeira para Porto Seguro, movimento pouco usual, posto que somos instruídos, em abandono, a permanecer próximos ao navio, a fim de facilitar a operação de resgate. Contudo, o comandante do “DGH” achou melhor navegar rumo a Porto Seguro, considerando a proximidade (cerca de 5 horas de navegação).

No local do incêndio encontrava-se a corveta Bahiana, da Marinha do Brasil, que, valentemente, escoltava o navio em chamas e não deixava a aproximação de embarcações desavisadas.

Pelo VHF, me identifiquei ao comandante da corveta Bahiana, que me passou a responsabilidade da salvação. O navio caía rumo a Porto Seguro a uma velocidade de 1,2 milhas por hora, ou seja, se mantivesse o ritmo, em menos de 30 horas o navio estaria em uma cidade turística, cheia de história e das mais belas paisagens brasileiras. Na época, uma coisa me era certa: os milhares de turistas que buscavam o destino Porto Seguro não o foram para ver um navio em chamas em sua praia. A prioridade, portanto, era parar o caimento do navio e para isso tínhamos duas opções: passar um cabo de reboque no navio e segurá-lo com o “ONIX”, o que não seria muito difícil, mas deixaria o rebocador sem possibilidade de combate ao incêndio, trazendo a necessidade de acionar um segundo rebocador que levaria quase um dia para chegar ao navio, gerando ainda mais prejuízo devido ao grande incêndio que consumia a cada minuto mais da embarcação que agonizava ou, como segunda opção, fundear o navio, operação rotineira para qualquer *tripulação* - mas lembre-se que o “DGH” estava com sua tripulação há várias milhas de distância. O incêndio começou por ante a vante da meia-nau do navio e dessa forma o fogo havia isolado a proa da popa da embarcação. Os tripulantes do “DGH” haviam arriado a escada de quebra-peito do práctico próximo à escada de portaló, provavelmente para desembarcar o último tripulante que ficara para lançar a baleeira. Entretanto, se subíssemos pela escada de quebra-peito, não conseguiríamos ter acesso a proa do navio devido ao fogo.

Levamos o valente rebocador “ONIX” para a proa do navio, posicionando o rebocador acerca de poucos metros do bico de proa e, com a ajuda de uma garateia (espécie de lança curva), passamos um cabo guia pelo bico de proa do navio, mantendo o navio e o rebocador devidamente conectados. Perguntei aos tripulantes se algum deles já havia largado o ferro (âncora) de um navio mercante (o sistema de fundear de um rebocador é bem diferente de um navio) e como nenhum deles havia feito tal faina, passei o comando do navio rebocador ao imediato e subi na proa do navio juntamente com um marinheiro, ironicamente apelidado de “Treme-Treme”. O sistema de fundeio estava desenergizado, complicando a faina de lançamento do ferro. A boreste, o ferro grunhia de tal forma que não conseguíamos desloca-lo, a bombordo, entretanto, o ferro estava em uma posição mais favorável. Retiramos as travas, abrimos o freio e primeira questão estava resolvida, o

navio estava fundeado e não corríamos mais o risco de aportar com um navio em chamas na paradisíaca Porto Seguro. Retornamos ao rebocador e, embarcando pela escada quebra-peito, alcancei a popa e fui até a superestrutura do navio em busca de seu plano de segurança, buscando saber com maior precisão aonde estavam dispostos todos os seus dispositivos de combate à incêndio.

A ironia do incêndio em um navio em alto mar é que certamente não faltará água para apagar o fogo, entretanto navios não costumam gostar de água em seus porões. O que exatamente o casco do navio faz é deixar a água fora da parte estanque do navio. Se não jogarmos água para apagar o incêndio, o navio continuará queimando até o fim; mas se jogarmos água para apagar o incêndio, o navio afundará devido a entrada de água em seus porões.

É uma equação de difícil equilíbrio a que define a quantidade de água necessária para apagar um incêndio a bordo de uma embarcação e a quantidade de água que pode afundar essa mesma embarcação.

Tendo isso em mente, conectei o sistema de combate à incêndio do rebocador ao sistema de combate à incêndio do navio, fazendo com que a bomba de incêndio do rebocador pressurizasse e começasse a jogar água através do próprio sistema de combate à incêndio interno dos porões do navio. Iniciamos o combate com água direto no porão que estava em chamas e começamos a resfriar os outros dois porões que eram adjacentes a esse. A bomba do “ONIX” jogava cerca de 300 toneladas de água por hora para dentro do navio e em menos de 10 horas o rebocador já teria colocado 3.000 toneladas de água dentro do navio, o que certamente comprometeria sua estabilidade. A solução foi colocar bombas de imersão dentro do porão em chamas para, ao mesmo tempo que jogávamos a água do mar para dentro do porão, retirarmos o excesso de água com nossas bombas. Mas, como em qualquer operação de salvatagem, nada é tão simples. As bombas de imersão do rebocador não haviam sido construídas para trabalhar com chamas de incêndio e seus componentes elétricos literalmente derretiam após 30 minutos de operação. Com 10 bombas a bordo, havia autonomia para um combate de apenas 5 horas e solicitamos à empresa que despachasse mais bombas de imersão para o rebocador. Afretando um avião, a companhia enviou à Porto Seguro 30 novas bombas que foram então postas a bordo de uma embarcação de madeira e levadas em segurança até o “ONIX”.

Após 10 horas de combate ao incêndio, o calor era tão intenso que o imediato do rebocador me chamou dizendo que algumas vigias do “ONIX” estavam derretendo. As vigias (janelas) dos rebocadores, assim como as dos navios, são presas por metal, silicone e vidro. Ocorre que, se deixarmos a temperatura aumentar muito, o silicone começa a derreter e o rebocador pode perder a estanqueidade de suas vigias. Alguns rebocadores mais modernos possuem sistema de resfriamento de suas vigias através de água, mas infelizmente o valente “ONIX” não possuía tal sistema.

O combate ao incêndio perdurou por mais 24 horas, quando por fim conseguimos cessar totalmente o fogo do navio, salvando cerca de 2/3 da carga de seus containers. Ninguém havia se ferido, a tripulação do navio estava em Porto Seguro, a tripulação do rebocador estava a bordo e orgulhosa da missão bem-sucedida.

Passamos o cabo de reboque e levamos o navio para Salvador, singradura lenta, devido a questões de segurança durante o reboque.

Chegamos à Salvador, fundeamos o navio e passamos o serviço para o rebocador “URANUS”, que ficou em *standby*, atracado a contrabordo do “DGH”, que seria mais tarde levado para reparos no estaleiro.

Após atracar o rebocador “ONIX” no cais do porto de Salvador, pude agradecer a tripulação por seu empenho, assinando o diário de navegação e seguindo rumo ao aeroporto para voltar para casa.

A parte mais interessante foi quando cheguei no aeroporto, de volta ao Rio de Janeiro e a atendente da Tam olhou para mim e disse: “ - Com certeza você foi o que mais aproveitou a Bahia”. Havia sido uma semana chuvosa em Salvador e eu estava completamente bronzeado (vermelho como um camarão), efeito do longo tempo de exposição ao calor intenso e que se assemelha muito a um dia relaxando em uma praia ensolarada. Meu bronzeado era graças ao serviço no “DGH”, mas fiquei lisonjeado e decidi não quebrar a expectativa da atendente da Tam...

Na próxima edição falarei do navio mal-assombrado “ALEX” e do valente rebocador “ARCTURUS”.

\*\*\*

## A ESTÓRIA DO COFRE DO COMANDANTE



**CLC Alberto Pereira de Aquino**  
*apanavigator@yahoo.com.br*

Todo navio mercante que se presa, tem um cofre no escritório do Comandante, que serve para guardar valores, documentos importantes e medicamentos considerados de uso restrito.

Os fatos que passo a narrar se referem a um Comandante muito zeloso com a sua reputação pessoal e profissional, que não deixava nada negativo pairar sobre os seus comandos de navios mercantes.



Assim, ao assumir o comando de um velho navio cargueiro, notou que aquele navio tinha dois cofres e que, um dos cofres, o de aspecto mais antigo, não constava da relação escrita que lhe foi passada.

Intrigado com o fato, perguntou ao Comandante que desembarcava, qual era o segredo daquele cofre, que não constava da relação de sua incumbência.

Ah! Esse cofre é muito antigo. Creio que está a bordo desde quando o navio foi construído e não está em uso há muito tempo, respondeu o Comandante que desembarcava. E ainda acrescentou que quando assumiu o comando daquele navio não recebeu nenhuma instrução ou segredo sobre aquele velho cofre.

Aquela declaração pesou negativamente no rigoroso critério que o novo Comandante adotava quando assumia um comando.

Assumir o comando daquele navio, sem saber o que estava naquele cofre, era inaceitável! Dentro dele poderia haver dinheiro ou documentos pelos quais ele seria responsável, no caso de seu desaparecimento. Alguma providência deveria ser tomada antes de assumir o comando do navio.

Assim, foi acordado que se mandasse vir, a bordo, uma pessoa de uma firma especialista em abrir cofres.

No dia acordado chegou a bordo um especialista na arte de abrir cofres, que costumava trabalhar para a Justiça, em casos semelhantes.

De fato era um profissional competente, bastou um simples olhar para o cofre, para concluir qual era o tipo de mecanismo por ele adotado.

O camarote do comandante estava cheio de espectadores, atraídos pelo boato de que dentro daquele cofre haveria uma grande quantidade de dinheiro e talvez a existência de documentos importantes.

O comandante, que assumia o comando, estava contente porque não deixaria passar alguma coisa que viesse, no futuro, manchar a sua reputação ilibada, ao passar o comando para um novo Comandante.

Após alguns minutos girando, para a direita e para a esquerda, o botão do segredo do cofre, a pesada porta deste foi finalmente aberta!

Todos os olhares se voltaram para o interior daquele cofre. Mas, o que se constatou foi que continha, somente, o ar de algum porto esquecido, visitado por aquele velho cargueiro, na ocasião em que foi fechado pela última vez!

Decepção de todos, menos do Comandante que assumia, pois não existindo nada no cofre, nada poderia pesar sobre a sua reputação, no futuro, com respeito ao que poderia haver nesse cofre.

Não foi isso que ocorreu.

Com o passar do tempo aquele Comandante passou a ser apontado, “por trás das bombas”, como o “Comandante que esteve envolvido no caso de arrombamento do cofre de um navio”!

\*\*\*

## A SAGA DO AVARÉ



**CFM Marcus Vinicius de L. Arantes**  
**1OM (Eng.)**  
*mv-arantes@uol.com.br*



Ligou-me o Mauricio Villar dia desses. Maurício é um oficial de Marinha Mercante “honorário”. O pai foi comandante de navios e ele seguiu outros caminhos, mas nos identificamos pela mesma paixão pelos belos navios que um dia singraram os mares com a nossa bandeira. Sugeriu que eu falasse sobre o Avaré na minha próxima crônica para a revista eletrônica do CCMM. Achei interessante a ideia e aí vai ela.

O Avaré, cujo nome de batismo foi Sierra Salvada, tem uma história muito interessante, recheada de reviravoltas. Foi construído na Alemanha em 1912 no estaleiro Bremer Vulkan para a armadora NordDeutscher Lloyd, também conhecida por sua sigla NDL. O que levou a NDL a fazer uma encomenda de quatro navios mistos, entre eles o Serra Salvada, foi o grande movimento de passageiros na época entre a Europa e a América do Sul, o que tornava insuficiente a frota de navios de passageiros em operação.

Com capacidade para 1.340 passageiros divididos em três classes, o Sierra Salvada deu início a sua viagem inaugural em março de 1913, zarpando do porto de Bremen com destino a Buenos Aires, com escalas em Antuérpia, Vigo, Lisboa, Canárias, Salvador, Rio de Janeiro, Santos e Montevideu. Nas linhas para a América do Sul vieram se juntar ao

Sierra Salvada os outros três navios encomendados pela NDL, o Sierra Nevada, Sierra Cordoba e o Sierra Ventana.

O início da Primeira Guerra Mundial, em 1914, encontrou o Sierra Salvada refugiado no porto do Rio de Janeiro, onde ficou retido até o ano de 1917 quando o governo brasileiro decidiu pela tomada de 45 navios alemães que haviam se refugiado em portos brasileiros no início da guerra. Os navios apresados passaram a pertencer ao governo brasileiro e eram operados pela estatal Lloyd Brasileiro. O Sierra Salvada foi então rebatizado como Avaré. Nos últimos meses da guerra, o Avaré, segundo algumas fontes, teria sido empregado em comboios no Atlântico Norte sob o comando operacional das forças navais francesas.

Após o término do conflito, o Avaré passou a realizar viagens entre o Brasil e o Norte da Europa, pelo Lloyd Brasileiro. Em 1922, foi colocado em dique seco, para reparos e manutenção, no estaleiro que o havia construído em Vegesack, perto de Hamburgo. Ao sair do dique o Avaré se acidenta rolando sobre si mesmo e afundando em águas pouco profundas. Foi recuperado e colocado em reparos no mesmo estaleiro.

Em 1923 o Lloyd vendeu o Avaré para a empresa Victor Schuppe, de Berlim, que o transformou em navio-cruzeiro costeiro, rebatizado como Peer Gynt. Nessa atividade permaneceu até 1926 quando foi vendido à empresa italiana Sitmar. Foi rebatizado como Neptunia e passou a operar no transporte de carga e passageiros no Mediterrâneo. Viria a seguir uma nova mudança de rumos na vida do Avaré quando foi vendido a alemã Hapag, passando a se chamar Oceana fazendo cruzeiros turísticos no Mediterrâneo.

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, foi transformado em navio-auxiliar a serviço da Marinha alemã e assim permaneceu até junho de 1945, quando, com a derrota da Alemanha, passou a serviço da Marinha Real Britânica, com o nome de Empire Tarne.

No ano seguinte mais uma mudança na atribulada vida do navio: É dado como reparação de guerra, à União Soviética, quando foi rebatizado como Sibir e empregado em viagens na costa soviética do Pacífico Norte.

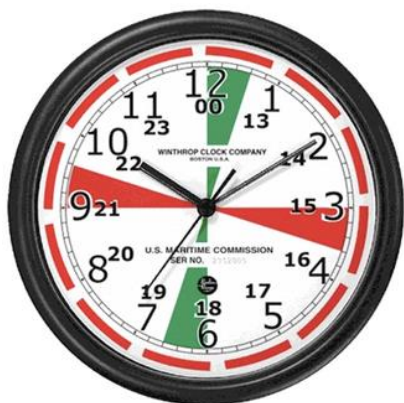
Em 1963, o Avaré chega ao seu fim. Após 50 anos de uma atribulada existência, foi a ele reservado o mais inglório fim para um navio – ser demolido como sucata pelas mãos dos demolidores de navios no porto de Vladivostock.

Como detalhe curioso, mandou-me o Mauricio um documento interessante. Uma carta do agente do Lloyd em Hamburgo datada de 28.04.1995 dirigida ao presidente da empresa informando que estava por findar o prazo do *“direito de uso do terreno onde se localiza o túmulo dos naufragos do Avaré”* e pedindo autorização para renovação. Esses “naufragos” com certeza foram as vítimas do naufrágio relatado no trecho, do qual o navio foi recuperado.

O interessante é que o agente usa o termo “naufrago” para designar os mortos no acidente, quando o termo somente é aplicado àquele que sobrevive a um naufrágio. Também não há informações se os tripulantes mortos são de nacionalidade brasileira.

Possivelmente sim. E se eram brasileiros, por que foram sepultados em Hamburgo e não trasladados para o Brasil? Mas isso é outra pesquisa.

A foto do Avaré que ilustra o texto é do acervo do meu amigo José Carlos Rossini, historiador naval de largo conhecimento que reside em Genebra e que fala do Sierra Salvada em seu livro Rota de Ouro e Prata.



## SOS: BREVE HISTÓRIA DO MAIS CONHECIDO SINAL DE SOCORRO MARÍTIMO

(A todos os Oficiais de Radiocomunicações que ajudaram a fazer a história da Marinha Mercante Brasileira, aí incluído meu tio Charles Collyer<sup>1</sup>)



**CLC Wesley O. Collyer**  
wesleycollyer@outlook.com

**O relógio** Quem não se lembra do relógio da Estação-Rádio, que mostrava os períodos de silêncio de radiotelegrafia (cunhas vermelhas), os de silêncio de radiofonia (cunhas verdes) e as barras vermelhas e brancas ao redor da circunferência para auxiliar a transmissão manual do sinal de socorro, com duração de quatro segundos?<sup>2</sup> A norma internacional exigia que, a cada hora, toda estação deixasse de transmitir em radiotelegrafia dos quinze aos dezoito minutos e em radiofonia dos 45 aos 48 minutos. Esses intervalos de silêncio eram disponibilizados para ouvir possíveis chamadas de socorro.

---

<sup>1</sup> Oficial Radiotelegrafista, embarcado em navios estrangeiros desde os dezoito anos, encontrava-se na Inglaterra quando eclodiu a II Grande Guerra. Serviu em navios comboiados por destróieres, conduzindo os suprimentos para as tropas ou para a população civil da Inglaterra. Fez curso de tiro e portava arma, como o comandante, com ordem de atirar para matar quem tentasse, sem autorização, entrar na cabine de comando ou na Estação-Rádio, pois uma mensagem telegráfica podia identificar a posição para o inimigo e havia infiltração na Marinha Mercante. Diversas vezes viu bombas V8 passarem por cima do seu navio e por três vezes teve seu navio torpedeado, naufragando, por último, na costa da Espanha. Devido aos serviços prestados à Marinha Mercante Inglesa, com inequívoca demonstração de coragem, recebeu condecoração do governo britânico e um visto permanente. Faleceu no Brasil, aos 59 anos de idade, em desastre aéreo ocorrido em 1982, quando retornava ao navio, após completar 41 anos de serviço contínuo. (Adaptado do livro “Os Collyer no Brasil”, de Carlos Francisco Collyer Ferreira de Lima, Nova Letra, Blumenau, 2014.

<sup>2</sup> Tenho um desses relógios. Pertenceu ao “Presidente Wenceslau”, do qual fui imediato. Ganhei de presente quando o navio foi desarmado, no início dos anos 1980.<sup>16</sup>



**O sinal** O uso prático da telegrafia sem fio foi possível graças a Guglielmo Marconi no final do século XIX. Até então, um navio em alto mar ficava completamente isolado, e poderia desaparecer sem que ninguém soubesse, até que se percebesse que não chegara ao seu destino. Marconi, entendendo que o telégrafo sem fio não competiria com a telegrafia por fio para comunicações terrestres, concentrou seus esforços nas comunicações entre navios e terra. Assim, os navios equipados com telegrafia “saíram” do isolamento. O primeiro uso do telégrafo sem fio para pedir assistência ocorreu em março de 1899. A barca-farol "South Goodwin", posicionada a SE da costa inglesa, foi abalroada pelo navio mercante “R.F. Matthews”. A mensagem foi recebida por uma estação em terra e a ajuda foi despachada.

No primeiro congresso internacional de telegrafia sem fio em 1903, os italianos recomendaram o uso de SSSDDD para sinalizar emergência. O sinal D (provavelmente de “Distress”) já havia sido usado; o S pode ter vindo de “Ship”). O envio de SSSDDD sinalizaria a todas as outras estações para silenciar e manter o canal aberto para o tráfego de emergência. A recomendação não foi adotada e ficou para 1906.



Ainda em 1903, diversos transatlânticos britânicos já estavam equipados com telegrafia sem fio. Os operadores foram cedidos aos navios pelos serviços ferroviários e postais e passaram a ser os rádio-operadores mercantes.

Quando era necessário fazer uma chamada geral para avisos de mau tempo, as estações de telégrafo com fio utilizavam o código CQ (“Chamada geral” em Morse). Com o tempo, os rádio-operadores de bordo passaram a utilizar o mesmo código.

Em 01 de fevereiro de 1904, a Marconi Company sugeriu o uso de CQD para sinal de socorro. À época, muitos pensaram tratar-se das iniciais de "Come Quick: Danger", mas era CQ (de “chamada geral”, seguida de D, que muitos pensavam referir-se a “Distress”). A emissão do sinal significaria, utilizando-se a aceção já conhecida de CD: "Todas as estações, socorro". A confirmação de que as letras não eram abreviaturas de nenhuma palavra, veio em 1912. Em audiência do Senado dos EUA, após o desastre do "Titanic", foi perguntado ao radiotelegrafista sobrevivente Harold Bride: "O CQD é em si mesmo composto da primeira letra de três palavras, ou meramente um código?" Bride respondeu: "Apenas um código de chamada, senhor". Marconi também confirmou: "O CQD é um sinal convencional, que foi criado por minha empresa para expressar um estado de perigo ou risco de um navio que o envia".

Em 1906, a Conferência Radiotelegráfica de Berlim, escolheu o SOS como sinal de socorro. O sinal NC (utilizado pelos americanos, com significado "Estou em perigo e

peço assistência imediata") não foi adotado, mas permaneceu no Código Internacional de Sinais.

Alguns estudiosos acreditam que a adoção de SOS é derivada de SOE, utilizado pelos alemães também para chamada geral e que não teria sido adotado porque a letra "E" é representada por um único ponto (difícil de copiar em condições adversas). Contudo, desde 1 de abril de 1905 a Alemanha já usava SOS. O periódico "The Electrician", de 5 de maio de 1905, publicou o "Regulamento alemão para o controle da telegrafia sem fio", que afirmava:

"... --- ... (SOS), sinal de socorro. Isso deve ser repetido por um navio em perigo até que todas as outras estações parem de transmitir."

Os registros da Conferência de 1906 não contam sobre a origem do SOS, apenas o estabelecem e, no Regulamento de Serviço Afixado na Convenção Internacional sobre Telégrafos Sem Fio, consta:

"Navios em perigo devem usar o seguinte sinal: ... --- ... (SOS) repetido em breves intervalos."

O Anuário Marconi de Telegrafia Sem Fio e Telefonia, de 1918 afirma: "Este sinal [SOS] foi adotado simplesmente por causa de sua fácil radiação e seu caráter inconfundível. Não há nenhum significado especial nas letras, e é totalmente incorreto colocar ponto entre elas". Assim, as interpretações populares de SOS, "Save our Ship", "Save Our Souls" ou "Send Out Succor" simplesmente são incorretas.

O SOS foi utilizado pela primeira vez nos EUA em agosto de 1909. O rádio-operador T.D. Haubner do SS "Arapahoe" pediu ajuda quando seu navio perdeu o hélice perto de Diamond Shoals, conhecido como "Cemitério do Atlântico". A chamada foi recebida pela estação do Cabo Hatteras.

Alguns meses depois, o mesmo rádio-operador do "Arapahoe", Haubner, recebeu um SOS do "Iroquois". Assim, Haubner esteve envolvido nos dois primeiros incidentes que utilizaram SOS na América, um como remetente e outro como receptor.

O momento decisivo da história do resgate ocorreu em janeiro de 1909, quando foram recolhidos 1.500 passageiros e tripulantes dos navios "República" e "Flórida" pelo navio "Báltico", usando-se o telégrafo sem fio para pedir socorro. Sob forte nevoeiro, o navio de passageiros "República", da White Star, foi abalroado pelo italiano "Flórida". O "República", enviou um CQD (o "Flórida" não tinha radiotelegrafia). O "Báltico" veio em socorro depois de procurar o "República" no nevoeiro por muitas horas. A partir daí os órgãos responsáveis perceberam a importância de equipar os navios com *wireless* e, em 1912, a próspera empresa Marconi Co., já havia instalado 580 estações em navios.

Embora o SOS tenha sido oficialmente ratificado em 1908, o uso de CQD se manteve por vários anos, especialmente no serviço britânico. Está bem documentado nos relatos pessoais de Harold Bride, segundo oficial de radiocomunicações do "Titanic" e nos

registros do SS "Carpathia" (que salvou mais de setecentas pessoas do naufrágio), que o Titanic usou o sinal CQD para pedir ajuda. Quando o capitão Smith deu a ordem de buscar ajuda por rádio, o 1º Oficial Jack Phillips enviou CQD seis vezes, seguido do prefixo de chamada do Titanic, MGY. Por sugestão de Brides – que disse em tom de brincadeira que poderia ser sua última chance de usar o novo código – Phillips alternou CQD e SOS. Brides sobreviveu ao naufrágio; Phillips não.

Marconi, em seu depoimento no Senado dos EUA sobre o desastre<sup>3</sup> do Titanic disse: "Devo declarar que o sinal internacional [SOS] é realmente menos conhecido que o sinal da Marconi Co. [CQD]". Coincidentemente, Marconi estava em Nova York esperando a chegada do "Titanic" para retornar à Inglaterra...

Além de CQD e SOS, outros sinais foram usados, mesmo após a escolha do SOS: XXX para pedir ajuda ou para informar que um naufrago fora avistado; TTT (para avisar sobre gelo e tempestade); MEDICO (para pedir orientação médica de outro navio ou estação costeira). Durante a II Guerra Mundial, usou-se o SSSS para informar "submarino avistado".

Os EUA adotaram oficialmente o SOS somente em 1912, após o desastre do "Titanic".

Ao término deste artigo, é de se perguntar por que o SOS é um sinal que nos impressiona tanto. Talvez porque seja emitido em um momento de desespero, em que o único "link" com a terra é o pensamento. Ou talvez porque o peso da solidão no mar seja decuplicado pela ameaça iminente da perda definitiva. Ou, ainda, porque é o único e último grito de quem não tem a quem apelar...

Fontes consultadas:

\* McEwen, Neal. Artigo "SOS, CQD and the History of Maritime Distress Calls" in "The Telegraph Office Magazine", Vol II, Issue 1, 1999.

\* Imagem gravura in Collins, Francis A. **The Wireless Man His Work and Adventures on Land and Sea**. Grosset & Dunlap, 1912.

\* Poole Ian. **Cellular Communications Explained from Basics to 3G** Amsterdam: Elsevier Ltd., 2006, 216 p.

\* <<https://en.wikipedia.org/wiki/CQD>>

\* Imagem relógio: [https://en.wikipedia.org/wiki/Radio\\_silence](https://en.wikipedia.org/wiki/Radio_silence)

<sup>3</sup> O naufrágio ocorreu em 15 de abril de 1912; o inquérito no Senado Americano começou quatro dias depois (!) e foi concluído em 25 de maio, portanto, seis semanas após o desastre! Foram ouvidas mais de oitenta pessoas, inclusive naufragos. E, como sabemos, resultou em diversas e importantíssimas mudanças nas práticas de segurança do transporte marítimo, entre elas, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e a Patrulha Internacional do Gelo. Curiosidade: o inquérito inglês demorou alguns meses. Pergunta: quanto tempo demoraria esse inquérito no Senado Brasileiro?...



## Cerimônia alusiva a Memória dos Marinheiros Mortos em Guerra.



**CLC Ricardo Monteiro**

ricardo.monteirobr@hotmail.com

No dia 28 de Julho de 2018 foi realizada a bordo do NT “Abdias Nascimento” a Cerimônia alusiva a Memória dos Marinheiros Mortos em Guerra. O navio encontrava-se navegando pela costa nordeste do Brasil com destino a Europa.

O evento contou com a participação do Comandante da embarcação, Capitão de Longo Curso Ricardo Monteiro e sua Tripulação. Com o cântico do Hino Nacional Brasileiro, todos os presentes puderam demonstrar seu real valor de patriotismo e saudar os heróis do passado de nossas Marinhas de Guerra e Mercante.



**Passadiço de um navio moderno onde se vê as telas do Sistema Integrado de Navegação.**

Foi efetuada a leitura da Ordem do Dia N° 3/2018 do Exmo. Sr. Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, Comandante da Marinha do Brasil, datada de 21 de Julho de 2018, data esta em que se comemora e homenageia, fazendo-se em Memória dos Mortos da Marinha em Guerra.

Cabe destacar que a Marinha Mercante Brasileira teve a perda de 967 vidas, entre tripulantes e passageiros, bem como os 15 militares mortos nos 33 ataques aos navios mercantes pelas forças do Eixo. Soma-se ainda 469 vidas dos militares nos navios de guerra. Ainda ocorreram outras baixas, onde citamos dois Oficiais da Marinha dos Estados Unidos, além de 3 civis. Ou seja, na Segunda Guerra Mundial tivemos o total de 1456 brasileiros mortos.

Houveram também outras guerras onde tivemos baixas dos nossos bravos marinheiros, dentro as quais cabe destacar a 1ª Guerra Mundial, onde 7 navios mercantes foram atacados, a Guerra do Paraguai e a Guerra da Cisplatina, com verdadeiras demonstrações



de bravura e coragem dos nossos homens do mar. O estreitamento dos laços da Marinha de Guerra com a Marinha Mercante foi fortalecida, como se vê até os dias de hoje.

O Comandante Ricardo Monteiro reforçou para sua tripulação as palavras do Vice-Almirante Edervaldo Teixeira de Abreu Filho, Comandante do 4ª Distrito Naval, de que temos a obrigação como brasileiros de repassar a gloriosa história de nossas Marinhas para as futuras gerações, bem como termos orgulhos do nosso trabalho no mar.



**Tripulação jogou flores ao mar em Homenagem a Memória dos Marinheiros Mortos em Guerra.**

Ao final da Cerimônia, toda a Tripulação jogou rosas ao mar, em respeito e memória dos marinheiros que tiveram no mar o seu sepultamento como heróis, dignos da data onde se faz a sua Homenagem.

O evento ocorrido a bordo do NT “Abdias Nascimento”, como representante da nossa Marinha Mercante Brasileira, foi pioneiro em realizar esta Cerimônia, tal qual ocorre na Marinha de Guerra.

## SASSARICANDO



**CLC Wesley O. Collyer**  
wesleycollyer@outlook.com

Família grande, pai militar, sempre o ouvia repetir “Aqui em casa é um só dinheiro”.

Com cinco ou seis anos apresentei-me num programa de calouros, na Rádio Difusora Acreana, em Rio Branco, autodenominada *A Voz das Selvas* (naquele tempo não se levava *marketing* tão a sério). Aliás, coincidentemente, lá havia um locutor que adotara Índio do Brasil como nome profissional, imagina.

Perguntado o que ia cantar, nervoso, gaguejei ao pronunciar o título da canção carnavalesca: Sa-sassaricando. O animador, sem nenhum preparo, repreendeu-me: “Chega de tanto sassarico, pode cantar.” Ao final, não me contive, e também me aplaudi. Outra repreensão: “Você não pode se aplaudir.” Ainda assim, fiquei feliz: fui premiado com cinco cruzeiros.

A felicidade, contudo, não durou muito. Ao chegar a casa, contei a novidade aos meus pais, que já sabiam, e, orgulhoso, mostrei o prêmio. Boquiaberto, vi meu pai pegar o dinheiro, fazer o sinal-da-cruz duas vezes, enquanto dizia: “Pai, Filho, Espírito Santo, passe aqui pra esse canto” e colocar a nota no bolso esquerdo da camisa!

Fiquei muito triste e só fui entender o que significava “um só dinheiro” quando, alguns dias depois, minha mãe me disse que o dinheiro ajudara nas despesas...

\*\*\*

## O CHICO TRIPA



**CLC Francisco Gondar**  
gondar.cica@uol.com.br

Extraído do livro *Marinheiras e Brejeiras*: Mais de uma em cada porto

O Comandante Aderbal, do Lloyd brasileiro, era excelente profissional, correto, dinâmico, justo, previdente e também um homem muito bom, tido como um Comandante bonachão. Tinha paciência em ouvir todos os tripulantes e subordinados, independente de posição na empresa ou função a bordo. Tinha facilidade de se relacionar com todos, sem, no entanto, perder sua autoridade de Capitão. Procurava atender e responder todas as questões e todos os pleitos na medida do possível. Enfim, era um bom Capitão para a empresa e um Capitão bom para seu navio.

Todo ser humano, por mais que seja educado, benevolente, atencioso, diplomata, sempre tem algo que lhe tira do sério; ou seja, sempre existe algo que aborrece esse tipo de pessoa. No caso do Comandante Aderbal, é que ele não suportava ser chamado de Chico (codinome dos Comandantes nos navios mercantes). Como ele eventualmente

gostava de saborear tripa de boi frita no azeite, a tripulação não perdoou e o apelidou de “Chico Tripa.”

Ele fingia que não sabia de seu apelido. Todos também fingiam que não falavam esse nome. A tripulação sempre o chamava de Capitão; ninguém, e nenhuma alma viva, ousava falar aquele nome na sua frente. Porém, pelos cantos do navio, nos bastidores, os marinheiros usavam com frequência o codinome de “Chico Tripa”, quando se referiam ao Comandante.

Ocorreu que, um dia, embarcou no navio um oficial de chancelaria, pertencente ao corpo consular do Brasil de um determinado país da Europa. Era um homem muito fino, vestia-se muito bem, falava muito bem: um verdadeiro diplomata. Ele estava em trânsito de um país para o outro e preferiu aceitar a passagem de cortesia oferecida pela empresa.

Como sabemos, os passageiros convivem muito com a tripulação e ninguém contou para o nosso ilustre visitante o ponto fraco do Capitão. O oficial de chancelaria, no decorrer da viagem, já entendia claramente que “Chico Tripa” referia-se ao Capitão e deduziu que seu nome fosse Francisco Tripas e que o sobrenome “Tripas” era proveniente de um vilarejo muito conhecido no interior da Itália.

A bomba estourou no dia em que o nosso ilustre passageiro estava despreziosamente assistindo a uma manobra de suspender e desatracação na proa do navio. Começou a chover torrencialmente. Nosso amigo retirou-se da proa, dirigindo-se ao camarote. Percebeu que o piso estava molhado, posto que sua vigia estava dando passagem de água, molhando, também, o beliche. O oficial de chancelaria, pouco esclarecido, entendeu que aquilo era muito importante e saiu do camarote à procura do Capitão, para lhe contar o fato.

O navio já havia desatracado e o Capitão estava na ponte de comando. O nosso ilustre passageiro, ao encontrar o Comandante, largou aquela frase que nunca deveria ter dito:

– Senhor Francisco Tripas, como vai? Muito boa-tarde. Eu não quero tomar seu precioso tempo, apenas gostaria de falar um minuto com o senhor.

O Comandante fechou a cara imediatamente, apertou os dentes, cerrou os punhos e os olhos, enrubesceu abruptamente, abriu os olhos, exalando ira, e conseguiu manter-se calado. O passageiro, inocente de tudo, certamente não percebeu e continuou sua narrativa:

– Eu estava na frente do navio, no lado esquerdo, assistindo a seus marinheiros trabalharem com a âncora e depois com as cordas. Esperei o navio fazer aquela volta e, assim que começou a chuva, regressei aos meus aposentos e percebi que o chão estava molhado, como também a cama. A água da chuva vinha da janela. Achei isso muito importante e pergunto sobre a possibilidade de providenciar um conserto.

O Capitão, mais que resignado, colocou as duas mãos, que tremiam, sobre os ombros do passageiro e respondeu com rigor:

- Senhor oficial de chancelaria,
- Navio não tem frente; tem proa.
- Navio não tem lado; tem bordo.
- Navio não tem âncora; tem ferro.
- Navio não tem cordas; tem cabos.
- Navio não faz curva; faz giro.
- Navio não tem aposentos; tem camarotes.
- Navio não tem chão; tem piso.
- Navio não tem cama; tem beliche.
- Navio não tem janela; tem vigia.
- Navio não tem conserto; tem reparo.
- E mais uma coisa, meu nome é Aderbal e Chico Tripa é a .....

O oficial do corpo consular, sem entender nada, rapidamente retirou-se assustado e, através da radiotelegrafia, enviou uma mensagem codificada para seu chefe superior. Passados uns cinquenta minutos, ouvimos uma chamada via *VHF* do Consulado Geral para o Comandante. Do outro lado da linha, o Cônsul-geral cumprimenta o Capitão e questiona:

- Comandante, muito bom-dia!
- Bom-dia! – Respondeu o Comandante.
- Comandante, estou surpreso. O senhor está nervoso?
- Não, senhor, apenas controlado.
- Soube que o senhor, a troco de nada, xingou o nosso funcionário que é seu passageiro.

Prontamente, o Comandante respondeu:

- Não, senhor Cônsul, eu não xinguei seu funcionário
- Será que foi um mal entendido ?
- Não, senhor Cônsul , eu xinguei foi a mãe dele.

Assim, meu amigo, fica registrado aqui mais uma lição. Quando você embarcar, procure conhecer logo o ponto fraco de seu Comandante para não pisar na bola!



## Tribunal Marítimo tem um novo Presidente



No dia 30 de julho, durante sessão extraordinária e solene, o Vice-Almirante (RM1) Wilson Pereira de Lima Filho, ex-Diretor de Portos e Costas, assumiu o cargo de Presidente do Tribunal Marítimo, anteriormente exercido pelo Vice-Almirante (RM1) Marcos Nunes de Miranda. A cerimônia de transmissão de cargo, presidida pelo Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, foi prestigiada por grande público, entre Autoridades da Marinha do Brasil, representantes de segmentos da Marinha Mercante, da construção naval, membros do poder judiciário, além de representantes de outros órgãos federais e sindicatos.



Com mais de 40 anos de serviços prestados à Marinha, o Almirante Lima Filho já foi Diretor de Portos e Costas, Comandante do 8º Distrito Naval, Capitão dos Portos de Alagoas e do Rio de Janeiro, entre outras comissões.



O Tribunal Marítimo, vinculado ao Comando da Marinha, é um órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, que tem jurisdição em todo o território nacional. O novo Presidente do Tribunal Marítimo terá pela frente o desafio de conduzir os julgamentos de processos dos acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, e, ainda, a concessão de: Registro da Propriedade Marítima, de armadores de navios brasileiros, do Registro Especial Brasileiro (REB) e dos ônus que incidem sobre as embarcações nacionais.

Tamanha é a importância das decisões do Tribunal que o novo Código de Processo Civil, em seu art. 313, inciso VII, determina a suspensão do processo quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo.



Por lei, a "Corte do mar" exerce jurisdição sobre todas as embarcações ou a elas equiparadas que arvoram bandeira brasileira e sobre todos os marítimos brasileiros, no Brasil ou em qualquer mar ou via navegável estrangeira ou internacional; sobre qualquer navio ou marítimo estrangeiros, sobre proprietários, armadores, afretadores e demais pessoas, de qualquer nacionalidade nas águas jurisdicionais brasileiras, assim como ilhas artificiais e instalações, sempre respeitando os acordos firmados pelo Brasil e as normas de Direito Internacional.

## CLC Francisco César Monteiro Gondar é homenageado na ALERJ



O Vice-Presidente do CCMM, CLC Francisco Cesar Monteiro Gondar recebeu no dia 20 de maio a Medalha Tiradentes, maior honraria concedida pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro.



Além de sua função na direção do CCMM, o CLC Gondar é embaixador da IMO, árbitro do Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima, juiz suplente do Tribunal Marítimo na cadeira de Capitão de Longo Curso, autor da música do Hino da Marinha Mercante Brasileira e ocupa seu tempo livre em difundir a mentalidade marítima entre os jovens por meio de palestras em escolas públicas e privadas, além de ensaios musicais no CIAGA.

## PRÓXIMOS EVENTOS

### Almoço Mensal do CCMM

**Data:** 19/09/2018 – 12:00

Restaurante Boulevard – Rua Visconde de Inhaúma, 62.

**Informações:** CLC Paulo César (21) 97997-8718

## CARTAS DOS LEITORES

Queremos ouvir as opiniões dos nossos leitores. Envie suas sugestões, críticas e elogios para o nosso editorial.

### EDITORIAL

**Centro dos Capitães da Marinha Mercante**  
Av. Rio Branco, 45, sl 1907/1908 | 2518-1638  
[presidencia@centroscapitães.org.br](mailto:presidencia@centroscapitães.org.br)

**Editores Responsáveis:** CLC Hildelene Bahia  
([hildelenebahia@yahoo.com.br](mailto:hildelenebahia@yahoo.com.br)) e CLC Ricardo Monteiro  
([ricardo.monteiro@hotmail.com](mailto:ricardo.monteiro@hotmail.com))

**Diagramação:** Nathália de Oliveira Souza

## FACILIDADES CCMM

### **Assistência Jurídica**

Temos convênio com um colega advogado que poderá prestar assistência aos nossos associados mediante remuneração com considerável desconto.

CLC Carlos Alberto G. Cardoso

### **Assistência Ortopédica**

CLÍNICA EFFETIVA -  
Odontologia, Ortopedia e  
Traumatologia - Médico Resp. - Dr.  
André de Souza Lima

Medicina do Esporte, Perícia Judicial.  
Desconto de 30% sobre a consulta  
particular. Convênio com a  
UNIMED e AMIL DENTAL

Av. N. S<sup>a</sup> de Copacabana, 807 / 406.  
Tel.: (021) 2549-9552

[www.clinicaeffetiva.com.br/souzalima](http://www.clinicaeffetiva.com.br/souzalima)  
[a@terra.com.br](mailto:a@terra.com.br)

## **LIVROS**

“**História Da Marinha Mercante**” -  
Volumes I e II - Alberto Pereira de  
Aquino –Em falta.

“**O Comandante Bahia**” - Carlos  
Nardin - R\$40,00

“**Empurrando Água**” - Antônio  
Haylton Figueiredo - R\$ 40,00

“**Torpedo - O Terror No Atlântico**”  
- Marcus V. Arantes - R\$50,00

“**Meu Pequeno Grande Mundo**” -  
Marcus V. Arantes - R\$50,00

“**Marinheiras e Brejeiras**” -  
Francisco Gondar - R\$ 10,00

## **BRINDES**

**Boton com logotipo do CCMM –**  
R\$ 5,00

**Camisa polo –P/M/G- R\$ 45,00**

**Boné com logotipo do CCMM –**  
R\$ 18,00

**Caneca de cerâmica com galão de**  
**CLC – R\$ 27,00**