



REVISTA



ELETRÔNICA



RIO, 31/03/2020

No. 148

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

On-line

TRIMESTRAL

CCMM - 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



O Mar é Nosso Compromisso



NESTA EDIÇÃO:

Temas	PÁGINA
Comentário de abertura . <i>(CLC-Afonso de Almeida Corrêa)</i>	03
Seção 1 - Histórias da Marinha Mercante	04
Fui Piloto de “Saltes” <i>(CLC -Alberto Pereira de Aquino)</i>	04
Navio fantasma. <i>(CLC - Plínio R. Calenzo)</i>	08
Anos dourados da Marinha Mercante - Bomba, Mula Manca e Vitamina <i>(CFM Marcus Vinicius de L. Arantes—1OM (Eng.))</i>	13
11 de Setembro <i>(CLC Francisco Gondar)</i>	14
Seção 2 - Crônicas	16
Crônica Mercante - ‘Yom Kipur’ ou ‘Esse quam videri’ <i>(CFM Edson Martins Areias - OSM (Adv))</i>	16
Seção 3 - Artigos técnicos	18
Boas Práticas - Segurança, saúde, higiene e prevenção da poluição. <i>(CLC - Ricardo Monteiro)</i>	18
Arte, Cultura & Eventos	
Vingança em Alto Nível <i>(CLC Wesley Collyer)</i>	20
Minhas “Dezesseis” Voltas em Torno de Terra - Desculpem, errei <i><u>(CLC Wesley Collyer)</u></i>	21
Reedição do livro “História da Marinha Mercante Brasileira” <i>(Evento)</i>	24

COMENTÁRIO DE ABERTURA



CLC Afonso de Almeida Corrêa (*)
diretor_comunicacaosocial@centrodoscapitães.org.br
correa.afonso@gmail.com (Prv)
(21) 99410 - 2627

Sem nenhuma dúvida foi uma grande honra ter sido, em meados do ano passado, convidado pelo Comodoro Álvaro José de Almeida Júnior, Presidente do nosso CCMM, e pelo CLC Horácio Alberto Duarte, então Diretor Financeiro dessa Instituição, para concorrer ao cargo de Diretor de Comunicação Social, em eleição que seria, como o foi, realizada em outubro desse mesmo ano.

Recebi o cargo da CLC Hidelene Bahia, primeira mulher comandante na Marinha Mercante Brasileira, que com o brilhantismo e empenho, o exerceu no triênio anterior.

Meus parabéns à Comandante Hidelene Bahia pelo seu trabalho e em especial pela gestão do boletim mensal “O Sextante” e da “Revista Eletrônica”, aquele de publicação mensal, e esta, de publicação trimestral, apesar das dificuldades inerentes, além da carência e escassez de recursos, e que poderão ser visualizadas no “site” do CCMM.

No início dos anos 90, o CCMM, através dos Comandantes Álvaro José de Almeida Júnior, Ronaldo Cevidanes Nunes Machado, e do nosso entusiasta e saudoso comandante Rui de Lourdes da Cunha e Menezes, após contato com a FEMAR - Fundação de Estudos do Mar, na ocasião capitaneada pelo também entusiasta e saudoso Almirante (RR) Fernando Freitas, incumbiu-me de projetar o curso “Introdução ao Transporte Marítimo”, para em parceria com a própria FEMAR, ser ministrado nas instalações daquela também renomada instituição, como pré-requisito para a disciplina “Shipping”, parte da constelação de cursos oferecidos pela Fundação.

Foi um grande desafio para a nossa equipe, mas o projeto foi concluído e implementado.

Tivemos a colaboração de muitos colegas. Não cito nomes com receio de esquecer algum.

Sou um entusiasta, “worker”, e com o apoio dos nossos diretores, sócios e associados, é minha intenção propor a implementação de cursos relacionados à nossa profissão, tendo como público-alvo os nossos sócios, associados, e terceiros que desejarem usufruí-los.

Nesta nova fase, como os leitores poderão observar, fizemos algumas mudanças. Esperamos que seja para melhor.

Com esta edição de número **148**, nossa Revista Eletrônica está voltando a circular com nova estrutura e formatação, e pretendemos melhorá-la ainda mais. Para isso, solicitamos a participação de todos.

Aproximem-se! Participem! Indiquem colegas para se juntarem a nós. Escrevam, deem suas opiniões, mandem suas matérias para divulgação. Mostrem o que esperam do CCMM.

Juntos podemos fazer muito.....sozinhos não podemos fazer nada.....JUNTOS SOMOS MAIS FORTES.

Finalmente, gostaria de agradecer aos nossos articulistas e a todos aqueles que de alguma forma, contribuíram e / ou contribuem para o engrandecimento do Centro dos Capitães da Marinha Mercante.

“O MAR É O NOSSO COMPROMISSO”

(*) Instrutor qualificado pela Academia Marítima de Warsash (U.K) Auditor Interno. Instrutor de Proteção do Navio (ISPS Code) credenciado pela DPC no MB Martins e Fox. Ex-instrutor do CIABA / CIAGA / FEMAR / DLA Internacional. “Safety Surveyor” na Camargo Consultores. “Tow Master” .Economista independente. Consultor na ASM Marítima e Afonso Corrêa Imóveis.

HISTÓRIAS DA MARINHA MERCANTE

Fui Piloto de “Saltes”



CLC – Alberto Pereira de Aquino
apanavigator2@gmail.com

Desde o dia que eu entrei para a então Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro – EMRJ, em 1956, até hoje, muita coisa mudou na nossa profissão.



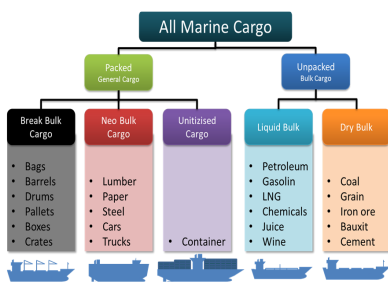
SEDE DO LLOYD BRASILEIRO E EMMRJ - 1956

Nesse espaço de tempo, nações que possuíam grandes frota mercantes nacionais, transferiram seus navios para bandeiras de conveniência, estaleiros de construção naval foram extintos e empresas de navegação tradicionais encerraram suas atividades



NAVIO CARGUEIRO - 1956

Também assistimos a transformação dos métodos de transporte de mercadorias por via marítima, da carga geral fracionada para o transporte de cargas unificadas e da adoção do transporte de mercadorias por via marítima, de grande quantidade de cargas a granel, nas modalidades de sólidas, líquidas e liquefeitas, em navios especializados .



EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO



Surgiram vários tipos de navios como: os super. petroleiros, navios transportadores de derivados do petróleo, navios químicos, navios gaseiro para o transporte de GLP, navios gaseiros para o transporte de GNL, navios porta-contentores, navios frigoríficos, grandes navios graneleiros e dezenas de tipos de embarcações especializadas em atividades de apoio a exploração do petróleo no mar .

A nossa formação profissional também teve que acompanhar essa transformação, ocorrida nas marinhas mercantes mundiais, inclusive na extinção de algumas categorias profissionais e nas novas denominações de antigas profissões, como a dos pilotos.



CIAGA / EFOMM – RIO DE JANEIRO

Em primeiro lugar devo esclarecer o que era um piloto na Marinha Mercante do Brasil, na primeira metade do século XX.

Seguindo a tradição portuguesa, que assim classificava os oficiais encarregados de planejar e executar a navegação dos seus navios mercantes, o Brasil, depois da independência e mesmo na república, continuou adotando essa denominação.

Porém, com o progresso, surgiu a aviação e, com ela, a figura do piloto-aviador.

Como não bastasse ainda, depois surgiram os pilotos de Fórmula 1!

Assim, para melhor situar o tradicional piloto marítimo, no contexto moderno, pelo Decreto nº 87.648 de 24 de setembro de 1982, que aprovava o Regulamento para o Tráfego Marítimo, ele passou a ser classificado como oficial de náutica.

Agora resta explicar o que eram os “Saltes”.

Na década dos 60’s, do século passado, existiam na então Frota Nacional de Petroleiros – FRONAPE, diversos navios petroleiros de pequeno porte, empregados na cabotagem brasileira.

Eram os nove navios que o Conselho Nacional do Petróleo – CNP mandou construir no Japão, no início dos anos 50s, durante o governo do Presidente Dutra (31/01/1946 a 31/01/1951), que tinha como uma de suas metas, o Plano Salte, que objetivava desenvolver a SAÚDE, a ALIMENTAÇÃO, TRANSPORTE e ENERGIA.

Por esse motivo, na ocasião do seu lançamento receberam nomes como: “Salte51”, “Salte 52”, etc.

Posteriormente, passaram a receber nomes de capitais e de estados brasileiros.

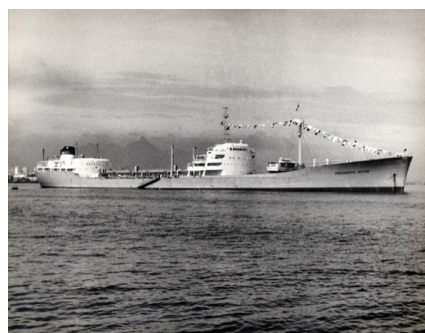
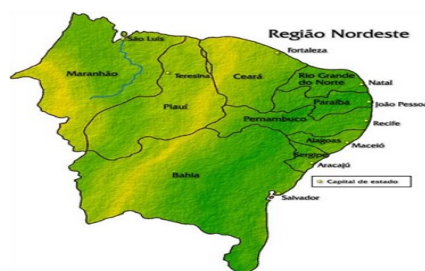
Algumas unidades foram concluídas no início do segundo governo do Presidente Vargas (31/01/1951 a 24/08/1954).

Devido ao seu pequeno porte bruto (2.002 t) e reduzido calado (4,27 m) podiam frequentar, praticamente, a totalidade dos portos marítimos e de um grande número de portos fluviais brasileiros.

No início dos anos 60 tive a oportunidade de embarcar em dois “Saltes” que eram o “Pernambuco” (Ex-Salte 52) e o “Rio de Janeiro” (Ex-Salte 56).



“Rio de Janeiro”, na época em que nele embarquei, estava sediado no nordeste, fazendo viagens de reabastecimento dos portos situados entre Salvador e Natal.



SUPERTANQUE DA CLASSE “PRESIDENTE”

Como eu tinha vindo dos novos petroleiros da classe “Presidentes”, na época, considerados “supertanques”, que eram dotados de todos os modernos tipos de equipamentos de navegação, no momento em que embarquei no N/T “Rio de Janeiro”, não tive uma impressão muito animadora.

Os “Saltes” não tinham piloto automático, radar e agulha giroscópica. As marcações eram feitas utilizando a agulha magnética padrão, situada no tijupá, fazendo as devidas correções para a declinação magnética e desvio da agulha.



ODÔMETRO DE SUPERFÍCIE

O odômetro era do tipo de superfície que constava de um aparelho registrador, um volante, uma linha de barca e um hélice.

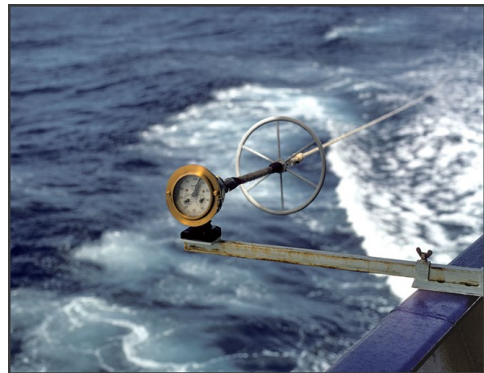
O registrador era um aparelho de relojoaria graduado em milhas e décimos de milha.

O registrador ficava ligado, por um chicote de linha de barca, a um volante. Este, por sua vez, por meio de uma linha de barca com comprimento em metros igual a sete vezes a velocidade máxima do navio, ficava ligado a um hélice especial.

Ao ser lançado na água o hélice começava a girar e torcia a linha de barca, que se mantinha esticada com movimentos uniformes de torção devido à ação do volante.

O volante transmitia o seu movimento de rotação, através do chicote de linha de barca às engrenagens de relojoaria do registrador, que movimentavam os ponteiros, que indicavam as milhas e décimos de milhas percorridos.

O registrador podia ser instalado em uma verga, ou viga, disparada perpendicularmente da asa do passadiço, para facilitar a sua leitura mas, no nosso navio, ele era instalado no corrimão da borda-falsa da alheta, com a linha e o hélice afastados da corrente de esteira do navio. Em alguns navios existia transmissão elétrica para uma repetidora do odômetro, localizada no passadiço. Mas, nos “Saltes”, a leitura era feita na popa, a cada hora, e quando se fazia uma marcação.



REGISTRADOR WALKER DO TIPO “CHERUB” MARK III

O que me faz ter certo orgulho de ter tripulado navios daquela classe de navios-tanque é que aqueles pequeníssimos navios (2.000 t de porte bruto) eram muito valentes e conseguiram, no passado, vencer muitas dificuldades com suas tripulações.

Após a sua entrega nos estaleiros japoneses, os “Saltes” ficaram fretados a Shell, realizando transporte de derivados de petróleo entre os tórridos portos do Golfo Pérsico (no verão) e os gelados portos da Europa Ocidental (no inverno), sem ar condicionado e sem calefação. Navegando grandes distâncias, enfrentando tempestades, impenetráveis nevoeiros, grande período de afastamento do Brasil e de suas famílias.

Para mim, ultrapassado o choque da primeira visão, o navio, a sua tripulação e, principalmente, o seu comandante fez o tempo em que lá permaneci, um ótimo exemplo de uma época prazerosa para um piloto de longo curso, que passou a navegar na navegação de cabotagem, descobrindo as maravilhas do nordeste brasileiro.

Gostaria de chamar atenção para o fato de que, navegar na cabotagem, não é mais fácil e seguro do que se navegar no longo curso.

Na cabotagem, por se trafegar próximo ao litoral, deve-se levar em conta a precisão dos levantamentos hidrográficos das cartas náuticas usadas nos trechos a navegar. Naquela época, as novas cartas náuticas brasileiras, editadas recentemente pela DHN, tinham melhorado, em muito, a segurança da navegação, no trecho Salvador-Natal. Por esse motivo, navegávamos colados à costa, na margem de segurança recomendada pela prática do nosso comandante.

Nesse tipo de navegação, a vigilância no passadiço devia ser muito rigorosa devido à existência de grande número de jangadas e pequenos barcos pesqueiros que, de dia e de noite, estavam espalhados em grandes extensões de mar, com suas linhas de espinhel ou com imensas redes, atravessadas nas rotas dos navios.

Existia também a preocupação com a navegação, na determinação da posição do navio, empregando todos os métodos na marcação dos pontos conspícuos da costa.

Tive a oportunidade de aplicar tudo que aprendemos na Escola de Marinha Mercante sobre navegação costeira, desde a célebre “série de Traub”, para verificar o abatimento do navio, até a determinação da posição do navio “pelos segmentos capazes”, com o auxílio de um estaciógrafo, de existência rara em navio mercante.



ESTACIÓGRAFO

Para dar um exemplo, da experiência que adquiri navegando na cabotagem, vou contar uma viagem, da qual participei, para um local que, em navios de longo curso, jamais teria a oportunidade de visitar.

A nossa saída de Salvador já foi diferente daquelas realizadas quando eu navegava em grandes petroleiros. Nessa viagem passamos, com segurança, entre o Farol da Barra e o Banco de Santo Antônio, pelo canal natural, ali existente.

Seguimos viagem para o norte. Passamos ao largo de Aracaju, Maceió e Recife e seguimos para o nosso destino, Itapessoca, um porto desconhecido pelas tripulações dos navios de grande calado;

Para ser sincero, naquela época, eu ignorava que, entre o norte de Recife e o sul de Cabedelo existisse um terminal, onde um navio do tipo “Salte” pudesse entrar em lastro ou carregado.

Quando estávamos nos aproximando da extremidade norte da ilha de Itamaracá, surgiu uma pequena embarcação da foz de um rio, conduzindo um práctico local.

Sem nenhum balizamento náutico e nenhum ponto conspícuo visível para que pudéssemos confirmar o acerto das recomendações do práctico, após alguns minutos de navegação, atracamos em um pequeno trapiche existente na ilha de Itapessoca.

Nessa ilha existia uma fábrica de cimento, que a Petrobras abastecia regularmente, através da Frota Nacional de Petroleiros – Fronape.

Além do conhecimento do inusitado “porto”, outra surpresa foi ao visitar a cidade de Goiana, situada nas proximidades, descobrir o “Buraco da Gia”, um restaurante que servia frutos do mar, onde o proprietário, manipulando grandes caranguejos servia copos de cerveja aos clientes!

Sei que esse restaurante existe até hoje e é uma das grandes atrações turísticas da região.

Nas viagens sucessivas que o navio realizou além de aperfeiçoar os conhecimentos profissionais tive a oportunidade de conhecer outro Brasil maravilhoso, com um litoral formado por uma sucessão infindável de praias maravilhosas, na época, ainda em seu estado natural.

Em terra, durante os períodos aguardando programação em Salvador ou nos momentos de folga das estadias, nos portos de escala, tínhamos a oportunidade de fazer o nosso turismo, como qualquer outro turista.

No regresso a Salvador ficávamos fundeados ao largo, em frente ao local onde funcionava a famosa feira “Água de Meninos”.

Assim que dava volta à manobra de fundeio, era costume chegar ao costado pequenos botes a remo com lavadeiras trazendo as roupas lavadas e engomadas que os tripulantes tinham deixados com elas, antes da nossa saída anterior.

Cabe aqui um reparo a ser feito àquelas lavadeiras, suprimindo a inexistência de uma lavanderia a bordo.

Nunca mais vi um trabalho tão bem feito. As roupas e principalmente os uniformes eram tão bem passados, engomados e perfumados, que dava prazer vesti-los.

Nessa posição de fundeio presenciei o incêndio que, em 1964, destruiu a feira de “Água de Meninos”!

Mas também ali assisti uma grande festa marítima em que o mar ficou coberto de saveiros que, naquela época, ainda existiam em grande número.

Por esses conhecimentos “extras” e por muitos conhecimentos técnicos que adquiri durante a

minha permanência naquele “Salte”, agradeço a sorte de ter embarcado com aquela excelente tripulação, nos já longínquos anos 60 do século passado.

Navio Fantasma “ALEX”



CLC Plinio Calenzo
pliniocalenzo@hotmail.com

Conforme prometido na última edição da nossa revista, hoje relataremos o salvamento do navio *fantasma* “ALEX”. Lembrando que, nos mesmos moldes da primeira matéria sobre salvatagem de navios, os relatos poderão omitir os nomes dos navios envolvidos ou usar pseudônimos para estes, poderão ainda omitir o nome dos proprietários da embarcação, bem como poderão omitir a empresa seguradora e o nome do comando do navio.



Algumas das imagens apresentadas foram alteradas no intuito de preservar informações confidenciais ou são imagens semelhantes às da operação realizada.

Começo a história explicando ao leitor que o sul da Bahia já foi um local de grande produção de cacau. Entretanto, uma praga conhecida como *Vassoura de Bruxa* praticamente extinguiu as plantações do fruto na região, transformando a outrora exportadora em região importadora da fruta. Foi para transportar cacau do sudoeste africano; região conhecida pela prática de religiões que, para a perspectiva ocidental, se assemelha à feitiçaria e que deram origem as algumas das religiões de matriz africana praticadas no Brasil; para o sul da Bahia, mas especificamente para o porto de Ilhéus, que um antigo navio graneleiro de nome “ALEX” foi afretado.

O “ALEX” singrou, sem grandes problemas, do porto africano até meados do Oceano Atlântico, quando dois tripulantes adoeceram e baixaram enfermidade. Passados poucos dias, outros tripulantes começaram a adoecer, progredindo até um número tão grande de tripulantes doentes que a tripulação restante, seria impossível conduzir o navio até seu destino. Como a embarcação já havia singrado grande parte da viagem, o comandante optou por contatar as autoridades brasileiras e abandonar o navio, transferindo todos os tripulantes para hospitais do Brasil. Quanto ao navio, este ficou sem ninguém a bordo, fundeado a algumas centenas de milhas de distância de Ilhéus.

A companhia seguradora tratou de contratar uma empresa especializada para proceder o reboque do navio até a zona de quarentena de Ilhéus e foi assim que “ARCTURUS”, então sob meu comando, foi designado para realizar o salvamento e reboque do “ALEX”.

A missão, a princípio, parecia simples. Rebocar um navio, para o valente “ARCTURUS”, era de fato algo bem fácil, contando com uma tripulação muito bem treinada e equipado com o que havia de mais moderno para o tipo de faina apresentada.

Zarpamos rumo ao Sul da Bahia, o tempo era ensolarado durante o dia, as noites eram claras e limpas de nuvem e o mar era de almirante durante toda a singradura. No momento em que o “ALEX” boiou no radar, às 11:00 horas da manhã avistamos no horizonte uma grande nuvem cinza (*cumulo nimbus*), indicando a possibilidade de chuva forte. O barômetro logo avisou a mudança que estava para ocorrer e quando o “ALEX” entrou no visual, o dia ficou escuro, o mar de azul se tingiu de cinza, o mesmo se dando com o céu que de azul infinito, se tornou de um cinza mórbido.



CUMULONIMBUS

O imediato do “ARCTURUS”, pessoa de extremo bom gosto musical, tinha o hábito de ouvir música durante o serviço no passadiço, mantendo a melodia sempre em tom baixo para não atrapalhar a navegação. Com a música tocando baixo ao fundo, tínhamos o “ALEX” de proa para o rebocador e, diminuindo a máquina, optamos por dar uma volta ao redor do navio para identificar eventuais perigos à navegação. Quando estávamos cruzando a popa do “ALEX” o aparelho de som do rebocador, que tocava a impecável seleção musical do Imediato, aumentou abruptamente o volume para o máximo e literalmente derreteu o CD. O que houve foi um curto-circuito, que a princípio, devido à grande quantidade de fumaça, acreditamos ser um incêndio. Mas claro, curto-circuito é algo que acontece com equipamentos eletrônicos que não são marinizados e, com isso em mente, voltamos nossa atenção na busca de algum perigo ao redor do “ALEX”.



Tudo parecendo na mais perfeita ordem, posicionamos o rebocador na proa do navio e passamos e iniciamos a faina de passagem do cabo de reboque e também o cabo de segurança na embarcação. Nesse tipo de operação é costume laçar a amarra do navio que está fundeado para depois trazê-la à popa do rebocador e, então, cortá-la com maçarico. Durante a operação de passagem do cabo, enquanto a tripulação do “ARCTURUS” estava na popa do rebocador, o ferro (âncora) de bombordo do navio se desprende, caindo na borda falsa do rebocador, o fato ocorreu sem ninguém ao menos tocar na referida âncora.

Ora, a queda do ferro do navio, que pesava pelo menos 7 toneladas, aliado à distância, de pelo menos 6 metros, do escovem até a borda falsa do rebocador, causou enorme avaria à borda falsa e certamente, se tivesse acertado o convés, teria feito um buraco neste.... Ordenando o afastamento do rebocador, desci ao convés para atender a tripulação assustada, afinal, aquele acidente poderia ter matado um deles e verificar os danos ao rebocador. Felizmente, fora o imenso susto, todos estavam bem e tratamos de solicitar ao condutor caldeireiro um reparo rápido, para tirar as partes expostas da borda falsa que poderiam machucar alguém que encostasse na parte avariada. Reparo concluído, fomos novamente até a proa do navio, que agora estava com dois ferros na água, por onde subimos a bordo, passando o dispositivo de reboque principal e o de emergência, que é deixado sempre na popa do navio. Concluída a faina a bordo do “ALEX”, voltamos ao rebocador, acreditando que agora bastaria cortar as duas amarras que estavam na água para seguirmos viagem.

Iniciando a faina, o caldeireiro se pôs a cortar a primeira amarra, o navio, por sua vez, começou a rondar, fazendo com que uma amarra trançasse pela outra, isso enquanto o indicador de vento do rebocador marca-

va vento SE constante de 5 nós. Quando a amarra deu uma volta completa, a sessão de corte que estávamos fazendo subiu cerca de um metro e o marinheiro levou uma escada para que o caldeireiro pudesse continuar com a faina. O navio rondou novamente e a amarra subiu mais um metro, a escada não dava mais altura para alcançar no corte e o caldeireiro foi obrigado a iniciar um novo corte. Quando estávamos com mais ou menos metade da amarra cortada o navio rondou novamente, dessa vez, porém, foram duas rondadas seguidas, fazendo com que a amarra subisse dois metros, obrigando o caldeireiro a recomençar o corte. O Subchefe de máquinas, angustiado com a cena, falou: *-Comandante parece que o navio não quer ir embora...* e de fato, um serviço simples começara a se complicar de forma inexplicável. O Caldeireiro, incansável, insistia no novo corte quando ouvimos uma explosão que fez com que o maçarico de corte parasse imediatamente. Fomos averiguar e constatamos que a mangueira que conduzia o gás para o maçarico havia explodido, aparentemente sem razão, sem chamas. A explosão, ao que parecia, se deu pela pressão em demasia. Ora, tratava-se de uma mangueira nova, que havia sido recentemente substituída pelo Chefe-de-Máquinas. Encafifados, trocamos a mangueira e voltamos a operação de corte e dessa vez o navio rondava ao contrário. Era começarmos a faina para o navio mergulhar a amarra no mar. Gastamos quase duas garrafas de 45Kg de gás para conseguirmos de fato cortar as amarras do "ALEX".



AMARRA

Iniciamos o reboque, já era noite e havíamos subsistido até ali à base de sanduíches e foi um verdadeiro acalento à tripulação o biguá com carne seca desfiada e aipim preparado pelo cozinheiro. Após o biguá, subindo ao passadiço, o Imediato, que tirava o serviço, relatou que, além da chuva fina que caía, o "ALEX", um navio então desguarnecido e totalmente desenergizado, acendia e apagava uma luz dentro da superestrutura. Ficamos por um bom tempo observando atentamente o navio, mas nada tornou a acontecer. No passadiço, o marinheiro soltou: *- esse navio é mal-assombrado!* Era a primeira vez que ouvia essa expressão a bordo, mas não seria a última. Ainda havia relatório para preparar e, definitivamente, algum descanso era necessário, desta forma, retornei ao passadiço já no quarto do Piloto, que indagado acerca da navegação, respondeu: *-tinha uma luz acesa no navio e assim que o senhor chegou ao passadiço, ela apagou,* apontando para o convés, abaixo do passadiço, por boreste, aonde parecia ser o camarote do comandante. Pela segunda vez ouvi de um outro marinheiro de serviço: *-eu acho que esse navio é mal-assombrado.* Sem dar importância à suposta assombração do navio, desci ao camarote, retornando ao passadiço às 06 da manhã, como de hábito. Dessa vez o Piloto já me aguardava e despejou: *- Comandante eu sabia que o senhor estava vindo. - Por que?,* perguntei, ao que ele respondeu: *- Porque quando o senhor gira a maçaneta da porta do passadiço, a luz da superestrutura do "ALEX" se apaga.* Creditando o fato ao acaso, liberei o piloto para o café da manhã e fiquei no passadiço, aguardando o imediato que entraria de serviço às 08:00. Sozinho no passadiço com o assustadíssimo marinheiro, fui comunicado que o navio não aparecia no radar. De fato, com dois radares, um banda S e outro banda X, e devido ao comprimento do cabo de reboque (quase quatrocentos metros), o navio deveria aparecer no radar banda X, o que não acontecia. Fato curioso e de difícil explicação, mas não para o Marinheiro: *- o navio não aparece porque é um navio mal-assombrado!*

Com a chegada do Imediato ao passadiço para seu quarto de serviço, rumei ao salão, cruzando com outros dois tripulantes que me abordaram perguntando se o navio era mal-assombrado. – Pode ser

que seja, mas como eu não acredito em assombração, para mim dá na mesma..., respondi. O fato é que a chuva fina, o tempo nublado e sem Sol, o silêncio causado pela ausência da música do imediato no passadiço, tudo desenhava uma cena macabra.

Próximo da hora do almoço, o Chefe-de-Máquinas do “ARCTURUS” comunicou que estava indisposto e rumei ao seu camarote a fim de averiguar o que acontecia. Ele dizia ser um mal-estar constante, que não passava mesmo já tendo vomitado, acompanhado de fortes dores no abdome. Um teste simples detectou a possibilidade de se tratar de uma apendicite e isso não é nada bom a bordo. Urgia desembarcar o Chefe e contatamos a agência, solicitando uma embarcação para desembarcá-lo, eliminando, assim, o risco de perdê-lo. A ordem era repouso absoluto para o Chefe e nenhum tripulante poderia incomodá-lo.

Passadas aproximadamente 24 horas, a embarcação que a agência enviou chegou a contra bordo do “ARCTURUS” para receber o Chefe e seguir viagem. Da mesma maneira, seguíamos nosso rumo quando, logo após o desembarque do Chefe, o Marinheiro, num cochicho assustado, reafirmou que o “ALEX” era um navio amaldiçoado. Contou que a embarcação que veio ao resgate do Chefe estava sob o comando de uma pessoa que não era seu Comandante de fato. Isso porque, segundo ele, quando a caminho do cais para o embarque de resgate, o Comandante da embarcação foi atropelado e morto, obrigando a empresa proprietária da embarcação a substituí-lo. O Marinheiro concluiu sua teoria afirmando que todos os que, de alguma forma, tiveram ou viessem a ter contato com o navio “ALEX”, estariam amaldiçoados.

Seguimos viagem, sempre com a chuva fina a nos acompanhar, embora o satélite de bordo insistisse numa previsão de tempo bom e ensolarado nas cidades que passávamos pelo través. Seguimos sem avistar Sol, apenas nuvem e chuva, que pareciam se instalar sobre o “ALEX”. Seguimos sempre com o relato da tal luz misteriosa que permanecia acesa, a despeito da falta de energia do navio, e apagava sempre que eu chegava no passadiço.

Após o jantar, fui informado pelo Imediato que a ECOSONDA estava quebrada, tinha travado e não havia jeito de destravá-la. Ligando a sonda, constatei que ela estava realmente travada na profundidade 999. Cada vez mais assustado, o Marinheiro sussurrou: *esse é o número do “coisa ruim”*. Corrigi-o dizendo que o tal número era o 666, ao que ele rebateu alegando que se virássemos o 999 de cabeça pra baixo, ele viraria o 666. *O “ARCTURUS” não vira, nem nunca virará de cabeça para baixo*, respondi da forma mais incisiva que pude, mas confesso aqui que não gostei do comentário a respeito de um possível emborcamento. Os que embarcam em rebocadores sabem que o emborcamento durante um reboque é um dos acidentes mais comuns nessas embarcações. Isso porquê toda a nossa força está sendo feita acima do convés, o que deixa o rebocador com a estabilidade diminuída. Entretanto, como Comandante, não poderia incentivar tais superstições a bordo e tratei de por um fim ao assunto. A ECOSONDA, por seu turno, permaneceu por muito tempo marcando a profundidade 999, apesar de desligada. A tela de plasma, mesmo queimada, continuou marcando o 999 até às 00:00, quando o Piloto iniciou seu quarto prendendo com fita isolante uma flanela na tela da sonda desligada.

Estávamos a menos de 24 horas de distância de Ilhéus, quando o S Subchefe de máquinas perguntou se aportaríamos no dia seguinte. Confirmada a informação, ele me olhou taciturno e disse que o dia seguinte era uma sexta-feira, não uma sexta daquelas que retornam a cada sete dias, mas uma sexta-feira 13. Imbuído da obrigação de manter sob controle os ânimos da tripulação, completei afirmado que sim, o dia seguinte seria uma sexta-feira 13, e o seguinte um sábado 14 e mais tarde viria um domingo 15... O fato, porém, é que a chegada de uma sexta-feira 13 não ajudava em nada a já abalada autoestima da tripulação.

Com os ânimos exaltados, chegamos ao fundeadouro e, já na área de quarentena, onde seríamos dispensados pela agência e rendidos pelo rebocador portuário “LEONIDAS”, que ficaria de *standby* no navio. Começamos, então, a faina de retirada de equipamentos de reboque, o que incluía o cabo de emergência que havia desaparecido!

O cabo de emergência é fixado na proa do navio e corre por fora da borda falsa da embarcação preso por *Weak lines* na balaustrada e é lançado ao mar com um cabo guia pela popa do navio. Assim, no caso de rompimento do cabo principal, o rebocador poderá ir à popa do navio e conectá-lo. Trata-se

de um cabo que pesa cerca de 5 toneladas e aguenta uma força de tração superior a 100 toneladas. Algo dessa magnitude não pode simplesmente desaparecer ou ser furtado. Tampouco se fale em ter escorregado, posto que havíamos passado 8 voltas no cabeço do reboque, mais uma manilha de reboque reta. Nada se encaixava, não havia possibilidade para aquele desaparecimento.

Apesar de estarrecidos, concluímos a faina e nos pusemos a aguardar o rebocador portuário “LEONIDAS”. Avistamo-lo às 13:00 horas e, pelo VHF, negociamos a manobra. O rebocador portuário amarraria a meia nau do “ALEX” e por isso singrou em direção à altura da escada de portaló do navio. Entretanto, logo percebemos que o rebocador portuário “LEONIDAS” se aproximava muito rápido e sem alteração de rumo. O rebocador perdera sua máquina que apagou repentinamente, chocando fortemente com sua proa na meia-nau do “ALEX”. Pelo VHF o rebocador portuário “LEONIDAS” informou que, com o choque, um dos Marinheiros caiu da escada, quebrando o braço direito. Com a máquina novamente acesa e sem necessidade de auxílio, o “LEONIDAS” retornava ao porto para desembarque do tripulante. A tripulação do “ARCTURUS” assistia assustada e estarrecida ao seu afastamento.

Sem o rebocador portuário, a missão de guarnecer o “ALEX” permaneceu conosco até às 20:00 horas, quando finalmente o mesmo rebocador portuário “LEONIDAS” regressou a nossa posição. Passamos aliviados o serviço e demos início a nossa viagem de retorno. Estranha e felizmente, navegadas cerca de 15 milhas, a Lua apareceu, cheia, e o tempo ficou limpo, o dia amanheceu ensolarado, assim permanecendo todos os dias, até chegarmos em nossa base.

Nossa experiência com o “ALEX”, navio mal-assombrado, teve seu fim em Ilhéus, mas a história do navio não terminou naquele porto. Mais tarde, vendido para um terminal locado em Itacoatiara, o Imediato do rebocador que o deslocava foi fulminado por um infarto a bordo.

Quanto a tripulação do navio amaldiçoado, soubemos que após o carregamento de cacau na África, uma espécie de formicida foi borrifado a fim de evitar insetos e fungos durante a viagem até o Brasil. Aparentemente, exageraram na dosagem e, com a elevação gradual da temperatura dos porões ao longo da viagem, o gás do formicida acabou por escapular dos porões, intoxicando a tripulação. Na descarga de seus porões, foram achados 3 corpos de clandestinos, que possivelmente morreram intoxicados. Antes de morrerem, porém, fizeram um altar com panos e madeiras, aparentemente para algum ritual religioso, além de carregarem alguns símbolos típicos de religiões africanas, como pé de bode empalhado e alguns tipos de ossos.

Mantenho minha reticência no que tange assombrações, mas ratifico a veracidade dos fatos narrados, deixando ao leitor decidir se de fato havia uma assombração no navio “ALEX”.

Na próxima edição da revista falaremos a respeito da globalização na virada do século XX para o século XXI.

Anos dourados da Marinha Mercante - Bomba, Mula Manca, Vitamina



CFM Marcus Vinícius L. Arantes — 1OM(Eng.)
mv-arantes@uol.com.br



Houve um tempo em que algumas classes de navios do Lloyd Brasileiro tinham apelidos. Assim foi com os “bombas”, os “mulas-mancas” e os “vitaminas”. Dizer que o Rio Jequitinhonha era um “mula-manca”, que o Lloyd Guatemala era um “bomba” e que o Farrapo era um “vitamina” já era suficiente para definir o navio, seu tipo e sua origem.

Os “bombas” durante muito tempo constituíram a “espinha dorsal” da frota do Lloyd. Eram 20 navios de propulsão a turbina que começaram a chegar ao Brasil em 1947 para operar nas linhas de longo curso. Ficaram conhecidos como classe “Nações”, denominação esta proveniente do fato de terem sido batizados com os nomes de países das Américas. A maioria deles (14) foi construída pelo Ingalls Shipbuilding Co. de Pascagoula, Mississippi (América, Brasil, Colômbia, Cuba, Equador, Guatemala, Haiti, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Peru, São Domingos e Venezuela) e os demais (6) pelo estaleiro canadense Canadian Vickers Ltd. (Argentina, Bolívia, Canadá, Chile, Paraguai e Uruguai).

Eram navios de porte médio para a época. Duas caldeiras aquatubulares forneciam vapor superaquecido para a máquina propulsora - um conjunto de turbinas de AP e BP e para os dois turbo-geradores GE que geravam corrente contínua em um sistema diferente dos tradicionais – o sistema Dolivo-Dobrovolski de corrente contínua a três fios. No sistema de instrumentação, o Hagan era o sistema de controle de combustão, o Reliance Eye-Hye era o indicador remoto de nível das caldeiras, que tinham como controlador de nível um sistema mecânico, o Copes. O apelido de “bomba” tem origem controversa. Alguns justificam por terem sido construídos na época em que bomba atômica foi notícia (Hiroshima e Nagasaki), outros acreditam que seria pela relação entre a forma do navio e a bomba. Os “bombas” exigiam dos maquinistas atenção total pois na maioria dos navios os sistemas de instrumentação já eram precários. Apesar de todo trabalho que lá tive, são boas as recordações dos meus dois “bombas”: o Lóide Nicarágua e o Lóide Guatemala.

Os “mulas-mancas” foram designados como C1-M-AV1. Começaram a ser construídos no início dos anos 40 em diferentes estaleiros americanos. Era um projeto padronizado de baixo custo de produção e curto prazo de construção. Alguns deles estiveram a serviço da marinha americana e outros fizeram parte da política dos Estados Unidos de reserva de emergência de belonaves e navios mercantes em tempo de guerra, a “National Defense Reserve Fleet”. Era necessário que se mantivesse essa frota reserva para que as unidades perdidas no conflito fossem imediatamente repostas.

Após o final da guerra esses navios foram vendidos à empresas de navegação estrangeiras e contrariaram a designação que receberam de “navios descartáveis” e de vida útil reduzida – sobreviveram à guerra e continuaram navegando pelos mares do mundo durante muitos anos. Os “mulas-mancas” foram operados no Brasil pelo Lloyd Brasileiro e pela Cia. Nacional de Navegação Costeira nas linhas de cabotagem e receberam nomes de rios brasileiros. Cada empresa recebeu 12 unidades.

Há também uma controvérsia em relação ao apelido desses navios. Existem algumas hipóteses, mas a que me parece mais viável é que foi tirado de uma marchinha de carnaval com este título. Essa denominação também foi aplicada a qualquer veículo que andasse aos solavancos.

Os “vitaminas” foram os mais antigos. Na minha época de Lloyd Brasileiro eles ainda estavam lá - o Carioca, Farrapo, Inconfidente, Bandeirante e o Jangadeiro. Foram construídos na Holanda em estaleiros diferentes e incorporados ao Lloyd em 1938. Foram vendidos para demolição no Brasil no início dos anos 70.

Não faço a mínima idéia da origem do apelido de “vitamina” e também nunca ouvi nenhuma explicação sobre isso.

O 11 de Setembro



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

Eu comandava o navio *Flamengo*, que fazia a Linha da América do Norte – Brasil, com viagens rápidas e completas de vinte e oito dias. Como regra básica da *United State Coast Guard*, quarenta e oito horas antes da chegada ao primeiro porto, temos que enviar uma mensagem, informando as características do navio, sua carga, procedência, calados, as condições da máquina e de seus equipamentos, seus certificados, enfim, tudo referente ao navio, sua salvatagem e segurança, seguindo fielmente as determinações do *CFR (Code Federal Regulation)*. Nossa chegada estava prevista para o dia doze de setembro de 2001.

Na manhã do dia dez, o marinheiro Ataliba estava junto à borda do navio, portando uma pequena lanterna de segurança, aquelas lanternas de borracha, estanques a qualquer centelha. Na ocasião em que o mesmo fez demasiada força para sacar as baterias naquele gesto brusco, conseguiu dar um soco em si mesmo, ocasião em que sua dentadura saiu da boca, rolou pelo convés quase caindo n’água.

Com aquele puxão, a lanterna ficou com os contatos danificados e, depois que a tripulação tomou conhecimento do fato, começou a gozação com o pobre Ataliba. Uns diziam que ele precisou dar um soco em si mesmo para sacar uma bateria da lanterna e que, se fosse para sacar uma rolha, ele mesmo provocaria o próprio nocaute. Outros diziam que se a dentadura caísse n’água, certamente sobriaria mais rancho e menos mingau.

Ataliba, furioso, sem noção do que estava falando, disse que se a sua dentadura caísse n’água, seria em águas americanas e o governo dos Estados Unidos certamente mandaria fazer uma nova. Ele lembrou que seu velho tio, também marinheiro, quando se acidentou nos Estados Unidos, obteve toda a proteção do governo e seu primo, que perdeu um par de óculos lá, também foi indenizado pelo Tio Sam.

De toda aquela conversa, o imediato interveio, dizendo que Ataliba estava enganado, pois o navio ainda estava bem longe de águas americanas e caso a dentadura caísse n’água ficaria por isso mesmo. Quanto ao caso dos óculos do seu primo, admitiu que foi uma mera cortesia da agência local, pois o governo americano não teve nada a ver com isso’.

Ataliba, inocente de tudo, não gostou da observação do imediato e disse que, pelas leis do Direito Internacional, o governo do país visitado teria por obrigação indenizá-lo pelos prejuízos causados. No seu caso, seria a dentadura.

Bem, a conversa se encerrou desse jeito. Como o navio chegaria à barra de Nova York no dia doze de setembro pela manhã, era o momento de enviar a mensagem de quarenta e oito horas de aviso. (*48 hours’ notice*) .

E assim foi feito. Enviamos o aviso quarenta e oito horas, informando que o navio estava bem, sem problemas, apenas com uma deficiência em uma pequena lanterna de segurança que precisava ser substituída.

No final do dia, a gozação com o Ataliba continuava. Ele discutia no salão, dizendo que os Estados Unidos se preocupam com a vida das pessoas e, baseado nos exemplos de seu tio e de seu primo, insistia na ideia de que o governo do Presidente George Bush, com muita gentileza, indenizaria uma nova dentadura, caso esta caísse no mar.

Amanheceu o dia 11 de setembro de 2001 e ocorreram os atentados terroristas em Nova York. Contudo, naquela ocasião, não sabíamos de nada. Casualmente, não tivemos nenhum contato telefônico, nenhuma informação da empresa, ou de outro navio.

À tarde do dia 11, enviamos a mensagem de aviso de vinte quatro horas para a *USCG (24 hours' notice)* e voltamos a mencionar que o navio estava sem problemas, apenas com uma deficiência em uma pequena lanterna de segurança que precisava ser substituída.

No dia doze de setembro, finalmente, chegamos à barra de Nova York, um dia depois da grande tragédia. Porém, não sabíamos de absolutamente nada.

Eu já estava no passadiço e logo no primeiro contato via *VHF* senti uma diferença na voz do operador da estação de praticagem. Antes de chegar ao ponto de embarque do práctico, o navio foi cercado por dois rebocadores e escoltado por quatro pequenas lanchas ligeiras da *USCG*

Os rebocadores nos pediram para deixar dois cabos pendurados na proa e na popa para qualquer eventualidade. Achei muito estranho aquela medida. A barra do porto estava cercada de embarcações oficiais, parecendo ser da Interpol. O práctico subiu tenso, acompanhado por um oficial da imigração. Estava tudo muito estranho. O *VTS*, sistema de tráfego, estabeleceu um regime emergente de mão única no canal de acesso e, a todo o momento, contatando os navios, pedindo posição, dando orientações e informando que por ordem das autoridades precisava fazer o contato em pequenos espaços de tempo, evitando qualquer tipo de cruzamento.

Dois aviões sobrevoaram a entrada da barra e um helicóptero ficou pairando sobre o navio durante o deslocamento de entrada. Diante de toda essa parafernália, perguntei ao práctico o que estava acontecendo. Ele, na presença do oficial de imigração, me disse, muito reservadamente, em baixo tom de voz, o que havia ocorrido no dia anterior.

Nesse momento, a *USCG* nos chama pelo *VHF* e torna a perguntar se temos alguma anormalidade a bordo. Respondi que enviei as duas mensagens de praxe com quarenta e oito e vinte quatro horas de antecedência e que o navio estava sem problemas, apenas com uma deficiência em uma pequena lanterna de segurança que precisava ser substituída. O operador da *Coast Guard*, através do *VHF*, respondeu:
– OK, estamos aguardando a sua atracação.

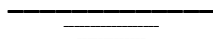
Quando o navio se aproxima para atracar no cais de Nova York, avistamos um batalhão de oficiais da *Coast Guard* e até mesmo a presença de militares e *marines* americanos.

Nesse momento, o Imediato, que até então não sabia de nada, comenta em tom irônico:

– Caramba estou impressionado. Tudo isso por causa de uma lanterninha?

E o Ataliba, que estava presente no passadiço, não se dando por vencido, ainda disse:

– Tá vendo só como eles se preocupam com as coisas mínimas? Já pensou se fosse a minha dentadura?



CRÔNICAS

Crônica Mercante - 'Yom kipur' ou 'Esse quam videri'...



CFM Edson Martins Areias – OSM (Adv.)

areias.edson@gmail.com

Hesitei ao escolher o texto desta nova reflexão que me foi requerida pelo sempre elegante Comandante, Magistrado e Escritor Wesley O. Collyer, colega de turma de Marinha Mercante: *Yom Kipur* é o dia do perdão da cultura levantina, recentemente celebrado, neste 2019 do calendário mundial, no dia 9 de outubro

Não pode ser feliz quem vive aferrado aos fardos de culpa, ódios ou de ressentimentos: por isto, os cultos judaico-cristãos começam pelo cântico do *Rachem* (*Rachem, Rachem na Hashem, Elocheinu, Rachem- Perdão, tem misericórdia de nós, Senhor, nosso D'us*); ao aproximar do cais da eternidade, mister alijar a carga negativa, para, de coração leve, poder cruzar o portaló da nave etérea.

O texto que segue é um excerto, adaptado, da mensagem originalmente endereçada, há anos, ao Companheiro Leal Jorge Augusto Lacerda, amigo rigoroso e íntegro ...

Nem nos tempos em que este sabugo escriba respirava, transpirava, bebia e devorava tecnologia, alegremente envolto pelos fumos das praças de máquinas dos navios ou pelo frenético ambiente das fábricas e estaleiros, jamais se apartou do prazer de saborear as palavras: mania herdada de meu avô brasileiro, Antônio Francisco Ribeiro, humilde amante de poesia e da História do Brasil, que ele declamava em versos, como era recorrente à sua geração.

O retorno das grandes viagens dos navios de longo curso encerrava momentos de celebração temperados pela *alegria do barco voltando*, imortalizada por Dolores Duran. Minha vibração extravasava no prólogo das linhas datilografadas do **REMAQ** - Relatório de Máquinas: "*Relatório ad summam dos eventos ocorridos no Departamento de Máquinas do Navio 'A', no transcurso da viagem NB/SB número 'X'*" (NB, SB= North/South bound, no jargão do mar).

Ao contrário do Gerente de Manutenção, Newton Ferreira Leitão (RIP), o Diretor Técnico, Arthur Ramos Figueiredo, era um bom homem, embora dotado de um ego maior do que o meu, à época, como só o excesso de autoestima ocorre a muitos jovens: *meno male* do que a falta de...

Certa vez tive acesso a um destes REMAQs por mim firmados e flagrei a ironia do Arthur, "Tutuca" anotada em carmim: "*ora, ora, então temos um CHEMAQ (Chefe de Máquinas) latinista!*"

Vida que segue... mais de década após, numa travessia de retorno do Japão para o Brasil, semanas e semanas de céu e mar, um comandante, tão eficiente e vibrador quanto grosso, deblaterava com um gentil oficial de máquinas; Mariano, o constrangido jovem, era bom profissional, educado, calmo e o bússil era a ramagem da caldeira de recuperação que projetara fuligem sobre o enorme convés do mineiro-petroleiro de mais de 120 000 TDW.

Intervim – erro por excesso, jamais por omissão – de modo quase rude, pondo cobro à insólita discussão e ordenando que Mariano descesse a seu camarote. O comandante, alterado, dizia que iria punir o rapaz. Ocorreu-me, de pronto, o mesmo argumento com que, adolescente, consegui me safar de uma iminente pena que me aplicaria o (talvez, finado) Capitão Luís Salgado Góis, no CM: "*Capitão, é a decisão mais fácil; mas não é a mais sábia, a mais correta, nem a mais justa*".

Nas águas agitadas do Oceano Índico, adaptei a lógica ao convés do navio e complementei: "*porque mesmo quem deve admoestar ou punir alguém não pode desrespeitar o comando: dois erros não fazem um acerto.*" A bem da verdade, registre-se que eu mesmo, provavelmente, tenha, muitas vezes, transgredido tais preceitos.

Mas naquele caso, consertamos que tocava a mim determinar um corretivo ao bom Mariano a quem alertei que, embora de modo quase justificável, também ele havia incidido em erro, ao revidar com rudeza; determinei que, após seu horário normal, convocasse o cabo-foguista de seu quarto de serviço e um carvoeiro (hoje moço de máquinas) e os supervisionasse a pintar, em letras grandes, no elevador da praça de máquinas, o dístico “*Esse quam videri*”.

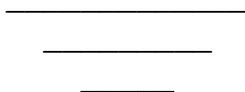
Não eram tempos de Internet e fazia parte da estratégia despertar a curiosidade quanto ao sentido da mensagem “codificada”. Consta que Marcus Tullius Cícero (106-43 A.C.) a tenha cunhado como “*virtute enim ipsa non tam multi praediti esse quam videri volunt*” – *i.e.*, não são muitos os que desejam ser recompensados pela virtude em si, mas pelo que aparentam (literalmente, *pelo que são vistos*).

Fizemos uma singela cerimônia para descerrar o dístico e explicar o teor da mensagem à equipe e oficiais do *NM Doce vale*. O comandante, mais velho do que eu, um homenzarrão atlético de cabelo vermelho e feições de *pit bull*, no mesmo dia da inauguração do vistoso painel, reconciliou-se com o polido Mariano.

Tenho certeza de que o excesso de zelo e entusiasmo do comandante quarentão devem tê-lo conduzido a possíveis erros; muito mais, porém, há, muitos, muitos mais, acertos que alicerçaram a amizade e admiração que até hoje nutrimos, após tantas décadas.

Nas águas do Oceano Índico, o comandante, louco, cabelo de fogo, boca de metralha e o bom Mariano perflharam o *esse quam videri* ao se concederem, mutuamente, um perdão sem palavras e sem ressentimentos, feito somente de atitude prene de eloquente e respeitoso silêncio: melhor ser feliz do que ter, somente, razão....

Rachem ,irmãos....



ARTIGOS TÉCNICOS

Boas Práticas – Segurança, Saúde, Higiene e Prevenção da Poluição



CLC Ricardo Monteiro
ricardo.monteiro@hotmail.com

Segundo estimativas da Organização das Nações Unidas (ONU), cerca de 70% das substâncias químicas e resíduos que contaminam os oceanos vem de atividades humanas na zona costeira. Os outros 30% vem de acidentes ou descargas feitas por navios, plataformas de petróleo e incineradores de alto mar.

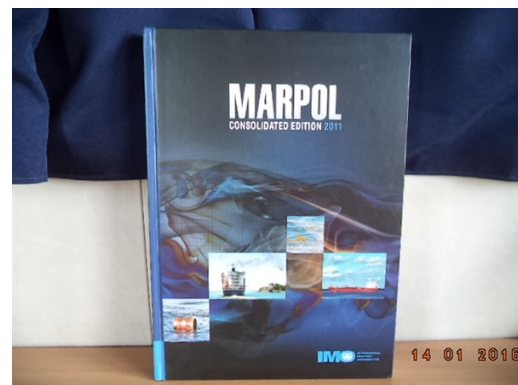
Todos os anos são despejados pelo menos 6,5 milhões de toneladas de lixo nos oceanos, sem contar os navios de cargas tóxicas, que misteriosamente desaparecem ou voltam aos portos vazios, depois de serem recusados por vários países; ou as contínuas descargas de esgotos; ou vazamentos não noticiados; ou naufrágios de submarinos nucleares e assim por diante.

Os oceanos são imensos e parecem capazes de absorver tudo isso. Mas não são infinitos. Os lixos e descargas biológicas / tóxicas não desaparecem, nem se subtraem: eles se somam e acumulam. Tem efeitos sobre a vida marinha. Basta lembrar os encalhes de baleias e golfinhos, cujos sistema de navegação pode ser afetado pela poluição, recordar a triste cena das aves cobertas de petróleo, debatendo-se, analisar o grau de contaminação dos peixes de mangues, junto a aglomerações humanas que, apesar de acumularem metais pesados, derivados de petróleo ou vetores de doenças, continuam sendo consumidos diante da falta de opção de boa parte da população.

A poluição do alto-mar por óleo proveniente de navios apresenta graves consequências. Muitas vezes o lançamento de substâncias poluentes é voluntário, sendo que sua forma mais típica é a lavagem dos reservatórios de petroleiros e o lançamento de águas contendo restos de óleo no mar.

Sob a influência dos ventos e das correntes marinhas, as placas de óleo flutuantes podem deslocar-se a centenas de quilômetros provocando assim danos longe dos pontos de derramamentos. O mar permanece por muito tempo poluído, pois a dissolução desses óleos são extremamente lentas.

Convenção de Londres de 1973 – MARPOL: Trata-se de um tratado internacional que se apresenta sob a forma de Convenção Principal acompanhada de três protocolos, cinco anexos e vinte oito resoluções adotadas pela Conferência, sendo que algumas delas constituem recomendações importantes destinadas à Organização Intergovernamental Consultiva de Navegação Marítima (O.N.C.I) e aos Governos dos Estados participantes. O Brasil ratificou os anexos I e II da convenção, havendo o primeiro entrado em vigor em 10/02/83, e o segundo em 04/06/87.



CONVENÇÃO MARPOL

Separador de Água e Óleo: equipamento localizado no Piso Inferior da Praça de Máquinas, cuja função é recolher todo o líquido proveniente do esgoto da Praça de Máquinas, efetuar a segregação da água e óleo. Uma vez separado, o óleo é retido em tanque aprovado na construção por Sociedade Classificadora. A água limpa é descartada para o mar.



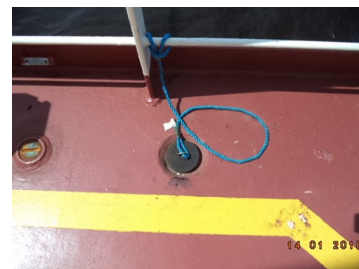
SEPARADOR DE ÁGUA E ÓLEO

Kit de Combate a Poluição - SOPEP: caixas contendo equipamentos essenciais para contenção de óleo no Convés, por ocasião de abastecimentos e transferências de combustíveis. Normalmente são compostas por bomba wilden, mantas absorventes, tambores para recolhimento, pás, baldes, vassouras e toalhas "til impas", cumprindo lista contida no "Manual do SOPEP" do navio.



"KIT" SOPEP DO NT "OSCAR NEMEYER", LOCALIZADO NO CONVÉS PRINCIPAL

Bujão de embornais: são tampões que servem para efetuar o fechamento das bocas de escoamento do Convés Principal para o Costado do navio. Durante as operações de abastecimentos e transferências de combustíveis, devem permanecer fechados, fins evitar derrame de óleo para água em caso de vazamentos



EMBORNAL NO CONVÉS PRINCIPAL, COM BUJÃO

Válvulas de Costado: todas as válvulas de descarga de esgoto, drenos e do Separador de Água e Óleo devem estar lacradas e somente abertas com as autorizações do Comandante e Chefe de Máquinas.



VÁLVULA DE ESGOTO DE EMERGÊNCIA NA PRAÇA DE MÁQUINAS



VÁLVULA DO SEPARADOR DE ÁGUA E ÓLEO NA PRAÇA DE MÁQUINAS.

Arte, Cultura & Eventos

Vingança em Alto Nível

(Crônica publicada no livro do autor “Mar de Memórias”)



CLC Wesley O. Collyer*
wesleycollyer@outlook.com

Em 1990, indicado pelo CCMM e autorizado pela Petrobras, fiz o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, da Escola Superior de Guerra (**CAEPE/ESG**). Além da distinção, recebe-se uma aula de brasilidade, com uma carga de conhecimentos tão grande que nos prepara para assessoramento em todos os níveis de governo. A rede de contatos era aumentada porque muitas atividades do **CAEPE** eram acompanhadas pelos estagiários do curso de Comando e Estado Maior das Forças Armadas.

Ao final, tive a alegria de ser convidado para integrar o Corpo Permanente da ESG, mas não pude aceitar por ter decidido estudar para o concurso à magistratura.

Como em todo curso longo, surgem muitas estórias à medida que o tempo avançava, mas a que segue ocorreu logo no início do ano. Entre os estagiários (Ministros, Desembargadores, Juízes, Oficiais-Generais, Médicos, Professores), um de nós era escolhido para ‘Controlador dos Debates’.

Sem ainda nos conhecermos plenamente, o economista Raposo, escolhido para controlar os debates, anunciou um colega, de sobrenome Pina Ribeiro, como “advogada Pina Ribeiro”. Houve certo mal-estar, porque o colega advogado era muito participante e já se tornara conhecido da maioria dos estagiários.

Na hora do almoço, um membro da direção da ESG, perguntou ao Pina Ribeiro o nome do colega que o havia chamado de “advogada”. Prontamente, ele responde, com muita classe e leve ironia: “Economista ‘Raposa’, perdão, Raposo”...

(*) Ex-Inspetor Geral da Fronape (atual Transpetro), Magistrado Federal aposentado e Doutorando em Direito Marítimo.

Minhas “dezesseis” voltas em torno da Terra – desculpem, erreí!



CLC Wesley O. Collyer*
wesleycollyer@outlook.com



NT “PRESIDENTE WENCESLAU”

Em 2011, fui entrevistado por Jô Soares em seu “Programa do Jô”. Por cinco dias, ele fez a chamada dizendo: “Vou entrevistar o Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante, Wesley Collyer, que já navegou o equivalente a dezesseis voltas em torno da Terra”. Certamente essa informação foi tirada da contracapa de meu livro “Mar de Memórias”, citado durante a entrevista.

Estive lá – aliás, não gostei e não recomendo a entrevista a ninguém – e, só muito tempo depois, entendi que aquela chamada poderia insinuar que eu teria navegado muito, quase um recorde. Se tivesse percebido na ocasião, teria dito a ele que dezesseis voltas em torno da Terra são poucas se comparadas com muitos colegas meus. O tempo passou e há cerca de um ano resolvi escrever um artigo para deixar claro aos meus colegas que nunca me “deitei na fama” por tão pouca realização e, também, para fazer o reconhecimento público àqueles que navegaram muito mais que eu. Ao redigir este artigo,¹ tive uma surpresa, como mostro ao final.

Dos Capitães de Longo Curso de minha época, provavelmente sou o que menos tempo passou viajando. Meu tempo embarcado foi curto para os padrões da Marinha Mercante dos anos 1970/80; por outro lado, o pouco tempo embarcado foi compensado pelo fato de ter “servido” em navios novos que faziam o bate-volta na linha do Golfo Pérsico ².



VLCC “CAIRU”

*Ex-Inspetor Geral da Fronape (atual Transpetro), Magistrado Federal aposentado e Doutorando em Direito Marítimo.

1 Há poucos dias, em conversa pelo “WhatsApp” com o comte. Menezes, mostrei a ele parte dos registros, inclusive os embarques na CIR – e ele me encorajou a escrever.

2 Aqui, um esclarecimento sobre minha carta de CLC: Ao ser convidado para trabalhar em terra, por meu colega Sandro Toldi, chefe do Setor de Controle Operacional (Secop) da antiga Frota Nacional de Petroleiros (Fronape), eu era Imediato do navio-tanque “Pres. Wenceslau” e já tinha tempo para fazer o exame de habilitação para Capitão de Cabotagem – o que fiz em 1977. Meu desembarque foi pela cláusula 20ª (emprego em terra com o mesmo armador). No Secop, fui encarregado dos cálculos de sobre-estadia e atuei como inspetor de navios estrangeiros a serem afretados pela Petrobras; depois, no Setor de Treinamento, criei alguns cursos para nossos oficiais, inclusive o Curso de Comando e o de Chefia de Máquinas; e participei da implantação da rotina de lavagem de tanques com o próprio óleo transportado pelo navio. Como a situação de 20ª era temporária, de vez em quando eu era embarcado em navios em reparos ou que aguardavam baixa no porto do Rio de Janeiro. Assim, obtive tempo – reconhecido pela DPC – para fazer o exame de habilitação para Capitão de Longo Curso em 1983.

Voltando às milhas navegadas, tenho-as anotadas desde as viagens de instrução na antiga EMMRJ (hoje EFOMM), como no “Ary Parreiras”³ em 1965 (com a Força Tarefa 12), no “Princesa Isabel” e “Princesa Leopoldina”,⁴ “Rosa da Fonseca” e “Anna Nery”.⁵ A praticagem foi no “Loide Argentina”⁶ e como oficial, estive na cabotagem durante um ano: no “Gabriel da Fonseca” e no “Buracica”.⁷ O somatório de milhas navegadas nesses embarques alcançou 66.289 milhas.

Em navios de longo curso, foram cinco anos e oito meses – de 16/12/1969 a 18/8/1975, predominantemente na linha Brasil x Golfo Pérsico x Brasil e ali realizei treze viagens redondas (cerca de 17 mil milhas cada), mais algumas viagens extras como detalho a seguir.

No “Horta Barbosa”⁸, estive efetivamente embarcado vinte e dois meses, que incluíram duas viagens extras: Helsingör x Lisboa x Arzew x Rio e Rio x Golfo Pérsico x Roterdã x Forcados (Nigéria) x Rio e naveguei 199.549 milhas.⁹

No “Pres. Prudente de Moraes”, foram catorze meses, aí incluída a viagem de ida ao Japão para a operação de *jumboizing*,¹⁰ (Rio x Cingapura x Kawasaki x Mizushima x Yokohama) e a de retorno (Yokohama x Golfo Pérsico x São Sebastião) e naveguei 76.139 milhas.

No “Hamilton Lopes”, seis meses, inclusive e principalmente uma viagem Rio x Golfo Pérsico x Marselha (Port-de-Bouc) x Argélia x Brasil e naveguei 21.500 milhas.

No “Cairu”, onze meses; aí incluída a viagem inaugural Japão (Kure) x Golfo Pérsico x São Sebastião¹¹ e naveguei 74.932 milhas.

3 Era um navio da MB para transporte de tropas. Viajamos os doze melhores alunos da EMMRJ, juntamente com os aspirantes da Escola Naval e os Guardas-Marinha da EFORM (Escola de Formação de Oficiais da Reserva da Marinha). O percurso foi Rio x Recife x Ilha da Trindade x Fernando de Noronha x Penedos de São Pedro e São Paulo x Atol das Rocas x Rio. A Força tarefa era composta pelo Cruzador Barroso; Contratorpedeiros (Classe P) Pará, Paraíba, Paraná e Pernambuco; Navio-tender Belmonte; Fragata Imperial Marinheiro e Ary Parreiras; lembro vagamente do Submarino Rio Grande do Sul, mas não tenho certeza.

4 Uma viagem redonda em cada um deles: Rio x Salvador x Fortaleza x Belém x Rio. No primeiro, sob o comando do Comte. Wilson (chamado de “Diabo Louro”) e no segundo, sob o comando do Comte. Aldo, homem extremamente educado.

5 Em cada um deles, em viagem redonda, na chamada “Ponte Marítima Rio-Santos”; no primeiro, sob o comando do CLC Jorge Freitag e no segundo, sob o comando do CLC Carlos Cavalcante.

6 Rio x Nova York x Baltimore x Filadélfia x Norfolk x Brasil, mais cabotagem; sob o comando do CLC Ernesto Calandrini de Azevedo Matos, um dos heróis da nossa Marinha Mercante.

7 No primeiro, sob o comando do Comte. Voltaire Silva Machado; no segundo, sob o comando do Comte. Ronaldo Cevidanes e, depois, do Comte. Salgado.

8 Era à época, juntamente com o “Hamilton Lopes”, o maior navio do Hemisfério Sul: 273 metros de comprimento, ou mais de dois campos de futebol.

9 Registre-se que eram navios novos na linha do Golfo Pérsico e a viagem redonda durava cerca de dois meses: 22 dias de ida, três ou quatro dias para carregar, 22 dias de volta e apenas quatro ou cinco dias no Brasil e se retornava!

10 Em português seria “jumborização”). Processo utilizado na década de 1970 em petroleiros para se aumentar a capacidade de carga do navio, pelo acréscimo de uma nova seção, chamada *mid-body*. O navio era cortado ao meio e aí inserida a nova seção. Com o “Pres. Prudente de Moraes” (chamado à época de super-tanque) o *mid-body* tinha 20 m. de comprimento e 2 m. a mais de pontal. Assim, além do corte transversal, foi cortado horizontalmente em quase todo seu comprimento, para encaixe de uma seção horizontal, com cerca de dois metros de altura. A capacidade do navio aumentou de 33.000 tpb para 52.000, mantendo-se a mesma máquina e o mesmo número de tripulantes.

11 O “Cairu”, à época, era o maior navio do Hemisfério Sul, juntamente com o “Vidal de Negreiros”: 338 m. de comprimento. Se colocado na vertical, era mais alto que a Torre Eiffel e que o Pão de Açúcar. Transportava quase três milhões de barris de petróleo, o suficiente para abastecer o Brasil por dois dias. Seus motores supriam energia elétrica para uma cidade de vinte mil habitantes. Super automatizado, sua tripulação era de apenas 38 homens. Seu hélice pesava vinte toneladas e dentro do seu leme caberiam vinte fuscas. Nele, servi como 1º Oficial de Náutica, encarregado da navegação, contatos com capitânias e consulados e escrivão *ad hoc* e fiz a sua primeira descarga de petróleo cru no Brasil (por impedimento do Imediato).

Após meu desembarque do “Cairu”, embarquei no “Pres. Prudente de Moraes” e no “Pres. Wenceslau”, neste, já como Imediato. Foram sete meses, em viagens entre Aracajú e Tramandaí e uma redonda a Arzew (Argélia), no total de 14.354 milhas.

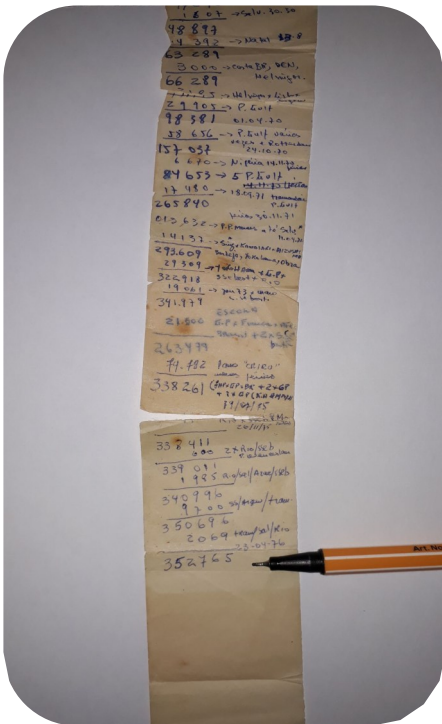


FOTO I

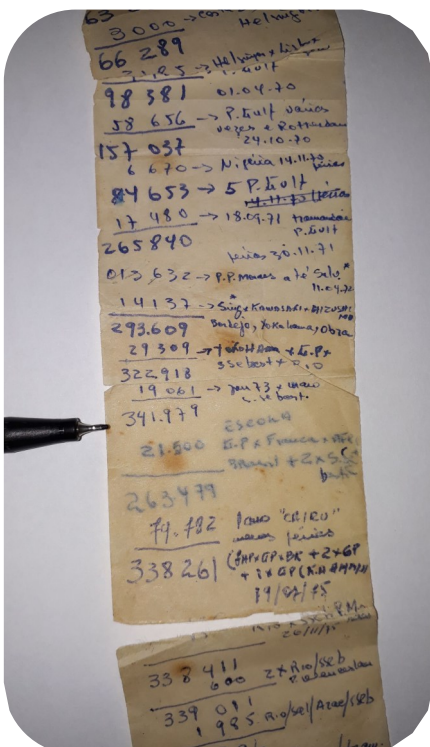


FOTO II

Somando-se o total navegado nesses sete navios, alcança-se 372.120 milhas (ainda sem somar as 66.289 milhas navegadas na cabotagem, como dito no final do quarto parágrafo acima). Aqui, a surpresa. Tenho anotado o total de 352.765 milhas navegadas (foto nº 1),¹² aí incluídas duas provas de mar (nos fjords da Noruega e no Mar do Japão) e alguns bordejos (para limpeza de tanques antes do *jumboizing* do “Pres. Prudente de Moraes”), mais uma viagem redonda Rio Branco (AC) x Belém x Rio Branco. Revi todas as contas que apresentavam este total e descobri que em uma soma (341.979 + 21.500, coloquei 263.479 e não 363.479), como mostra a foto nº 2. Errei na conta em cem mil milhas! Assim, o total de milhas navegadas por mim é 452.765 e não 352.765.

Dessa forma, em vez de dezesseis voltas em torno da Terra, tenho o equivalente a 20,6 voltas e, posso dizer com segurança, que naveguei o equivalente a cerca de 21 voltas em torno da Terra, pois essas viagens não foram apenas na linha do Equador. Essas mesmas 452.765 milhas equivalem a duas viagens de ida e volta Terra-Lua e mais uma viagem e meia em torno da Terra.

Embora eu tenha, efetivamente, navegado este total de milhas, entendo que é um número modesto quando comparado ao de muitos comandantes e tripulantes que, como os comandantes Ronaldo Cevidanes Nunes Machado, Paulo Afonso da Cruz Silva e José Sabatini Filho, dedicaram muito mais tempo à nossa Marinha de Comércio e que apenas no “José Bonifácio” navegaram respectivamente 750.116,¹³ 796.682 e 618.905 milhas e criaram, nesse mítico navio mínero-petrolero, a premiação “Âncora de Ouro”, para os que alcançavam a marca de quatrocentas mil milhas navegadas.

De todo modo, alegra-me saber que se eu tivesse navegado essas milhas no “José Bonifácio”, teria recebido a premiação.

Para encerrar, deixo aqui meu fraterno abraço aos citados comandantes e a todos que, com dedicação e competência, consagraram grande parte de sua vida ao transporte marítimo¹⁴ – que movimenta mais de 80%¹⁵ das cargas que suprem a Humanidade.

- 12 Esse total corresponde ao equivalente a dezesseis voltas em torno da Terra (uma volta pelo equador corresponde a 21,6 mil milhas).
- 13 O Comte. Ronaldo tem, reconhecido pela Marinha do Brasil, mais de 2 milhões de milhas navegadas em sua carreira.
- 14 Como os comandantes Ronaldo Cevidanes, Benedito Jorge Ferreira Salgado, Voltaire Silva Machado e André Sabatini Fonseca (ambos com medalhas de guerra), Alberto Mendes, João Batista de Paiva Souza e Carlos Nardin Lima, com os quais servi à minha profissão e ao Brasil.
- 15 Unctad - Review of Maritime Transport 2018. Disponível em <https://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2018_en.pdf>. Acesso: 9/10/2019, 12:03.

Reedição do livro “ História da Marinha Mercante Brasileira”

Na solenidade da Sessão de abertura das Atividades Culturais de 2020, realizada no Museu Naval, no dia 10 de Março do corrente ano, sob a Presidência do Exmo. Sr. Vice-Almirante José Carlos Mathias— Diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, presentes o Exmo. Sr. Almirante –de-Esquadra Marcos Silva Rodrigues—Secretário Geral da Marinha, o Exmo. Sr. Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira - Antigo Ministro da Marinha, o Exmo. Sr. Almirante-de-Esquadra Leonardo Puntel—Comandante de Operações Navais, outras autoridades militares e civis e , o Centro dos Capitães da Marinha Mercante - CCMM, representado pelo seu Presidente Comodoro Álvaro José de Almeida Junior e os Capitães de Longo Curso Afonso de Almeida Corrêa, Horácio Alberto Duarte, Joselito Câmara, Alberto Pereira de Aquino e Jones Alexandre Barros, foi lançada a segunda edição do Livro “ A História da Marinha Mercante Brasileira, que abrange o período de 1822 a 2019, de autoria do Ilmo. Sr. Capitão de Longo Curso Alberto Pereira de Aquino.

À Marinha, e em especial ao Exmo. Sr. Almirante-de-Esquadra Leonardo Puntel, e o Exmo. Sr. Vice-Almirante José Carlos Mathias, o Centro dos Capitães da Marinha Mercante apresenta seus profundos agradecimentos pelo empenho e esforços despendidos para a efetiva publicação desta importante obra.



“Não conheço nenhuma fórmula infalível para obter o sucesso, mas conheço uma fórmula infalível de fracassar: tentar agradar a todos.”

(John F. Kennedy).

