

C C M M



Fundado em 19 / 10 / 1933



REVISTA ELETRÔNICA



Edição 149

On line
Trimestral

Edição e arte: CLC Afonso de Almeida Corrêa



COLEÇÃO BARCOS ANTIGOS

CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE



Leia nesta edição:

Campanha da sede própria	3
Greenhouse Effect	4
HISTÓRIAS DA MARINHA MERCANTE	6
Oficial de quarto	6
Os fantasmas de navio	9
O NAVIO QUE NAVEGAVA SOZINHO	11
ARTIGOS TÉCNICOS	14
Estreito de Malacca	14
ARTE , CULTURA & EVENTOS	17
Baobá - A árvore do tempo	17
Que falta nos faz?	19

CCMM -DIRETORIA

Presidente	CLC Alvaro José de Almeida Junior
1º Vice-Presidente	CLC Paulo Afonso da Cruz Silva
2º Vice-Presidente	CLC Plinio Rodrigues Calenzo
Diretor Administrativo	CLC Horacio Alberto Duarte
Diretor Financeiro	CLC Lucival Gonçalves de Alcântara
Diretor de Com. Social	CLC Afonso de Almeida Corrêa
Diretor de Marketing	CLC Durval Menezes Gama
Diretor Procurador	CLC Raildo Viana do Nascimento Júnior
Diretor Jurídico	CLC Walter de Sá Leitão
Diretor Técnico	CLC Joselito Guerra de Andrade Câmara



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



GREENHOUSE EFFECT



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



Greenhouse effect é a denominação para Efeito Estufa, na língua inglesa. E o que vem ser realmente o Efeito Estufa?

Há muitas literaturas a respeito desse fenômeno: escolhemos como referência, pela sua simplicidade e objetividade, aquela publicada pela *NASA - National Aeronautics and Space Administration* ou Administração Nacional da Aeronáutica e Espaço, que é uma agência do Governo Federal dos Estados Unidos, responsável pela pesquisa e desenvolvimento de tecnologias e programas de exploração espacial.

Efeito Estufa, conforme definido pela *NASA*, é um processo que ocorre quando os gases na atmosfera da Terra retêm o calor do sol. Este processo torna a Terra muito mais quente do que seria sem uma atmosfera. O efeito estufa é uma das coisas que faz da Terra um lugar confortável para se viver.

Como funciona o Efeitos Estufa?



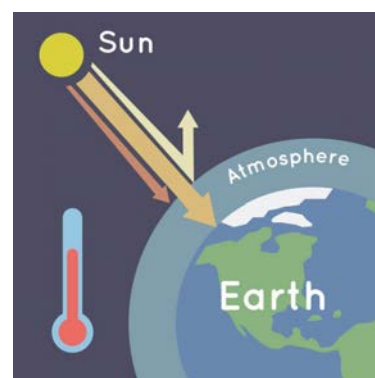
O efeito estufa funciona como estufas, que são construções com paredes e telhados de vidro, usadas para cultivar plantas, como tomates, flores tropicais e outras. Permanece quente por dentro, mesmo durante o inverno. Durante o dia, a luz do sol brilha na estufa e aquece as plantas e o ar interno. À noite, é mais frio lá fora, mas a estufa permanece bem quente por dentro. Isso ocorre porque as paredes de vidro da estufa retêm o calor do sol.



Uma estufa captura o calor do sol durante o dia. Suas paredes de vidro retêm o calor do Sol, que mantém as plantas dentro da estufa quentes - mesmo nas noites frias. Crédito: NASA / JPL-Caltech

O efeito estufa funciona da mesma maneira na Terra. Gases na atmosfera, como dióxido de carbono, metano e outros, retêm o calor como o teto de vidro de uma estufa. Esses gases de captura de calor são chamados de gases de efeito estufa.

Durante o dia, o sol brilha através da atmosfera. A superfície da Terra se aquece à luz do sol. À noite, a superfície da Terra esfria, liberando calor de volta ao ar. Mas parte do calor é retida pelos gases de efeito estufa na atmosfera. É isso que mantém nossa Terra em 14 graus Celsius, em média, quente e aconchegante.



A atmosfera da Terra retém parte do calor do Sol, impedindo-o de voltar ao espaço à noite. Crédito: NASA / JPL-Caltech

Como nós - os humanos - estamos impactando o efeito estufa?

As atividades humanas estão mudando o efeito estufa natural da Terra. A queima de combustíveis fósseis, como carvão e petróleo, coloca mais dióxido de carbono em nossa atmosfera.

A NASA observou aumentos na quantidade de dióxido de carbono e alguns outros gases de efeito estufa em nossa atmosfera. Um excesso desses gases de efeito estufa pode fazer com que a atmosfera da Terra prenda cada vez mais calor. Isso faz com que a Terra se aqueça.

O que reduz o efeito estufa na Terra?

Assim como uma estufa de vidro, a estufa da Terra também está cheia de plantas! As plantas podem ajudar a equilibrar o efeito estufa na Terra. Todas as plantas - desde árvores gigantes até pequenos fitoplâncton no oceano - absorvem dióxido de carbono e liberam oxigênio.

O oceano também absorve muito excesso de dióxido de carbono no ar. Infelizmente, o aumento do dióxido de carbono no oceano altera a água, tornando-a mais ácida. Isso é chamado de acidificação do oceano .

Água mais ácida pode ser prejudicial para muitas criaturas oceânicas, como certos mariscos e corais. O aquecimento do oceano - devido ao excesso de gases de efeito estufa na atmosfera - também pode ser prejudicial para esses organismos. As águas mais quentes são a principal causa do branqueamento de corais .



Esta fotografia mostra um coral cerebral branqueado. A principal causa do branqueamento de corais é o aquecimento dos oceanos. A acidificação dos oceanos também enfatiza as comunidades de recifes de coral. Crédito: NOAA

Fonte: Nasa - *Climate Kids* - 2020-07-04

(*) Economista . Auditor Interno. *Safety Survey. Tow Master*. Instrutor qualificado pela Academia Marítima de Warsash (U.K). Instrutor de Proteção do Navio - *ISPS Code* credenciado pela DPC . Ex-instrutor do CIABA / CIAGA / FEMAR / DLA Internacional. Ex-professor das Faculdades Integradas Colégio Moderno. Consultor técnico na ASM Marítima . Consultor em Gestão imobiliária na Imobiliária Afonso Corrêa Imóveis.

Oficial de quarto



CMT (Adv.) Rômulo Augustus Pereira de Souza - CLC
rotus@outlook.com.br



Quando em viagem, ao anoitecer, os navios ligam suas luzes de navegação, ficando as demais desligadas da proa ao passadiço, conforme as regras internacionais para evitar abalroamentos. Então, em mar calmo, céu limpo e sem lua -, sob a imensa cúpula hemisférica polvilhada de estrelas -, olhando para cima, tem-se a sensação de ser/estar o/no centro do universo. É grandeza que esmaga. O branco bigode da água cortada pela quilha e a esteira de miríades de micro-organismos fosforescentes completam o quadro.

Quem, em noites assim, tirou quarto num passadiço, há de ter experimentado, reverente, o assombro que dá asas à imaginação e predispõe ao misticismo.

Em tal cenário, na década de sessenta navega um navio petroleiro na linha do Golfo Pérsico. São duas horas de um novo dia. A tripulação dorme. Na ponte de comando soam duas pancadas dobradas de sino, anunciando meio quarto passado. Na asa do passadiço, num banco alto, vê-se o vulto do oficial de quarto. Não há timoneiro no leme. A agulha giroscópica e o piloto automático governam o navio e o mantém no rumo. Na penumbra, a luminescência verde do radar em stand-by e o brilho mortiço dos mostradores da bitácula e demais instrumentos localizados nas anteparas por antearé do leme. Alheio às maravilhas que o cercam, o solitário oficial de quarto resmunga: “dá cinco horas e não dá quatro...!”.

Ideias vêm e vão, preenchendo o tempo que não passa. Sopra um ventinho chato, aumentado pelo deslocamento do navio. O oficial de quarto se orgulha da profissão. Porém ali, naquele passadiço, sente-se numa espécie de armadilha na qual entrou pelos próprios pés. Liberdade trocada por prisão remunerada, perdida com a mocidade vivida em capítulos.

Os vivos, os mortos e os que andam no mar...

Três horas e cinquenta minutos. O Imediato aparece no passadiço. Debaixo do braço suas tábuas HO 249 -, última palavra em cálculos de ponto de estrelas - (das quais tem muito ciúme) -, adquiridas na América. Chega de bom humor, puxando conversa.

“-E aí seu piloto? Como é que lhe trataram?”

“-Tudo nos conformes. O Codó (marinheiro de quarto) é que hoje está atacado. Teve até caso de disco voador”.

“-Ele que viu?”

“-É. Mas diz que faz tempo...”

“-Pois olha meu bom piloto -; então são dois que viram, porque eu também vi”.

Fim de quarto. Quatro horas justas. Soam quatro pancadas dobradas. Hora da rendição. O oficial de quarto passou o serviço, quer descer, pular no beliche e dormir. O problema é que o Imediato não parece disposto a deixar morrer o assunto dos discos voadores.

“Pra quê fui falar nisso?” – pensa.

Tarde demais:

“- É como lhe digo seu piloto. Você é novo nesta vida, vai ver ainda muita coisa, até mais estranha. Sabe o Ibrahim Sued, aquele da coluna social?”.

O oficial de quarto balança a cabeça. Melhor apenas escutar...

“-Então! Em 1952, no litoral de Ubatuba, uns pescadores viram algo no céu, como fogos de artifício explodindo. Só que não ouviram nenhum som, nada. Depois, encontraram na praia uns fragmentos metálicos que acabaram chegando ao Ibrahim Sued. Ele não disse como, nem importa. Ele mandou analisar as tais amostras num laboratório nos Estados Unidos e segundo publicou no “O Globo”, tratava-se de alumínio. Até aí, nada de mais. Só que o grau de pureza era impossível de obter por qualquer processo de metalurgia conhecido. Não que eu acredite no Ibrahim. Mas ele tinha nome no jornalismo, não precisava daquilo para se promover. Negócio dele era colonismo social. Mas sacanearam ele tanto, que nunca mais tocou no assunto”.

E continuou -, alheio à presença do mudo interlocutor:

“-Mais tarde é que liguei os fatos, quase um ano depois da tal notícia, navegando exatamente na costa de Ubatuba. Ia fazer o quarto D’alva, mas às duas e meia o marinheiro bateu na porta do camarote, que o comandante mandava subir como estivesse”! Pensei no pior, subi de cuecas, do jeito que estava. Chego afobado no passadiço, encontro lá o comandante – o Silva -, “Boi de Lona” –, deve ter ouvido falar. Estava também o Bilico, na asa de boreste, de binóculos apontados para o céu. Lógico, fiquei puto! Acordado daquele jeito pra nada”!

“Como eu aqui, morrendo de sono!” -, pensou o oficial de quarto, enquanto o Imediato prosseguia:

“-Então o Silva falou pra pegar o binóculo e olhar para Achernar. Foi quando avistei algo com brilho fixo, como Vênus no apogeu. E, no que vi, pensei ter matado a charada e achei de tirar um sarro -, logo em cima do “Boi de Lona”!

O Imediato completou, sacudindo a cabeça:

“E cai na asneira de dizer pra ele: O meu bom capitão já ouviu falar do satélite Eco”?

E meio que rindo, a recapturar o momento:

“-Pois foi acabar de falar e levar esporro”.

“-Vê se te enxerga Imediato! Tenho trinta anos de mar!”

“-Obedeci meio desbundado. Voltei a observar o fenômeno convencido de que era o satélite Eco. E foi aí que percebi!”.

O oficial de quarto sentiu a deixa, na pausa do narrador. Devia dizer qualquer coisa, senão pegava mal. Colocou na voz o tom apropriado e indagou:

“-Não era o tal satélite?”.

“-Não era não. Quis dar uma de gato-mestre, não observei o movimento do objeto antes de falar. Não precisava nem cursar astronomia pra saber que estrelas se movimentam no mesmo sentido. Não dava a mancada que eu dei”.

O oficial de quarto ignorou a referência depreciativa aos seus conhecimentos, ou à falta deles. Preferiu perguntar:

“- E aquele não se movia assim?”

“-Não. O tal objeto foi de Achernar para Canopus, depois para Sirius, daí até Procyon. Então parou! Aí eu é que tomei um susto”.

“-Quer dizer...”“

-Isto mesmo que você pensou. Aquilo cagava para a mecânica celeste, seu piloto. Mas o pior

veio depois, quando o tal objeto inverteu novamente o rumo para Achernar, num movimento pendular. Ia e vinha. O “Boi” deu de mão no sextante, medimos o arco de céu coberto pelo movimento e tomamos o tempo no cronômetro. Mas para calcular a velocidade do objeto faltava um elemento. Então resolvemos estimar sua altura em dez mil pés -, altitude de voo de avião comercial. E sabe qual foi a velocidade que calculamos?”.

O Imediato interrompeu a narrativa para acender uma cigarrilha e olhou para o oficial de quarto, retardando, para maior efeito, o ponto alto da história. E disse:

“-Foram vinte mil quilômetros por hora, seu piloto! Vinte mil! Isso, se aquilo estivesse a apenas dez mil pés. E quanto mais alto, maior seria a velocidade”.

“-E aí?”.

“-Bom. Ai ficamos umas duas horas a observar o fenômeno e ver no que dava. E deu. Ao terminar outro daqueles movimentos, disparou como meteoro com rastro luminoso e desapareceu. Depois discutimos o que fazer, mas o Silva não deixou botar no diário, nem comunicar. Disse que não estava aí pra ser gozado pelos colegas. Eu é que fiquei com os cálculos. Até hoje tenho em casa”.

O relógio do passadiço marcava quatro e dez. O oficial decidiu-se. Descia de qualquer jeito. Mas no que ia abrindo a boca o Imediato antecipou-se:

“Pois é, seu piloto. Agora desce, vai descansar a cabeça, que essa sua conversa está me atrapalhando. Você está com a vida ganha, mas eu tenho que preparar meu céu para o ponto.”

O oficial desce do passadiço ruminando: “Um dia eu chego lá, seus cascudos...”.

São cinco horas. No camarote, cortinas corridas contra o sol que vai nascer, o oficial dorme, embalado pelo suave balanço e pela cantiga de ninar que vem do coração do navio, pulsando no motor principal. Dorme o oficial e sonha, quem sabe, com realidades onde discos voadores existem. E nas quais comanda um navio que navega com a velocidade do pensamento, de volta para casa. Dorme o oficial no útero do leviatan que segue seu rumo -, apenas um ponto na vastidão do mar oceano, levando para longe...

Acima, no firmamento, o eterno luzeiro das estrelas a piscar, aguardando os argonautas do futuro.

Para Quem Não é do Ramo: Nota Talvez Explicativa.

No século passado, na década de sessenta, navegar era – ainda - um pouco de arte, ciência e talento individual. Embora não como na marinha à pano, quando eram fundamentais a percepção marinha do melhor aproveitamento dos ventos e habilidade na manobra do velame. Hoje novamente em alta, como esporte náutico e aventura.

Mas na marinha de comércio, na mencionada década de sessenta, era comum (ainda) que um oficial de náutica, após obter a carta de primeiro piloto, adquirisse seu próprio sextante (*como o invejado Plath alemão que custava em torno de trezentos dólares*).

Com o advento dos satélites e computadores tudo isso passou à história e em breve só poderá ser visto nos museus. Por alguns dólares se compra um GPS, que pode ser colocado até numa bicicleta, fornecendo latitude e longitude com erro de menos de metro. Isso, noite e dia, sob quaisquer condições de céu.

Com os cronômetros de corda, imprescindíveis para aferição da longitude, não foi diferente. Ainda existem a bordo por imposição da legislação. Embora qualquer camelô venda relógios de maior precisão.

Contam atualmente os navios com recursos e equipamentos sequer sonhados então. Pouco restou da antiga arte. E a transição foi tão rápida..., deu-se em poucas décadas. Quem arriscaria

dizer o que ainda virá?

Ficou nos velhos sobreviventes a lembrança nostálgica das antigas tradições. E uma vaga saudade, até mesmo da canseira que dava. Do tempo, em que se dizia com orgulho: - *Há aqueles que levam o navio e aqueles que o navio leva.*

Agora, não mais. Este século já prenuncia o desaparecimento das tripulações embarcadas quando entrarem em cena os navios-drone controlados de terra. O que não será bom nem mau. Apenas será.

Os fantasmas de navios



CLC – Alberto Pereira de Aquino
apanavigator2@gmail.com



Antigamente, acho que era tradição todo navio, para ser destaque entre os demais navios de uma frota, deveria ter, pelo menos, um fantasma para assombrar algum membro de sua tripulação, que tinha o poder de vê-los.

Os motivos alegados para a existência de fantasmas a bordo eram muitos.

Para se ter um fantasma a bordo não era necessário que o navio fosse velho. Às vezes os fantasmas eram de operários que haviam morrido a bordo, durante a sua construção.

Às vezes, eram tripulantes que tinham morrido durante uma viagem e os seus corpos tinham sido lançados ao mar ou que haviam desaparecido de bordo misteriosamente, durante uma travessia.

Outros fantasmas eram de tripulantes que tinham vivido muitos anos em um determinado navio e tinham muito carinho por ele e por isso, quando faleciam, o seu espírito voltava para protegê-lo.

As aparições podiam ser verdadeiras ou fantasiosas. Mas os tripulantes, daqueles navios, sempre tinham respeito, quando se falava sobre o assunto. Duvidar jamais! Porque, afinal, deveria existir alguma razão para o ditado espanhol:

“Yo no creo en brujas pero que las hay, las hay”.

Quanto a mim, pessoalmente, nunca vivi tal experiência. Mas tive notícia de um fato que aconteceu em um navio em que estava embarcado.

No início do ano de 1960, embarcado como 2º Piloto no N/T “Presidente Getúlio”, participei de uma viagem que teve uma duração relativamente longa, com o roteiro: Salvador (Bahia), Willemstad (Curaçao), Dakar (Senegal), Ceuta (Marrocos Espanhol), Rotterdam (Holanda), Maracaibo (Venezuela) e Santos.



NT “PRESIDENTE GETÚLIO”

Em Rotterdam tivemos uma estadia longa devido ao fato do navio estar docado em seco, para reparos e vistorias, no estaleiro Verolme, situado na localidade Botlek, onde ele foi construído no ano anterior.

O N/T “Presidente Getúlio” era um navio em que o Comandante, Imediato, Pilotos, Comissário e Radiotelegrafistas tinham acomodações na superestrutura de meia-nau e o Chefe de Máquinas, Maquinistas, Tripulação de Máquinas, Convés e Câmara ocupavam acomodações na superestrutura de ré, que era ligada, à de meia-nau, por uma passarela elevada sobre o convés.

As refeições eram feitas, na superestrutura de ré, em três ambientes separados para Oficiais, Suboficiais e demais tripulantes.

Assim, devido essa separação física dos tripulantes, muitos fatos do cotidiano que aconteciam na popa, ficavam restritos aos que lá viviam e só o Comandante e o Imediato tomavam conhecimento.

Um desses fatos foi o do desembarque do Chefe de Máquinas que regressou para o Brasil e foi substituído, às pressas, por um Chefe de Máquinas bastante idoso, que chegou do Brasil.

O novo Chefe, segundo boato que corria, teria sido enviado apenas para despachar o navio, a condução efetiva das máquinas seria feita pelo 2º Maquinista e pelos três Terceiros Maquinista, que eram excelentes profissionais.

Dias antes da saída do navio seguir viagem com destino a Maracaíbo, correu a notícia de que o nosso antigo Chefe de Máquinas havia falecido vítima de câncer, no Rio de Janeiro. Só então tivemos explicação para o motivo do seu desembarque repentino em Rotterdam. Talvez a sua doença fosse incurável e ele pretendesse passar os seus últimos dias junto à sua família. Lamentamos muito a sua perda. O Chefe de Máquinas que assumiu era um baiano que, por suas características físicas, tinha a imponência de um Rei Nagô, mas era muito cordial.

Passados alguns dias de viagem, ele perguntou ao 2º Maquinista quem era aquela pessoa magra e alta, que ele via em frente ao seu camarote, sempre vestindo uma japona e fumando cigarro com uma piteira dourada. Ele perguntou por que nunca o tinha visto durante as refeições e queria saber se era tripulante da sua Seção.

O Segundo logo compreendeu que a pessoa descrita era a do antigo Chefe de Máquinas, que havia falecido e que não era conhecida do novo Chefe!

A notícia logo correu o navio, mas logo caiu no esquecimento e não se falou mais no assunto.

Passados muitos anos, estando no consultório de um cardiologista, na Ilha do Governador, esperando a minha vez, para ser atendido, encontrei um conhecido que não via há muitos anos. Na ocasião, ele me perguntou o que havia feito todos aqueles anos passados.

Quando mencionei minhas viagens na Fronape, um rapaz, que também aguardava ser atendido, pediu desculpa e perguntou se eu havia conhecido o seu pai, que era Chefe de Máquinas e mencionou o seu nome. Por uma grande coincidência ele era filho do Chefe de Máquinas que havia falecido.

Fiquei surpreso, pois não sabia que o antigo Chefe residia na Ilha, com sua família.

Aproveitei para contar a ele a história ocorrida a bordo e ele ficou satisfeito em saber que o seu pai era muito estimado e que todos lamentaram a sua perda.

O navio “Presidente Getúlio”, há muito tempo, foi para o desmanche. Não sei se após o meu desembarque, o fato da “aparição” do Chefe se repetiu.

Repetindo Shakespeare: “Há mais coisas entre o Céu e a Terra do que supõe a nossa vã filosofia”.



O navio que navegava sozinho



CLC – Plínio R Calenzo



A arte de ouvir e contar histórias – uma tradição e expertise natural marinheira que parece ter surgido junto à própria arte da navegação– aliada aos navios de salvatagem marítima, torna-se material para uma infinidade de contos ou matérias (de acordo com a forma que se deseje dar e o grau de veracidade que se aplique) que, num piscar de olhos, transportam a nós marinheiros ao local dos fatos, por mais longínquos que estejam situados no tempo e no espaço. Para um marinheiro, de fato, nenhuma história é antiga demais ou distante demais para embarcá-lo e fazê-lo viver a história como se sua fosse; fazê-lo “calçar os sapatos do colega” e transportá-lo para um momento de tensão ou alegria. Essa não é tarefa difícil, já que todo marinheiro é por ofício empático, o mar cria sobremaneira a empatia em seus homens.

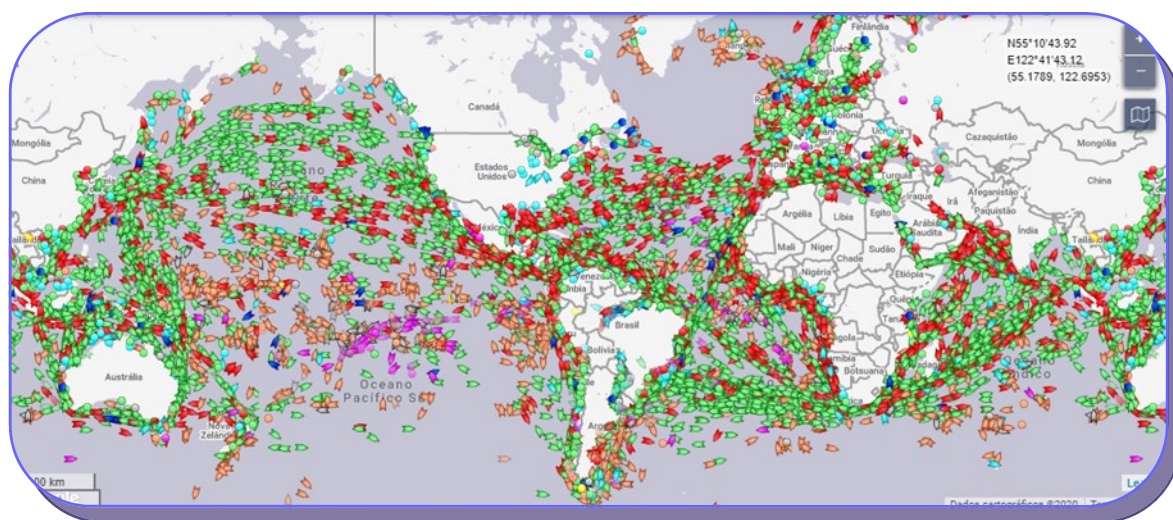
Há alguns anos, em uma noite atipicamente tranqüila no passadiço do “ECO-OCTO”, eu e um colega navegávamos e contávamos histórias de autorias já perdidas, ouvi a história de um navio de passageiros que há anos estaria a deriva no Oceano Atlântico. A princípio, confesso, fiquei bastante incrédulo sobre o que ouvia, mas ao fim do quarto, sozinho em meu camarote, como a história não me saía da cabeça e com a curiosidade tipicamente marinheira, resolvi investigá-la e acabei por me deparar com o artigo do Sr. Brad Smithfield, editor do “*The Vintage News*”, que confirmava o que havia ouvido. Parecia, então, haver de fato um navio a deriva no Oceano Atlântico.



Imagine você, navegador experiente, contando com décadas no passadiço de um navio, se deparar com um ponto no radar (embarcação) com pouquíssimo seguimento, mas mesmo assim em rumo de colisão. Como qualquer nauta experiente, passa a realizar as manobras evasivas típicas para a situação e quando se aproxima do alvo observa que se trata de um navio de passageiro. Intrigado

você pega seu binóculo e dá uma boa olhada para o navio, mas essa embarcação está diferente das centenas de navios de passageiros que você já viu, pois apesar do sol intenso, não há passageiros no convés fazendo suas caminhadas, na piscina também não há ninguém, tampouco há bandeira no mastro ou fumaça saindo da chaminé. Então, você aumenta o zoom do binóculo e constata não há movimento no passadiço. O navio está aproado para nenhuma rota conhecida e você o chama no rádio VHF, mas não há resposta. Você procura o navio no seu AIS e nada aparece. Bizarro? Imagine então esse navio nas mesmas condições, mas dessa vez a noite e em um nevoeiro e tem-se uma verdadeira história de navio mal-assombrado.

Histórias de navios que navegam sozinhos existem há séculos, o próprio D. Pedro II, enquanto imperador do Brasil, foi testemunha ocular de uma dessas naves. Há que se reconhecer, entretanto, que não é fácil acreditar em histórias de navios misteriosos que aparecem à deriva no meio do oceano, sem nada que justifique suas presenças. Com o incremento da tecnologia de posicionamento global, monitoramento via satélite, boias de escuta oceânica e cerca de 51.000 navios singrando os mares do mundo 24 horas por dia, sete dias por semana; as histórias de navios mal-assombrados ficam ainda mais difíceis de serem creditadas como verdadeiras.



A foto acima foi retirada do site do Marine Traffic e cada um dos pontos coloridos representa um navio no mar.

No que pese a dificuldade em lidar com histórias de navios mal-assombrados em pleno século XXI, na era da tecnologia, de fato o navio de passageiros “LYUBOV ORLOVA” ficou por anos à deriva no Oceano Atlântico, sem nenhum tripulante a bordo e com passageiros um tanto quanto incomuns: ratos canibais que o infestavam.

O “LYUBOV ORLOVA” foi construído em 1976, na antiga Iugoslávia, para integrar a frota mercante da extinta União das Repúblicas Socialistas Soviéticas. O navio fazia parte de um esforço da URSS em explorar o continente Antártico e deveria navegar no círculo polar (latitudes acima de 60°). Era munido de equipamentos modernos e casco reforçado, propício para o tipo de missão a que se destinava, e foi batizado com nome de uma famosa artista soviética do cinema.

Após vários anos de serviço o antigo navio soviético foi apreendido pelas autoridades canadenses que alegaram débitos não pagos por sua operadora. Dessa forma, o navio ficou retido no porto de St. John’s em Newfoundland. Na época o navio foi avaliado em cerca de 800 mil dólares e vendido para ser sucateado na República Dominicana. Determinado seu corte, uma empresa de rebocadores local foi contratada para realizar o reboque do Canadá para República Dominicana, entretanto durante a singradura o reboque enfrentou condição climática desfavorável (mal tempo) e o rebocador acabou perdendo o navio em janeiro de 2013. O próprio rebocador fez várias buscas pelo navio, mas por fim o comandante do Rebocador considerou que o navio fora a pique.

Mais tarde o Departamento de Transporte do Canadá, órgão ligado ao governo canadense responsável pela maioria das legislações de transporte daquele país, declarou que o navio não colocaria em risco as instalações offshore canadenses, tampouco os navios que singravam nas águas jurisdicionais canadenses, contrariando especialistas que declararam que se o navio realmente não estivesse de fato naufragado, representaria risco aos demais navios que navegavam pelo Oceano Atlântico.

Nove dias após a declaração oficial do governo canadense, o rebocador de salvatagem “ATLANTIC HAWK” encontrou o navio à deriva e conseguiu conectar seu cabo de reboque na proa do navio, entretanto, nenhum órgão ou empresa se responsabilizou pelo reboque, de tal forma que o governo canadense ordenou ao rebocador que largasse o navio a própria sorte novamente. Segundo declaração do departamento de transporte canadense, “... o navio estava derivando em águas internacionais e, considerando os padrões de vento e corrente predominante, era improvável que o navio voltasse a entrar em águas sob jurisdição do Canadá...”

Em março de 2013 a guarda costeira da Irlanda recebeu um sinal de socorro vindo do “LYUBOV ORLOVA”. O sinal teve origem na EPIRB do navio, cerca de 700 milhas a leste da costa da Irlanda. A EPIRB é um dispositivo rádio de emergência, localizado usualmente na asa do passadiço, que é automaticamente ativado quando em contato com a água. Em casos de naufrágio, a EPIRB é capaz de flutuar por conta própria e emite sinais rádio com o nome, posição latitude e longitude do navio que são captados por satélites de comunicação. As EPIRBs possuem, ainda, baterias que são capazes de funcionar por vários dias e emitem sinais continuamente.



Nesse quadro, o governo irlandês desviou alguns satélites para fazer uma varredura na área indicada pelo sinal da EPIRB a fim de localizar o navio. Entretanto, nada foi detectado pelos satélites e dessa forma, mais uma vez, as autoridades deduziram que o navio fora a pique.

Contudo, pouco tempo depois se apurou que o sinal da EPIRB detectado não era do número de série da EPIRB do navio, mas sim de uma de suas baleeiras. Dessa forma, alguns especialistas acreditam que um dos barcos salva-vidas (baleeiras) do navio pode ter se desprendido e caído no mar, posto que, caso o navio efetivamente fosse a pique, a EPIRB do navio seria efetivamente acionada.

No que pese o intenso tráfego marítimo que elimina fronteiras e tem papel de destaque na imensa aldeia global, bem como toda tecnologia de monitoramento do século XXI que transformou o mundo num grande e integrado Big Brother nos moldes antevistos de George Orwell; ainda há aqueles que acreditam que o “LYUBOV ORLOVA” continua derivando pelo Oceano Atlântico, somente com seus passageiros ratos canibais à bordo.



Estreito de Malacca

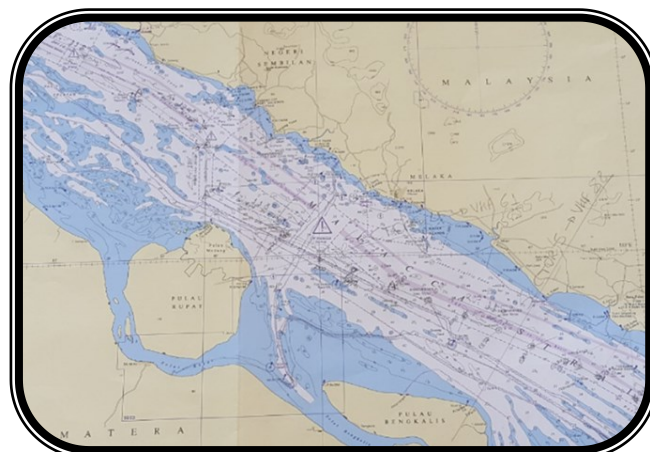


CLC Ricardo Monteiro
ricardo.monteirobr@hotmail.com.



O Estreito de Malaca fica localizado entre Malásia e uma Ilha da Indonésia de Sumatra. O estreito faz a rota mais importante do mundo, rumo a Cingapura ou China, principalmente sob ponto de vista econômico e estratégico, onde é considerado o principal canal da navegação entre os Oceanos Pacífico e o Índico. Nele nós temos canais delimitados com a Separação de Tráfego, embarcações restritas pelo calado, com canal dragado para passar sem anormalidades.

O estreito é separado por nove setores com seus respectivos canais VHF, nas quais devemos informá-los quando entramos em cada parte para que a estação costeira tenha ciência de todos que passam por lá. Antigamente, o estreito era alvo constante de piratas, mas ainda temos relatos, mesmo com a queda significativa do número de ataques na região. Durante a travessia, encontramos alguns cascos soçobrados, devido às guerras anteriores, representando um risco a navegação de todos, porém estão bem delimitados nas cartas náuticas.



Carta náutica mostrando as Zonas de Separação de Tráfego - TSS

O estreito liga o mar de Andamão, ao norte, ao mar da China Meridional, ao sul. Seu comprimento é de 805 km e sua largura, entre 50 e 180 km. Na extremidade meridional do estreito está o arquipélago de Riau, que integra a província indonésia das ilhas Riau.

O principal rio da península Malaia a desaguar no estreito é o Perak. Da ilha de Sumatra desaguardos rios *Bila*, *Barumun*, *Rokan*, *Siak* e *Kampar*. Os principais portos que se situam no estreito são Malaca, George Town e Singapura.

Como uma encruzilhada de comércio entre o Oceano Índico e Ásia Oriental, o arquipélago malaio tem sido consistentemente uma região rica, diversificada, e politicamente importante. O Islam começou a se espalhar na região através do comércio não muito tempo depois da vida do Profeta Muhammad. Durante séculos, o povo do Sudeste Asiático começou lentamente a aceitar o Islam e criar cidades e reinos muçulmanos.

Talvez o mais importante desses reinos era o Sultanato de Malaca (Melaka em malaio), que atingiu o seu auge em meados dos anos 1400. Como um reino poderoso e influente, a contínua expansão do Islam estava intrinsecamente ligada à ascensão do Sultanato de Malaca. Infelizmente, no entanto, o Sultanato de Malaca não duraria muito, com a chegada do recém-poderoso Portugal conquistando o reino em 1511 e iniciando um período de dominação Europeia secular.



Por volta do ano 1400, um rei local, Iskender Shah, estabeleceu um novo reino na localização atual de Malaca, na costa norte do Estreito de Malaca. Alguns relatos atestam que ele era um convertido ao Islam, enquanto outros não sustentam esta teoria. Em qualquer caso, dentro de algumas décadas, o sultanato que ele fundou, o Sultanato de Malaca, tornou-se um dos principais promotores do Islam na região.

Como um reino poderoso e expansivo, o Sultanato de Malaca fornecia uma cultura comum para a região circundante em que os estados vizinhos tentaram adotar. Esta cultura unificada ajudou a desencadear a propagação do Islam em toda a região. Adotar a cultura malaia e se converter ao Islam eram atos tão ligados que era dito quando alguém se tornava muçulmano, *Masuk Melayu*, o que significa que “entrou no reino dos malaios”.

Somando-se a expansão do islamismo na região foi a presença contínua dos comerciantes muçulmanos indianos e árabes vindos do Ocidente e trazendo a sua religião com eles e espalhando-a para a população local. Outro fator foram inúmeras visitas pelo Almirante muçulmano chinês Zheng He (que é conhecido como Cheng Ho no Sudeste Asiático), que ajudou a disseminar o islamismo em todo o arquipélago malaio. É importante notar que, como a região fez o seu caminho lentamente para o Islam, não houveram conversões forçadas para a religião.

No final dos anos 1400, o Reino de Portugal começou a procurar novas oportunidades de comércio em alto-mar. Ao invés de depender de rotas terrestres para mercados de especiarias asiáticas (que foram dominadas pelos venezianos). Os portugueses decidiram encontrar um caminho marítimo para a China. O explorador Vasco da Gama conseguiu navegar ao redor do extremo sul da África no final dos anos 1400, com o auxílio de navegadores muçulmanos que estavam familiarizados com o Oceano Índico.

Com esta nova descoberta na Europa, Portugal tornou-se rapidamente um poder naval no Oceano Índico e tentou dominar o mercado de especiarias asiáticas. Depois de estabelecer bases nas cidades indianas, como Goa e Calecute por volta de 1510, Portugal olhou para o Oriente para expandir o seu império comercial. Em 1511, eles decidiram conquistar o importante porto de Malaca para controlar o comércio com a China. No início, eles tentaram criar relações de amizade com o sultão de Malaca, Mahmud Shah e usar isso como um ponto de apoio no reino. No entanto, depois de serem avisados por muçulmanos Tamil que tinham visto atrocidades portuguesas em Goa, o Sultão Mahmud recusou-se a permitir que os portugueses entrassem na cidade.

Como resultado, em 25 de Julho de 1511, o comandante Português, Afonso de Albuquerque, começou um assalto à cidade. Apesar de aliar-se com os países muçulmanos vizinhos, o sultanato foi incapaz de resistir ao poder de fogo e armas portuguesas superiores, e no final de Agosto, a cidade foi conquistada.

Os portugueses logo começaram a construção de uma fortaleza, conhecida como *A Famosa*, que ajudou a protegê-los na cidade de contra-ataques malaios. Grande parte do centro da cidade, incluindo as principais mesquitas e edifícios governamentais, foram destruídas para fornecer pedras para a fortaleza. Este foi o fim oficial do Sultanato de Malaca já que a região ficou no domínio estrangeiro, pela primeira vez em sua história.



Durante os próximos 150 anos, os portugueses iriam controlar o famoso e rico Estreito de Malaca e tentar subjugar a população local dos malaios. As tentativas de converter as pessoas ao catolicismo no geral foram um fracasso, mas a dominação econômica e política da região que se tornaria mais tarde a Malásia e Indonésia continuariam até o século 20. Após os portugueses vieram os holandeses em 1600 e os britânicos em 1800. Apesar do período colonial europeu, o Islam continuou a florescer na região e ainda fornece a base para a sociedade no Sudeste Asiático.

Importância econômica

Dos pontos de vista econômico e estratégico, o Estreito de Malacca faz parte de uma das rotas marítimas mais importantes do mundo. O estreito é o principal canal de navegação entre o Oceano Índico e o Oceano Pacífico que liga as principais economias asiáticas, como Índia, China, Japão e Coreia do Sul. Mais de 50.000 viagens passam pelo estreito por ano, transportando cerca de um quarto dos bens comercializados no mundo, incluindo petróleo, manufaturados chineses, entre outros.

Cerca de um quarto de todo o petróleo transportado por mar passa por Malacca, principalmente a partir do Golfo Pérsico para os mercados de China e Cingapura. O tamanho máximo de um navio que pode fazer a passagem através do estreito é referido como Malaccamax. O estreito não é profundo o suficiente, com 25 metros, para permitir que alguns dos maiores navios (principalmente petroleiros) possam utilizá-lo em plenas condições de carregamento máximo. Um navio que excede o padrão Malaccamax normalmente usará o Estreito de Lombok, vizinho de Malacca.

No ponto conhecido como canal Phillips, perto do sul de Cingapura, o Estreito de Malaca restringe seu tamanho natural a 2,8 km de largura, criando um dos pontos de estrangulamento de tráfego mais consideráveis do planeta.

Problemas com pirataria e risco de acidentes

A pirataria tem sido um problema no estreito na última década, com vários ataques, principalmente em sua entrada ao leste.

As Marinhas regionais, principalmente a malaia, intensificaram suas patrulhas da área a partir de Julho de 2004. Posteriormente, os ataques a navios no Estreito de Malaca caíram, para cerca de 80 em 2005 e 50 em 2006, até redução quase a zero nos últimos anos.

Uma curiosidade sobre as particularidades do estreito é que nele ocorreram cerca de 34 naufrágios, alguns que datam da década do século XIX. Tais embarcações afundadas representam riscos de colisões para navios comerciais, principalmente na área de evolução na entrada da zona de profundidade mínima de 25 metros. Uma rota que passa pelo estreito de Malacca, geralmente, tem sua velocidade reduzida nestas áreas, principalmente pelo fato de navios até mesmo maiores do que 350 metros de extensão utilizarem a passagem.

Por fim, as constantes queimadas nas florestas tropicais de Sumatra causam risco iminente à navegação no local não pela presença do fogo em si, mas pela fumaça transportada pelas correntes de ar que, ao adentrarem o estreito, reduzem significativamente a visibilidade e comprometem a segurança operacional de um navio.

Capitães já relataram que, em condições extremas, passaram através de nuvens de fumaça que causaram tamanha perda de visibilidade à frente do navio que a navegação foi feita apenas por instrumentos, uma vez que só seria possível a visualização de 500 metros ao horizonte.



A grande inquietude do governo chinês, porém, deve-se a presença norte-americana nas águas do pacífico asiático. Há uma crescente noção entre analistas estratégicos chineses de que o Estreito de Malaca é uma localização estratégica para Washington na busca de proeminência geopolítica, no controle do fluxo de energia mundial e para averiguação da ascensão da China e de outras potências.

Desde 2003, diversas medidas foram tomadas na tentativa de mitigar esse problema, como um crescimento dos investimentos estatais na região, além de leis que garantem a participação chinesa em potenciais recursos de hidrocarbono no Mar do Sul da China, a fim de alargar a capacidade energética do país, e uma assistência aos Estados litorâneos do estreito com o intuito de aprimorar a segurança.

Sem dúvida, o Estreito de Malaca se apresenta como uma *liability* ao governo de Beijing, tendo em vista seu papel crucial para o fornecimento de energia para a nação asiática e de garantia para a estabilidade econômica e política do país. A dependência na pequena passagem marítima tem se mostrado cada vez mais preocupante, ao ponto de medidas já mencionadas no texto terem sido tomadas e da crescente desconfiança dos líderes do Partido Comunista em relação às nações que permeiam o estreito e o papel dos Estados Unidos na região.

Baobá – A Árvore do Tempo



* Wesley Collyer
wesleycollyer@outlook.com



O baobá é nativo da ilha de Madagascar, de diversos países africanos e da Austrália e é considerado uma preciosidade não só pela sua raridade, beleza e imponência, mas também pela sua utilidade. É um dos mais exóticos e provavelmente o maior vegetal da Natureza, considerado por muitos a mais bonita dentre todas as espécies vegetais. Sua grande copa abriga sempre centenas de pássaros em fase de reprodução, daí ser chamado de "árvore dos pássaros".

Estudos efetuados em alguns baobás, que ainda vivem, comprovam que muitos deles já estavam na idade adulta na época de Cristo. Dizem os pesquisadores que o baobá vive de 2 mil a 6 mil anos. Por isso, também é conhecida como "árvore do tempo".

Em sua fase adulta (depois de mil anos) pode chegar aos 30 metros de altura e são necessários 13 homens para abraçar o seu tronco gigante (20 m), que, aliás, pode armazenar até 120.000 litros de água e servir como cisterna comunitária ou mesmo como moradia. As tribos nômades africanas utilizam o baobá como ponto de referência nas suas migrações. Dizem os nativos que quando morrem, suas almas passam a viver nos troncos dos baobás e muitos troncos já foram usados como sarcófagos de chefes guerreiros poderosos, para que vivessem até a eternidade.

Por todas essas características, algumas comunidades africanas o consideram sagrado. Em Madagascar foi proclamada árvore nacional e no Senegal está no emblema do país.

A casca do tronco apresenta 44% de celulose, o que significa fibras para confecção de sacos, cordas, tecidos e papel de luxo; do seu tronco constroem-se barcos. Como tudo no baobá serve para a sobrevivência do ser humano, é também conhecido como "árvore-mãe".

As folhas do baobá podem alcançar até 1 m de comprimento; cozidas em água e sal, são comidas como verduras. Trituradas, junto com as raízes, têm diversas aplicações medicinais. Seu fruto é do tamanho de uma abóbora que contém sementes parecidas com avelãs; podem ser comidas verdes ou sob a forma de suco; também podem ser secadas e armazenadas para épocas de necessidade e são ricas em vitaminas e sais minerais.

Suas flores têm 20 cm de diâmetro e parecem estar penduradas de cabeça para baixo, em forma de sino e têm apenas 24 horas de vida, mas, nesse tempo, mudam de cor, passam do branco para o creme, castanho, vinho, marrom e terminam em violeta, a cor da paixão.

Foi no Parque Nacional de Nairobi, no Quênia, junto à "árvore do tempo" que a Princesa Elizabeth II, em 1952, soube da morte do seu pai, o Rei Jorge VI, e que, por consequência, havia se tornado a Rainha da Inglaterra. Assim, o baobá passou a ser conhecido também como a "árvore da premonição".

Segundo o pesquisador Câmara Cascudo, o baobá chegou ao Brasil pelas mãos dos escravos africanos, para fins de culto religioso, especialmente o candomblé. Em Pernambuco e no Rio Grande do Norte está o maior número dessas árvores e algumas passam por processo de tombamento pelo patrimônio público. Na Bahia, uma delas está localizada dentro de um terreiro.

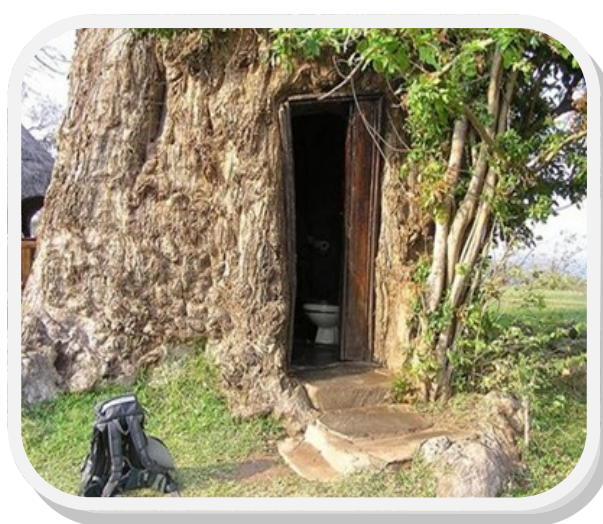
Dizem que os baobás têm o poder do encantamento. O poeta, advogado e escritor Diógenes da Cunha

Lima comprou um terreno em Natal, no Rio Grande do Norte, por US\$ 100 mil para salvar uma dessas árvores, que se tornou conhecida como o “baobá do poeta”.

No Brasil também é conhecida como “árvore dos dez mil anos” e “árvore do pequeno príncipe”, porque dizem que foi em Natal, no RN, que Saint-Exupéry conheceu o baobá. Mas, basta que nos lembremos que ele voou para o Norte da África muito antes de vir ao Brasil, para entendermos que é uma lenda brasileira. Aliás, também é pura lenda dizer que Saint-Exupéry não gostava de baobás. Não nos esqueçamos que o planeta do Pequeno Príncipe era, na realidade, um asteroide menor do que uma casa. Por isso, deixar um baobá crescer naquele lugar era um perigo.

O ato de plantar um baobá traz um simbolismo muito grande. Somos todos viajantes do tempo, temos vida curta, e não temos o poder da premonição. Mas, ao plantar um baobá, é como se mandássemos uma mensagem através do tempo. Mesmo sem ter ideia do que sucederá daqui a dois mil ou três mil anos, é como se nos perpetuássemos um pouquinho, como se seguissemos com a “árvore do tempo” no tempo, através dessa mensagem que mandamos para um futuro inimaginável.

(Adaptado de uma palestra proferida em 23/04/2009 no Horto Florestal de Florianópolis, ao ser plantada, naquele local, pelo Rotary, em parceria com a Associação Catarinense do Ministério Público, uma muda de baobá).



* Capitão de Longo Curso, Juiz Federal do Trabalho aposentado e Doutorando em Direito pela Universidade de Buenos Aires.

QUE FALTA NOS FAZ?



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



- Se faltar os militares não teremos defesa e proteção.
- Se faltar a policia não teremos segurança pública.
- Se faltar os bombeiros não teremos atendimentos as emergências.
- Se faltar os serviços sanitários não teremos saneamento básico.
- Se faltar os advogados não teremos justiça.
- Se faltar o agricultor não teremos o alimento.
- Se faltar os professores não teremos a educação.
- Se faltar os médicos não teremos saúde.
- Se faltar os caminhoneiros não teremos distribuição dos produtos.
- Se faltar os mercantes não teremos abastecimento, pois nenhum produto ou insumo chegará ao nosso litoral e sendo assim o pais entra em colapso.
- Agora, se faltar os maus políticos teremos tudo de volta.



Sábio é aquele que conhece os limites da própria ignorância.
(Sócrates)