

APRESENTAÇÃO

“O Sextante” será uma publicação mensal e servirá de suplemento à Revista Eletrônica do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, que será publicada trimestralmente.

Este informativo procurará manter os leitores da R.E. atualizados com os fatos marítimos ocorridos nos intervalos da publicação daquela revista e divulgará assuntos técnicos e históricos relevantes.

À semelhança da R.E., “O Sextante” estará aberto à colaboração de todos.

O presente suplemento tem como redator o Comandante Alberto de Pereira Aquino e a supervisão da Comandante Hildelene Lobato Bahia, diretora de Comunicação Social.

Lembramos aos colegas e demais leitores que a comunicação é a precursora do sucesso.

Cooperem e tenham uma boa leitura.

O mar é o nosso compromisso!

Alvaro José de Almeida Jr.
CLC Presidente

NESTA EDIÇÃO

- ✿ Acidentes Marítimos
- ✿ Ataque ao Submarino Alemão U-128
- ✿ Terminologia Marítima

ACIDENTES MARÍTIMOS

O mar sempre foi palco de todos os tipos de acidentes e incidentes, envolvendo os navios, seus tripulantes e passageiros.

Encalhes, incêndios/explosões, abalroamentos, colisões, torpedeamentos, pirataria, ataques armados, afundamentos, alagamentos, perda de estabilidade, perda de governo, avaria nas máquinas propulsoras, avarias por mau tempo, falhas na estrutura do casco, erros no carregamento, são os motivos mais apontados, nos casos ocorridos.

Desde 1980 ocorreram os afundamentos de 180 navios graneleiros, por diversas razões, com a perda de 1.200 vidas de tripulantes.

Para combater aquelas perdas, a Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization - IMO), acrescentou o Capítulo XII (Medidas de Segurança Adicionais para Navios Graneleiros) à Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS).

Mas, em menor número, os acidentes continuam a ocorrer.

No dia 26/03/2017, largou do terminal de Itaguaí, com destino á China, o VLOC “Stella Daisy”, o ex-VLCC “Sunrise III”, convertido para graneleiro, construído em 1993, de 266.141 t de porte bruto, pertencente à companhia armadora coreana Pollaris Shipping.

A carga, recebida no terminal da Vale, foi a de finos de minério de ferro (sinter fines; sinter feeds).

Na noite do dia 31/03/2017, ocorreu o último contato com o armador, quando a tripulação comunicou que o navio estava afundando.

No sábado, dia 01/04/2017, foram recolhidos dois naufragos do “Stella Daisy”, informando que o afundamento ocorreu rápido.





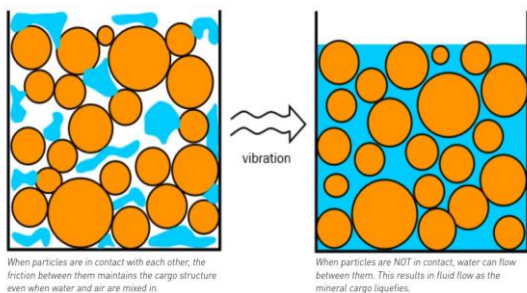
VLOC *Stellar Daisy*

Até o momento, ainda não se sabe o motivo que levou a perda daquele navio juntamente com 22 tripulantes.

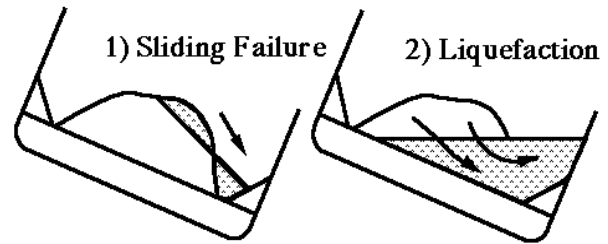
Para justificar um afundamento tão rápido dois motivos parecem ser os mais importantes: falha estrutural no casco ou liquefação na carga, com perda de estabilidade.

A liquefação na carga ocorre quando o teor de umidade na carga excede o Limite de Umidade Transportável (*Transportable Moisture Limite*), que é uma percentagem do Ponto de Fluidez da Umidade (*Flow Moisture Point - FMP*), determinada em laboratório apropriado.

A compressão da carga, a vibração da estrutura do navio devido ao movimento das máquinas propulsoras e aos movimentos das ondas, contribui para liberar a umidade contida nas partículas da carga.



Quando isso ocorre a superfície livre gerada, dentro dos porões de carga, tende a provocar um adernamento do navio.



A progressão da liquefação, geralmente, leva ao emborcamento do navio.

O que terá acontecido ao “Stella Daisy”?

Alberto Pereira de Aquino - CLC
apanavigator2@gmail.com

ATAQUE AO SUBMARINO ALEMÃO U-128

No dia 27 de maio de 1942, um avião bombardeiro B-25 da FAB lançou 2 bombas sobre um submarino desconhecido, que navegava ao largo de Fortaleza.

Na ocasião, o Brasil não havia, ainda, declarado guerra aos Países do Eixo.

No dia 17 de maio de 1943, o submarino alemão U-128, do tipo IXC, foi afundado, ao sul de Recife, por aviões e *destróieres* americanos, quando perseguia um comboio que seguia rumo ao sul.

Na operação de resgate dos tripulantes



que abandonavam o U-128, quando este submergia, o *destróier* americano “*Moffett*” conseguiu salvar 51 homens.

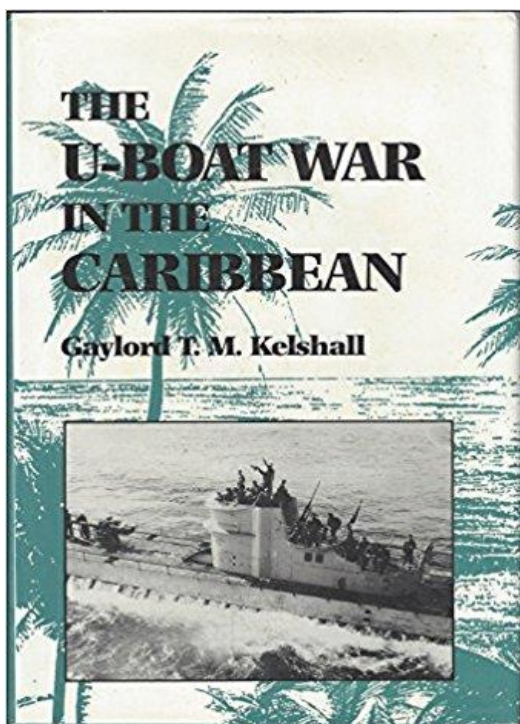
Durante o interrogatório dos prisioneiros, efetuado pelos americanos, ficou esclarecida a identidade do submarino que, no dia 27 de maio de 1942, navegava ao largo de Fortaleza.

Lendo o “Report on the Interrogation of Survivors from U-128, sunk on May 17, 1943”, documento classificado, na época, como “secreto”, mas agora disponível na internet, ficou esclarecido que naquele dia um avião brasileiro havia efetuado um ataque, contra o U-128, com o lançamento de 2 bombas.

Mas por que estou narrando esses fatos?

Tudo começou com o presente do livro “*The U-Boat War in The Caribbean*”, que recebi do Comandante Carlos Dufriche, antes de um daqueles magníficos almoços do Lloyd Brasileiro, que o Comandante Mário organiza todos os meses e que reúne os veteranos daquela grande Companhia de Navegação, que prestou grandes serviços ao Brasil, na paz e nas duas Guerras Mundiais.

Dentro daquele livro existiam dois papéis para os quais o Comandante Dufriche deu a razão de acompanharem o presente.



Um dos papéis era a cópia de um e-mail de 30/10/2000, que o Coronel Aviador Rômulo Figueiredo havia endereçado ao Comandante Dufriche, informando “*ter a contra-prova, ou pelo menos a contra-quase-prova de que o U-128 esteve bem próximo da costa cearense em maio de 1942*” e que “*tudo levava a crer que foi ele o alvo do terceiro ataque da FAB, realizado na tarde do dia 27 de maio por um B-25 de Fortaleza*” .

Chamava também à atenção para o fato da importância da descoberta e por passar a ser o U-128 o primeiro submarino alemão a operar em águas próximas ao território brasileiro. Também combinava um encontro com o Comandante Dufriche para estudar o assunto. No outro papel o Comandante Dufriche escreveu:

“Este livro pertenceu, originalmente, ao Cel. Aviador Rômulo Figueiredo, apaixonado por história da 2ª Guerra Mundial e especialmente por submarinos. Faleceu em 2013.”

O Comandante Dufriche, infelizmente, veio há falecer poucos meses após ter me ofertado o livro sobre a ação de submarinos alemães no Caribe.

Fiquei sem saber se tinham chegado a uma conclusão sobre a identidade do submarino atacado pelo B-25 da FAB, em Fortaleza, nas pesquisas por eles efetuadas.

Consultando documentação mais recente, encontrei apenas a referência de que havia ocorrido o ataque a um submarino não identificado naquela data e local.

Não sei se o Comandante Dufriche e o Coronel Rômulo tiveram acesso ao documento da Marinha Americana, que trata do interrogatório dos prisioneiros do U-128, que agora está disponível a todos os interessados, na internet.

Se não tiveram, fico contente em saber que o Coronel Rômulo estava inteiramente correto quando levantou a hipótese de ser o U-128 o submarino atacado pelo B-25 da FAB, na tarde do dia 27 de maio de 1942, quando operava em patrulha, ao largo de Fortaleza!



Continuo a guardar os dois papéis dentro do livro ofertado porque é prova de que o Comandante Dufriche continua fazendo História mesmo depois da sua partida para a Grande Viagem.

Alberto Pereira de Aquino - CLC
apanavigator2@gmail.com

TERMINOLOGIA MARÍTIMA

Sabemos que a língua portuguesa, falada no Brasil, como todas as línguas do mundo, varia no tempo e no espaço.

Por exemplo, hoje ela difere muito da que era utilizada aqui no século XIX. Além disso, existem as diferenças linguísticas regionais.

Existem também as variações linguísticas dos grupos sociais, como as gírias e os jargões.

As “gírias” são palavras que entram e saem, de tempos em tempos.

Os “jargões” são modos de falar específicos, usados dentro de grupos ligados a mesma profissão, utilizando termos técnicos. Todos aqueles que foram alunos do Comandante CLC Rui da Cunha Menezes, na antiga Escola de Marinha Mercante ou trabalharam com ele em outras atividades, como a Comissão de Marinha Mercante e Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, devem se lembrar do empenho que ele tinha em utilizar e cobrar sempre o emprego da terminologia marítima correta. No CIAGA e no CIABA esta tradição se mantém.

Por esse motivo, desde o início da minha carreira na MM fiquei interessado em saber a origem e definição dos termos técnicos empregados em nossa profissão.

Também me chamava à atenção a origem da toponímia empregada nos acidentes geográficos, pelos quais passávamos nas viagens marítimas ou que figuravam nas cartas náuticas que consultávamos.

Assim vou relembrar a história de alguns termos e da toponímia de alguns acidentes

geográficos, para aqueles que se interessam pelo assunto:

PORT. BOMBORDO: bordo esquerdo de um navio, quando o observador está voltado para a proa. Acredita-se que este termo, na língua inglesa, tenha origem no termo “*bakboord*” da língua holandesa, composto por “*bak*” (costas) e “*boord*” (bordo), isto é “bordo das costas”, porque as primitivas embarcações nórdicas possuíam remos de governo posicionados no bordo de boreste (*starboard*), o que obrigava o timoneiro (*helmsman*) a manter a sua frente voltada para aquele bordo e suas costas voltadas para bombordo (*port*). O termo “*bakboord*” teria dado origem ao termo francês “*babord*” e ao português arcaico “*babordo*” que, com o tempo, teria se transformado em “bombordo”. Alguns autores, porém, acreditam que a denominação “bombordo” teria tido como origem o fato das descobertas portuguesas, ao longo das costas africanas, terem sido realizadas por aquele bordo e, por isso, seria reconhecido como um “bom bordo”. Veja também: LARBOARD; STARBOARD.

LARBOARD. Antiga denominação para BOMBORDO. Origina-se de LADEBOARD, que significava BORDO DE CARREGAMENTO. Como havia alguma semelhança sonora com STARBOARD (BORESTE), em 1844, a Inglaterra mudou, oficialmente, a sua denominação para PORT. No Brasil, pelo Aviso nº 331, de 14 de fevereiro de 1884, do Ministro da Marinha, confirmado pelo Decreto nº 9.382, de 21 de fevereiro de 1885, foi adotado o termo BORESTE para substituir o termo ESTIBORDO, para evitar confusão com BOMBORDO, durante as manobras. Veja também: STARBOARD; LADE, TO; BILL OF LADING; PORT.

LADE, TO. Antiga denominação para TO LOAD (CARREGAR). Veja também: BILL OF LADING; LARBOARD.

BILL OF LADING - B/L.



CONHECIMENTO DE EMBARQUE. É o documento comercial mais importante, expedido pelas EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA (SHIPPING COMPANIES). Ele é: 1. O recibo da carga embarcada ou recebida para embarque; 2. A melhor evidência do contrato de transporte da carga embarcada ou recebida para embarque, na falta de um contrato de transporte completo; 3. A prova da propriedade ou título de propriedade da carga a que se refere. Um CONHECIMENTO DE EMBARQUE, como impresso, declara que as mercadorias foram recebidas para embarque. Para se transformar em "EMBARCADO" ("ON BOARD BILL OF LADING"), a carga deve estar embarcada no navio. Aí, então, a companhia de navegação ou o seu agente, carimba o CONHECIMENTO com as palavras "ON BOARD" ou "SHIPPED" (EMBARCADO). Veja também: LADING; RECEIVED FOR SHIPMENT B/L; ON BOARD B/L; SHIPPED B/L; CLEAN B/L; FOUL B/L; INTERMODAL B/L; UNCLEAR B/L; DIRTY B/L; THROUGH BILL OF LADING; NEGOTIABLE BILL OF LADING; NOT NEGOTIABLE BILL OF LADING; STRAIGHT BILL OF LADING; ORDER BILL OF LADING; MINIMUM BILL OF LADING; SEA WAYBILL; WAYBILL; MATE' S RECEIPT.

STARBOARD - STS. BORESTE - BE. Bordo direito de um navio, quando o observador está voltado para a proa. O termo, em inglês, "STARBOARD", teria origem no termo holandês "STIERBOORD", que é composto de "STIER" (GOVERNO) e "BOORD" (BORDO), porque possuindo os barcos das tribos germânicas grandes remos laterais, o bordo onde estes se encontravam era chamado de "bordo de governo". Na língua inglesa, "STIERBOARD" foi transformada em "STEERBOARD" e, finalmente, em "STARBOARD". Na língua portuguesa recebeu as denominações de "ESTRIBOR", "ESTRIBORDO" e "ESTIBORDO", que é, ainda utilizada em Portugal e outros países de língua portuguesa. No Brasil, o termo "BORESTE" foi criado para substituir

a denominação "ESTIBORDO", por determinação do Aviso nº 331, de 14 de fevereiro de 1884, que foi confirmado pelo Decreto nº 9.382, de 21 de fevereiro de 1885, para se evitar qualquer possibilidade de se tomar ESTIBORDO por BOMBORDO, ou vice-versa, durante as manobras. Veja também: LARBOARD; PORT.

CAPE HORN. CABO HORN. Situado na extremidade sul da pequena ilha chilena de Horn, do Arquipélago da Terra do Fogo, foi avistado, pela primeira vez, em 29 de janeiro de 1615, pelos tripulantes dos dois navios holandeses, comandados por WILLEN SCHOUTEN e JACOB LE MAIRE. Seu nome é uma homenagem, de SCHOUTEN, a sua cidade natal HOORN, localizada nas margens do ZUIDER ZEE, atual LAGO YSSEL. Embora não sendo o ponto mais austral da parte continental da América do Sul, é a situação atribuída a uma das ilhas do Arquipélago de Diego Ramirez. O Cabo Horn, por muitos anos, foi um marco na rota dos grandes veleiros clippers, que faziam a volta ao mundo, transportando mercadorias e passageiros.



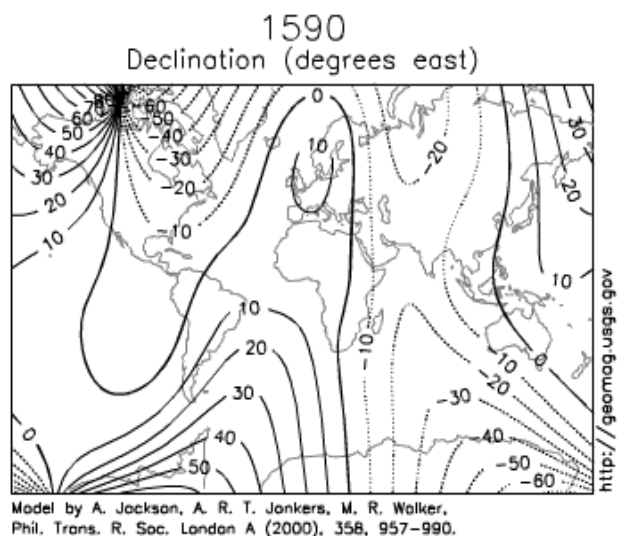
CAPE OF GOOD HOPE. CABO DA BOA ESPERANÇA. Descoberto em 1488, por BARTOLOMEU DIAS, no retorno da viagem que descobriu a passagem para o Oceano Índico. Foi batizado, então, com o nome de CABO TORMENTOSO ou CABO DAS TORMENTAS, mas teve o seu nome mudado, por D. João II, para CABO DA BOA ESPERANÇA, por julgar que esse nome traria



bons presságios, na busca do caminho marítimo para as Índias, o que de fato veio a se concretizar, em 1498, por intermédio de VASCO DA GAMA. Está situado na posição: 34° 22' S e 018° 28' E. Ao contrário do que geralmente se pensa, não é o ponto mais austral da África. Esta situação é ocupada pelo CABO AGULHAS (CAPE AGULHAS), situado na posição: 34° 50' S e 020° 01' E.



CAPE AGULHAS. CABO AGULHAS. Ponto mais austral da África situado na posição 34° 50' S e 020° 01' E. O CABO DA BOA ESPERANÇA (CAPE OF GOOD HOPE), que muitos, erradamente, consideram como sendo o ponto extremo sul da África, se encontra na posição 34° 22' S e 018° 28' E. O Cabo Agulhas possui essa denominação porque, na Época das Grandes Descobertas, a linha de declinação magnética (isogônica) zero graus passava pelo referido Cabo, assim o norte magnético coincidia com o norte verdadeiro.



GIBRALTAR. GIBRALTAR. É um território britânico ultramarino localizado no extremo sul da Península Ibérica. Corresponde a uma

pequena península, com uma estreita fronteira terrestre a norte, é limitado, dos outros lados, pelo Mar Mediterrâneo, Estreito de Gibraltar e Baía de Gibraltar, já no Atlântico. A Espanha mantém a reivindicação sobre o Rochedo, o que é totalmente rejeitado pela população gibraltina. O nome Gibraltar origina-se na expressão árabe *Jebel-al-Tariq* que significa "Montanha do Tariq". A montanha, um promontório militarmente estratégico na entrada do Mar Mediterrâneo, guarnece o estreito oceânico que separa a África do continente europeu. O nome é uma homenagem ao general muçulmano Tariq ibn Ziyad que, no ano de 711 d.C. alí desembarcou. Antes foi chamado pelos fenícios de Calpe, uma das Colunas de Hércules. Popularmente, Gibraltar é chamada de "Gib" ou "The Rock" (O Rochedo).



Logicamente, existem outras centenas de curiosidades que podem ser lembradas, mas ficarão para o futuro, se houver interesse.

NOTA: As descrições dos termos acima citados foram retirados da obra do autor: *"Glossary of Merchant Marine Terms & Expressions (from Dinghy to Ultra Large Cargo Carrier)"*, ainda não publicado.

Para mais informações, contatar:

Centro dos Capitães da Marinha Mercante
 Av. Rio Branco, 45, salas 1907/1908.
presidencia@centrodoscaptaes.org.br
 +55 (21) 2518-1638 | +55 (21) 2253-4623

