

CISNE BRANCO – DIÁRIO DA COMISSÃO EURO-AMÉRICA 2009

FLÁVIO SOARES FERREIRA
Capitão de Mar e Guerra
Comandante do NVE *Cisne Branco*

Dia 30 de abril, 15h30, tarde ensolarada de vento fresco e maré de enchente que afastavam o navio do cais, como se ele quisesse suspender para a comissão, sendo apenas impedido pelas espias, prenúncio de bom trabalho a ser realizado. O contramestre toca guarnecer Detalhe Especial para o Mar (DEM); os familiares deixam o navio e se posicionam no cais para assistir à partida. O Contra-Almirante José Moraes Sinval Reis, comandante da Força de Superfície, desembarca, desejando boa comissão a todos (foto ao lado). O navio larga as espias e começa a se afastar do cais, ajudado pela corrente e pelo vento. É içado o sinal

de boa viagem pelos navios à nossa volta; o navio deixa a bacia de manobra disparando quatro vezes com o canhão de salva, saudando os familiares e colegas, que ficam para trás e não serão mais vistos pela tripulação nos próximos seis meses.





vegação, mas que não nos impediram de prosseguir.

Logo após cruzar a Ponte Rio-Niterói, o navio fundeou nas proximidades da Escola Naval e recebeu os aspirantes segundanistas que fariam a pernada até Salvador. Ainda sob claridade tênue, logo após o Cerimonial à Bandeira, a tripulação se reuniu no tomba-

Mas nem tudo são flores. Logo após o suspender, deparamo-nos com uma avaria na agulha giroscópica (irmã mais nova da agulha magnética, ou bússola, como é normalmente conhecida), impedindo que os sinais fossem transmitidos para a repetidora do timoneiro e para o radar. Problemas que dificultam a na-



dilho para tirar a foto que marcaria a presença de todos na comissão, momento em que o comandante se dirigiu à tripulação e transmitiu palavras de incentivo, lembrando as dificuldades do longo afastamento e os desafios das variadas e incomuns atividades com as quais lidaríamos nos próximos meses, reforçando a importância da comissão para a Marinha e para o Brasil e marcando o seu início.





Na manhã do dia 1º de maio, Dia do Trabalho, o navio foi convidado a participar das atividades idealizadas pelo Comitê Olímpico Brasileiro para apoiar a candidatura da cidade do Rio de Janeiro a sediar os Jogos Olímpicos de 2016, cuja avaliação foi feita por uma comitiva do Comitê Olímpico Internacional (COI). O navio fundeou próximo ao Forte de Copacabana, onde estava sendo realizada uma palestra ao COI. Ao deixar o Forte, a comitiva pôde apreciar tal apoio com a presença do Navio Veleiro (NVe) *Cisne Branco*, que, junto aos integrantes, posou, ainda que fundeado, para fotografia oficial da comitiva, tendo o Pão de Açúcar ao fundo. A manhã ficou ainda mais bonita com a apresentação aérea realizada pela Esquadilha da Fumaça, realizando manobras a poucos metros dos mastros do navio.

Ainda na manhã do dia 1º de maio, ao deixarmos Copacabana, identificamos o Buque Escuela *Simón Bolívar*, da Venezuela, fundeado nas proximidades das Ilhas

do Pai e da Mãe, em Niterói, esperando o horário para poder atracar no Rio de Janeiro. Assim como fizemos havia alguns dias com o Buque Escuela *Capitán Miranda*, do Uruguai, ajustamos o rumo para passar bem próximo do *Simón Bolívar*. Apesar de algumas tentativas malsucedidas de contato pelo VHF, iniciamos a aproximação sem nos comunicarmos. Diminuímos a distância com velocidade bem reduzida, para que o cumprimento que faríamos não o pegasse desprevenido. Mas eles entenderam muito bem, pois é muito comum que veleiros como esses se cumprimentem ao se encontrarem no mar. Percebemos a movimentação em seus conveses, e rapidamente estavam lá todos formados, como nós, para as Honras de Passagem (rito muito bonito previsto no Cerimonial da Marinha do Brasil). A velocidade era bem lenta, apenas 3 nós, permitindo-nos apreciar cada característica dos cumprimentos. Logo após as trocas dos apitos e continências, os venezuelanos içaram duas bandeiras pira-

ta e deflagraram chuvas de papéis picados ao beijarem os laises das vergas onde foram içadas. Cantaram o Hino de seu país e nos saudaram com tiros de canhão. Receberam em troca o caloroso “Iça e Caça” brasileiro em honra aos seus marinheiros. Com acenos de bonés dos dois lados, despedimo-nos em silenciosos “boa viagem” e “bom porto”.

Rumamos para Salvador. O vento era favorável. A fim de verificar o guarnecimento dos tripulantes, tocamos a primeira, de muitas outras que se seguiriam, Manobra Geral de Vela (MGV) para aproveitarmos o vento de través com o pano latino. À tarde o vento aumentou e foi iniciada a verificação de postos, quando quebrou o moitão da carregadeira da buja baixa, fazendo com que a vela se desprendesse e panejasse violentamente, rasgando a buja alta (uma das velas do gurupés, mastro horizontal localizado na proa do navio). Havia grande empenho em arriar a vela. O oficial de quarto arriou o navio (afastando-

o da linha do vento), fazendo com que o vento incidisse pela popa, reduzindo o esforço nas velas latinas. Assim, a manobra de arriar a vela é completada com facilidade, o rumo anterior é retomado e a pernada continua. A buja alta é desavenvergada (retirada do estai por onde corre) para reparos.

Ainda na pernada Rio-Salvador, em rápida visita à Ilha de Santa Bárbara, foi quebrada a rotina de trabalho dos militares que possuem a importante tarefa de manter em funcionamento o centenário Farol de Abrolhos. O Arquipélago de Abrolhos, situado no litoral do Estado da Bahia, um dos mais perigosos à navegação por esconder ao seu redor uma magnífica colônia de corais, de beleza inigualável, permanece impecavelmente bem tratado. O Farol de Abrolhos, considerado excelente ponto notável para auxílio aos navegantes, veio a pôr fim aos frequentes naufrágios que ocorriam nos séculos anteriores, fazendo jus a seu nome, Abrolhos – “abra os olhos”. Além de oferecer apoio aos moradores da ilha, apro-





veitou-se para verificar o crescimento do coqueiro plantado havia alguns anos. Porém nem sempre o navio navega no rumo ordenado, e um dos moradores nos informou que, por ainda ser bem tenro, o jovem coqueiro foi saboreado por uma cabrita. Em futuro próximo, vamos programar o replantio do coqueiro, desta vez com as devidas precauções...

Atracamos em Salvador acompanhados de reportagem e muita chuva. Mesmo com os problemas causados pelas chuvas à cidade, o período de atracação foi muito provei-

toso. Fomos recebidos pelo Vice-Almirante Arnon Lima Barbosa, comandante do 2º Distrito Naval (Com2ºDN), no cais, e pelos seus subordinados, que não mediram esforços em apoiar o navio em suas necessidades. Ponto alto da visita foi o coquetel oferecido pelo Com2ºDN à sociedade local, com a presença de autoridades civis e militares e da cantora Margareth Menezes, que cantou e encantou todos, interpretando algumas músicas acompanhada da banda do NVe *Cisne Branco*.

Sem que eles nos dessem trégua (a chuva e o radar), suspendemos de Salvador. Des-



pedindo-nos do primeiro porto da comissão debaixo de denso aguaceiro e sem o radar.

Dia 10, Dia das Mães no mar. Afastados de nossas famílias, logo cedo as mães foram lembradas pelo fonoclama (alto-falantes do navio). Pelo través, bem próxima, a cidade de Recife. O vento soprava do continente para o mar, entrando no navio pelo través de bombordo (BB). Aproveitamos a oportunidade de colocar o aparelho de gávea alta (é uma condição de navegação a vela, sem que todas as velas redondas sejam colocadas em funcionamento) e todas as velas latinas, exceto vela a ré. As vergas foram braceadas 4 quartas para boreste para melhor aproveitarmos o vento; o navio ganhou mais 1,5 nó de velocidade. Velejar significa ter atenção comple-

ta e durante todo tempo. As mudanças de vento repentinas por pirajás – pancadas de chuva localizadas e comuns nesta área – requerem rapidez de procedimentos para não se danificarem velas ou pôr em risco o pessoal. Em menos de 12 horas, o vento rondou, obrigando o navio a bracear as vergas de boreste para bombordo; posteriormente rondou para a proa, para o que tivemos que carregá-lo e, em seguida, menos de duas horas depois, já pela madrugada, como o vento aumentara de intensidade, foi prudente abafar o pano (abafar o pano é amarrar as velas de forma a apenas eliminar os bolsões de vela e impedir que batam em caso de vento forte) para que não se danificasse, seguindo apenas a motor.





Durante a travessia para Fortaleza, nas proximidades do Atol das Rocas, em contato estabelecido com pesquisadores que habitam a ilha, foi-nos solicitado auxílio para reparo do gerador. Golfinhos, tartarugas marinhas, cações, arraiais, fragatas e atobás, animais que normalmente frequentam a ilha, rodeiam o navio, dando-nos as boas-vindas. O *NVe Cisne Branco* se aproximou do Atol e arriou o bote com técnicos e ferramentas. Na ilha, eles fizeram a instalação elétrica do gerador, estabelecendo a energia, o que impediu a perda de gêneros frigorificados por falta de refrigeração adequada.



Na véspera de chegar a Fortaleza, ainda pela manhã, nova *MGV* se fez necessária para ferrar o pano (amarrar as velas firmemente de encontro às vergas e aos mastros), que se encontrava abafado. O dia é de sol e o mar de almirante. Contamos com o valioso auxílio dos aspirantes na manobra, que, além de bem aprendida e bem realizada por eles, reduz o tempo da faina, diminuindo o desgaste de todos ao seu término. Durante a manobra, um grupo de golfinhos se aproxima e acompanha o navio, saltando e mergu-



lhando na roda de proa. À tarde, o navio é baldeado e limpo para a atracação.

Indo para Belém, na foz do Rio Pará, iniciamos o maior DEM da comissão, ao cruzarmos o Canal do Espadarte. Mais uma vez reconhecemos e valorizamos o trabalho incansável da Marinha, agora materializado pela Diretoria de Hidrogra-

fia e Navegação (DHN), ao balizar este canal, dando orientação segura para o navegante em uma região desprovida de auxílios e repleta de perigos à navegação, como é o caso do Baixo do Espadarte, alto-fundo de areia que aflora em baixa-mar, porém some em preamar. Piorando a situação, o radar, como já sabido, congelava algumas vezes por dia, e o tempo estava chuvoso, com muitos trechos de baixa visibilidade. Até o fundeio, em frente a Icoaraci, levamos longas sete horas de navegação. No dia seguinte atracamos em Belém.

Em Belém, o navio teve a honra de receber o Almirante de Esquadra Álvaro Luiz Pinto, comandante de Operações Navais, durante o coquetel oferecido pelo Vice-Almirante Eduardo Monteiro Lopes, comandante do 4º Distrito Naval. Além de diversas autoridades civis e militares, recebemos o vice-governador do Pará, Odair Santos Corrêa. Belém foi o último porto brasileiro antes de iniciarmos o trecho internacional da comissão.

Dia 23, o navio suspendeu em direção à cidade de San Juan, em Porto Rico, o primeiro porto do estrangeiro da comissão. Dois dias se passaram e, com ventos favoráveis, foram caçados (caçar a vela é pô-la em funcionamento) a gata, as gáveas alta e baixa e os velachos alto e baixo, mantendo ainda navegação mista com 9 nós de velocidade (navegação mista é navegar a vela e a motor ao mesmo tempo). A longa travessia nos foi muito proveitosa para adiantarmos a manutenção do navio e a preparação para embelezá-lo mais ainda, a fim de receber milhares de visitantes nos próximos portos.

O vento permanecia constante em direção e intensidade, dando-nos a oportunidade de pararmos o motor e manter os mesmos 9 nós, com a mesma configuração de velas do dia anterior. Essas condições de vento permaneceram imutáveis durante toda a travessia, bem como o braceio e a mareação das velas, fato raro quando se veleja, possibilitando que o navio cruzasse o Mar do Caribe quase todo a vela. Dos



Major-Brigadeiro Robson Ferreira Igreja, comandante do 1º Comando Aéreo Regional; Almirante de Esquadra Álvaro Luiz Pinto, comandante de Operações Navais; Desembargadora Raimunda do Carmo G. Noronha, vice-presidente do Tribunal de Justiça do Pará; Odair Santos Correa, vice-governador do Estado do Pará; José Maurício P. Oliveira, juiz-auditor da Justiça Militar da União; Vice-Almirante Eduardo Monteiro Lopes, comandante do 4º Distrito Naval; CMG Flávio



dez dias de travessia, o primeiro e o último foram a motor, o segundo foi com propulsão mista (vela e motor) e os outros sete dias só com propulsão a vela.

Nessa travessia, fizemos a primeira “descoberta”, faina em que todos os militares do navio, independentemente da habilitação, que não estão de serviço no momento incorporaram ao convés e ajudam na manutenção dos mastros. Essa oportunidade é aproveitada para realizar as manutenções mais trabalhosas e pesadas, que demandam maior número de pessoas e força física.

Na madrugada do dia 24 o navio cruzou a linha do equador, passando a navegar no Hemisfério Norte. Tradicionalmente, essa passagem, quando realizada pela primeira vez na vida de um marinheiro, merece ser celebrada por batismo, onde o Rei Netuno, encenado por um membro experiente da tripulação, aceita a entrada dos pagãos em seus domínios e os reconhece por nomes de peixes, normalmente associados às características físi-



cas de cada batizando. O Rei Netuno foi recebido a bordo e o batismo foi realizado com alegria e participação de todos os batizando e batizados.

A rápida estadia em Porto Rico, porto logístico, transcorreu normalmente, com visita à base da U. S. Coast Guard Sector San Juan, sendo o navio abastecido com gêneros e combustível para prosseguir viagem até a cidade de Hamilton, na Ilha de Bermudas, onde participaríamos do primeiro compromisso internacional.

A travessia até Hamilton foi tranquila, com mar calmo e vento fraco. O tempo, curto para tantos serviços a serem realizados, foi aproveitado para seguir com os reparos nos acabamentos de madeira do navio.

A chegada à Ilha de Bermudas, demandando o porto de Hamilton, é delicada, cercada de perigos submersos à navegação. Ali muitos navios já naufragaram, desde tempos remotos, atraídos por um oásis no meio do oceano. Navegando no canal que cerca a ilha, tivemos a oportunidade de admirar belas paisagens contrastando com o tom azul-claro



da água do mar, dando-nos a ideia dos belos recantos que a ilha oferece a seus visitantes. Para culminar a desafiadora passagem pelo canal até Hamilton, faltava enfrentar a estreita passagem chamada Two Rock Passage, um intervalo de 100 metros entre duas ilhotas, onde tivemos a nítida impressão de que não seria possível o navio passar. A preocupação dissipou-se ao verificarmos, ainda antes da passagem, grandes transatlânticos atracados no porto de Hamilton.

Adentrando a enseada de Hamilton, avistavam-se outros navios veleiros atracados, envergando suas garbosas bandeiras. O NVe *Cisne Branco* fez salvas com seus canhões, reverenciando o povo de Bermudas, e obteve como resposta apitos dos navios e aplausos dos transeuntes que circulavam na Front Street (rua principal de Hamilton, que se localiza em frente ao cais).

Hamilton foi o terceiro dos sete portos a serem visitados pelos navios inscritos

no maior evento náutico ocorrido no Oceano Atlântico esse ano. Sob organização da Sail Training International (STI), navios veleiros da Alemanha, das Bahamas, das Bermudas, do Brasil, do Canadá, dos Estados Unidos, da França, da Holanda, da Inglaterra, da Romênia, da Rússia e do Uruguai participaram das atividades programadas para as tripulações em Bermudas. A STI é uma organização europeia sem fins lucrativos, cuja finalidade é a formação de jovens na arte de velejar. Ainda como parte integrante de suas extensas agendas, os navios suspenderam do porto em belo desfile, chamado de Parada Naval de Velas, quando centenas de outras pequenas embarcações se aproximaram, em espetáculo ímpar de rara beleza. Assim, despedimo-nos de Bermudas.

Dia 17 de junho, a caminho de Baltimore, Estados Unidos, o navio recebeu o pedido de socorro, por meio da Guarda Costeira americana, do Veleiro *Infanta*, britânico de 50 pés, tripulado por três pes-





soas. Após contato com o centro da Guarda Costeira em Norfolk (EUA), foi passada a posição atualizada e, depois de algumas tentativas de busca, o veleiro finalmente foi encontrado. Já no visual, o barco a vela informou por rádio que precisaria de auxílio para reparar seu mastro, avariado em uma tempestade, impossibilitando o uso de sua vela principal. Por uma infeliz coincidência, o motor propulsor estava com vazamento de óleo lubrificante em local inacessível, impedindo seu uso. Uma equipe de militares, munidos de ferramentas especiais, foi enviada ao veleiro e conseguiu sanar a avaria no mastro, recompondo o estai partido e restabelecendo as condições de velejar. Após fornecidos alguns suprimentos e uma carta náutica, o *Infanta* pôde prosseguir viagem com segurança, velejando com a vela grande.

Baltimore fica no interior de uma grande baía chamada Cheasapeake Bay. Nela também está localizada a Base Naval de Norfolk. Para facilitar o trânsito de veícu-

los entre os dois lados da baía, foi construída a ponte-túnel Cheasapeake Bay. Esta ponte permanece sobre a baía até certo ponto, transformando-se em túnel na parte mais funda, para permitir a passagem de navios sobre o túnel. Uma ponte convencional exigiria complexa obra de engenharia para possibilitar a entrada de navios muito altos, como os navios-aeródromo, em Cheasapeake Bay, em virtude dos fortes ventos reinantes na época dos furacões. Fundeamos a cerca de 10 milhas de Baltimore para recebermos óleo, já que não poderíamos recebê-lo atracados.

Baltimore é uma cidade portuária e, como tantas outras, sem atrativos para as pessoas visitarem-na, além do que já foi considerada a mais violenta cidade dos Estados Unidos. Há cerca de 25 anos, a cidade resolveu investir em um grande projeto, transformando uma pequena área do porto, chamada Inner Harbour, em local aprazível para receber visitantes. Fazendo parte do projeto, criou-se a organização Sail

Baltimore, responsável por trazer navios civis e militares de vários países, oferecendo-lhes facilidades portuárias e farta rede de lojas, museus, restaurantes, bares, cinemas e agradáveis atividades, a fim de entreter o navio visitante. Este abre seus conveses à visitação pública, que, neste ano, chegou a 15 mil pessoas. O projeto, além de oferecer bom e bonito porto aos navios convidados, auferir receita pelas atrações que coloca à disposição, recebendo frequentemente turistas americanos vindos de Washington, Filadélfia, Nova Iorque e outras cidades vizinhas. A média anual de visitantes é de 20 a 25 navios, sendo os navios brasileiros muito bem-vindos, como o Navio-Escola (NE) *Brasil*, já conhecido da organização, bem como todos os demais de nossa Esquadra. A presidente da organização nos confidenciou apreciar muito a Marinha do Brasil pela educação dos marinheiros, pelo respeito às orientações dadas para o porto e por sua simpática alegria.

Ao atracar, o navio foi recebido por membros da Sail Baltimore, Marinha americana, Guarda Costeira, polícia local e aduana. Após a cerimônia de abertura do evento, a presidente da Sail Baltimore ofereceu um almoço para integrantes da Adidância Naval Brasileira nos Estados Unidos e no Canadá, da Comissão Naval Brasileira em Washington, da Junta Interamericana de Defesa e do NVe *Cisne Branco* e para autoridades locais.

Durante a estadia no porto, a Adidância Naval do Brasil nos Estados Unidos e no Canadá ofereceu coquetel, seguido de almoço, a bordo do NVe *Cisne Branco*, para adidos militares brasileiros e estrangeiros acreditados nos EUA, contando com a presença de autoridades de Chile, Equador, Colômbia, Reino Unido, Austrália, Bélgica, Uruguai, Junta Interamericana de Defesa, Exército Brasileiro e Força Aérea Brasileira.

Ainda em Baltimore, o NVe *Cisne Branco* teve a satisfação de receber uma delegação da Escola Naval brasileira, compos-



Da esq/dir: CA (IM-RM1) Vasques Gomes; VA Autran; CMG Flávio; VA Oberg; e CA Dilermando



ta por 12 aspirantes quartanistas, que nos acompanharam pelos portos de Norfolk e Boston (EUA) e Halifax (Canadá), recebendo instruções de marinharia e navegação, realizando estágio profissional a bordo e participando dos eventos de confraternização e representação internacional com aspirantes e guardas-marinha de outros países.

O próximo porto foi Norfolk. Os ventos favoráveis permitiram o fundeio no dia anterior à data programada, facilitando a preparação do navio para os compromissos assumidos. Esta época do ano é propícia a *thunder storms*, tempestades rápidas com relâmpagos e fortes ventos. Após o jantar, o clima era agradável e o vento fraco, e o serviço corria tranquilo, como de costume. O continente é iluminado por uma tempestade de raios não muito distante, quando, de repente, às 21 horas, uma rajada de vento de 48 nós atinge o navio pelo través, sem nenhum aviso de que chegaria, adernando-o 25 graus. O susto foi propor-

cional à inclinação da banda. A tripulação, percebendo a incomum e súbita inclinação para o navio fundeado, subiu para ver o que estava acontecendo. O comandante determinou que fossem largados mais 2 quartéis de amarra, e o navio, que iniciava a garrar (soltar do fundo), unhou (prende-se ao fundo) novamente. Não só o receio de garrar nos acometeu, mas, e principalmente, o de outros navios também fundeados na área garrarem e virem em nossa direção. O motor foi aionado para qualquer eventualidade, mas não foi necessário usá-lo. Em meia hora o vento acalmou, e a noite seguiu tranquila como antes.

Em 2 de julho, o NVe *Cisne Branco* atracou, incorporando-se à tradicional festa da cidade de Norfolk, a 33ª Norfolk Harborfest, e participou das comemorações da independência americana. Esse evento náutico acontece todos os anos, desde 1976, quando o navio veleiro norueguês *Christian Radich* atracou na cidade e, em apenas um dia e meio, foi visitado por mais de 13 mil



peças. Desde então, locais para atracação e infraestrutura apropriados ao redor do cais foram criados para comportar mais navios e atrair público, formando o local hoje conhecido como Waterside.

Normalmente, o navio abre seus convéses para a visitação pública, e neste porto foi quebrado o recorde diário de visitantes de toda a comissão até aquele momento, quando recebemos 8.483 pessoas. Ainda em Norfolk, o adido naval brasileiro nos Estados Unidos e no Canadá ofereceu coquetel às autoridades da organização do evento, em que compareceram o Deputy Fleet Forces Command, o Naval Submarine Forces Commander, o Navy Region Mid-Atlantic Commander, a Coast Guard Atlantic Commander, autoridades da Embaixada Brasileira do Brasil nos Estados Unidos, adidos navais de Argentina, Canadá, Chile, Espanha, Equador, México, Peru e Uruguai, como também co-

mandantes de navios participantes do evento e autoridades da cidade de Norfolk.

Integrando-se às comemorações de 4 de julho, dia da independência dos Estados Unidos, o navio suspendeu para a Parada Naval no dia 3 de julho, tendo a honra de ser o primeiro navio da coluna, liderando cerca de 250 embarcações (ve-

leiros, em sua maioria). No início da tarde, os aspirantes da Escola Naval compuseram a delegação do navio, representando a Marinha e o Brasil, em desfile das tripulações nas ruas da cidade. O grande desfecho dos eventos que marcaram as comemorações do 4 de Julho foi a bonita e longa queima de fogos ao final da noite desse mesmo dia.

Em 7 de julho, o NVe *Cisne Branco* atracou em Boston, incorporando-se a mais uma das etapas do evento Tall Ships Atlantic Challenge 2009, reunindo 44 navios a vela e veleiros menores, que permaneceram atracados nos vários portos e marinas próxi-



mos ao centro da cidade. O evento atraiu milhares de pessoas, todas ávidas para conhecer os navios bem de perto. Ao longo dos cinco dias de visita, o NVe *Cisne Branco* foi visitado por 16.490 pessoas.

Os aspirantes embarcados somaram-se aos tripulantes nos eventos programados pela Sail Boston e acompanharam os oficiais a bordo e no porto, somando experiência à bela carreira que se iniciará em breve.

O adido naval brasileiro nos Estados Unidos e no Canadá ofereceu almoço, a bordo do NVe *Cisne Branco*, ao cônsul-geral do Brasil em Boston. Entre outras atividades, o adido naval e o comandante do NVe *Cisne Branco* atenderam aos convites para recepções no navio veleiro do Canadá, *Concordia*; no navio veleiro de Portugal, *Sagres*; e o navio veleiro da Argentina, *Libertad*. Interessante notar que o propósito do *Concordia* é diferente dos demais navios e veleiros atracados em Boston. Ele é um dos participantes do Programa Class Afloat – Passaporte para Educação, vinculado ao estabelecimento de ensino West Island College International, com porto-sede localizado na cidade de Lindenburg, no Canadá. O programa de ensino a bordo teve sua origem no ano de 1984. O público alvo é composto por jovens alunos do ensino médio ou recém-ingressados na universidade, com o propósito de estabelecer independência, responsabilidade, iniciativa, espírito de camaradagem e liderança como traços marcantes da personalidade. Desde a sua criação, o Class Afloat conferiu a graduação do ensino médio a cerca de mil estudantes, singrando

mares por mais de 600 mil milhas, propiciando a estes alunos a visita a 250 portos em seis continentes. As aulas ministradas a bordo durante a viagem, com duração média de seis meses a um ano, versam sobre temas como história, ciências políticas, oceanografia, biologia marinha, antropologia e línguas.

Deixando Boston, fomos para Halifax, Canadá, permanecendo atracados entre 16 e 20 de julho. No cais chamado Waterfront, navios a vela, modernos e de época, civis e militares, participaram das festividades em comemoração aos 250 anos de fundação do Royal Navy Dockyard, e dos primeiros passos para as comemorações do centésimo aniversário da Marinha canadense, que acontecerá em 2010. Os navios convidados permaneceram abertos à visitação pública, atraindo cerca de 800 mil turistas.

Neste período, o NVe *Cisne Branco* teve a honra de receber o embaixador do Brasil no Canadá, Paulo Cordeiro de Andrade Pinto (foto a seguir), que ofereceu coquetel para autoridades locais, em que compareceram membros do Senado canadense, embaixadores de nações amigas e autoridades militares, como o Rear-Admiral P. A. Maddison, Commander Maritime Forces Atlantic/Joint Task Force Atlantic.





No último dia, os navios participaram da Parada Naval de Velas, ao longo da Baía de Halifax, e navegaram rumo à linha de largada, já em mar aberto, para início da regata de Halifax para Belfast, na Irlanda do Norte.

Este ano, entre os compromissos assumidos pela Marinha do Brasil para o NVe *Cisne Branco*, houve a participação na quinta etapa da Tall Ships Atlantic Challenge 2009, que foi uma regata internacional entre navios veleiros clássicos, de época, saindo de Halifax, no Canadá, cruzando o Oceano Atlântico Norte, com linha de chegada na marcação verdadeira

320º do farol da Ilha Tory, a noroeste da Irlanda do Norte. Foram previstos 24 dias para a travessia, que se iniciou dia 20 de julho, terminando o prazo em 12 de agosto, sendo a atracação em Belfast até o dia 13 de agosto. Estavam inscritos na regata veleiros de Alemanha, Bélgica, França, Holanda, Portugal, Reino Unido, Rússia, Uruguai e o NVe *Cisne Branco*, da Marinha do Brasil, representando o nosso país. O navio veleiro russo *Kruzenshtern* participou apenas da largada, em virtude de séria avaria sofrida no mastro do traquete (mastro mais avante dos quatro que possui), ocorrida dias antes da largada.



A largada se deu em frente a Halifax, precisamente às 17 horas locais, imediatamente após a Parada Naval de Velas, que se realizou ao término do evento náutico Tall Ships Nova Scotia. Iniciada a regata, o comandante se dirigiu à tripulação pedindo entusiasmo e muita dedicação, visto que, neste tipo de navegação, o pessoal do navio pode ser mobilizado a qualquer hora, basta que o rumo não esteja adequado ao vento que sopra naquele momento, tornando por vezes muito cansativa a travessia para todos.

A regata começou morna, com ventos fracos em boa direção. Logo no segundo dia, um centro de baixa pressão atmosférica nos atingiu, pegando a todos os navios de surpresa. Era extenso e impediu que velejássemos no sentido desejado. A direção do vento era contrária à do rumo traçado e, sendo a intensidade do vento muito fraca, não houve escolha além de reduzir o pano para evitar andar para trás. Após umas 10 horas sendo “torturados” por fracos ventos nos levando de volta a Halifax, finalmente o vento rondou e ganhou força, permitindo ao navio seguir navegação rumo à primeira e única boia a ser montada.

A referida boia foi estabelecida pelos organizadores da regata, devido aos avisos de possibilidade de *icebergs* à deriva, nas proximidades da Nova Scotia e sul da Groenlândia, onde afundou o lendário *Titanic* (1912), evitando que os barcos pasassem próximo à área de perigo.

Apesar de relativamente próxima, essa boia foi um dos grandes desafios superados durante o período da regata. Inicialmente ocorreu o vento fraco já mencionado, posteriormente o vento tornou-se contra e dificultou muito a aproximação do NVe *Cisne Branco*, cuja capacidade de orça*

decididamente não é o seu melhor atributo. Foram cinco dias e cinco horas ziguezagueando infinitas vezes até montar essa boia, que, em situação favorável, poderia ter consumido apenas três dias. A interpretação da meteorologia indicava rumar para sul, na expectativa de que o vento rondasse para sudoeste, empurrando o navio favoravelmente para a derrota traçada. O dia seguinte foi de alegria. O vento soprou favoravelmente, conforme indicara a meteorologia. O navio desenvolveu velocidades entre 10 e 12 nós por todo o dia. E os dias foram-se passando.

Esse não é o tipo de regata em que os competidores se veem a todo momento. Ao contrário, raras são as vezes em que dois veleiros se encontram no oceano, durante o trajeto de aproximadamente 2.350 milhas náuticas. As características de cada barco são únicas, e fatores de correção de tempo (no inglês, TCF) para cada um são implementados de forma a poderem ser comparados os tempos finais a título de classificação.

Para controlar e acompanhar o desenvolvimento de cada barco, estabelece-se um sistema de comunicações entre os barcos e um centro de comunicações chamado de *Race Control*. Este ano, o serviço foi estabelecido a bordo do NVe *Cisne Branco* e era realizado por um senhor inglês, oficial da Royal Navy, que serviu como chefe de Máquinas da Fragata *Broadsword* (hoje, a Fragata *Greenhalgh* da Marinha do Brasil), logo após o conflito das Malvinas. Hoje, na reserva, é voluntário para trabalhar na Sail Training International.

Diariamente ele recebia as posições de cada barco, pontualmente, às 14 horas e, posteriormente, repassava para os demais barcos a classificação parcial na prova, le-

N.R.: Orçar – aproximar a proa do navio o mais possível da linha do vento (Dicionário Marítimo Brasileiro).

vando em consideração o TCF. Assim, os navios podiam acompanhar seu desenvolvimento na regata, comparando suas posições com as dos demais competidores.

Nos primeiros dias, o NVe *Cisne Branco* veio disputando as primeiras colocações com seus principais competidores, alternando a primeira colocação entre o holandês *Europa*, o português *Sagres* e o uruguaio *Capitán Miranda*. Em cada um desses dois últimos navios estava embarcado um segundo-tenente brasileiro, ambos convidados a fazer a comissão de 2009.

Ao montar a boia, esses navios estavam bem distantes uns dos outros, chegando a distâncias de 80 milhas. A maioria foi para o sul, levada pelos ventos que impediam os navios de rumarem para a Irlanda do Norte.

Montada a boia, o *Europa* e o *Sagres* foram perdendo terreno e ficando para trás. O *Capitán Miranda* passou a ser o competidor que oferecia o maior perigo, oscilando com o NVe *Cisne Branco* na primeira colocação dia a dia.

Nova calma surgiu na área onde estavam os dois primeiros colocados. Dois centros de baixa pressão se absorveram, formando uma grande área de instabilidade com características até então não experimentadas pelo NVe *Cisne Branco* nestes últimos dois anos. Arfadas de vento de intensidades entre 2 e 30 nós nos impactavam por períodos não maiores do que cinco minutos, inviabilizando qualquer tentativa de imprimir ritmo ao navio. Por várias vezes o navio se preparou, mobilizando

todo o pessoal, na esperança de que naquele momento o vento forte que soprava fosse firmar, retomando a derrota traçada. A essa altura, os navios estavam tão separados que os ventos que sopravam para uns não eram necessariamente os ventos que moviam outros. Assim, aqueles que havíamos deixado para trás, nos últimos dois dias de boa média diária, poderiam estar nos alcançando, fato que angustia mais ainda os competidores que caem

nestas armadilhas da natureza. Ao final do dia, pouco além das 21 horas, o vento começou a entrar timidamente e o navio começou a ganhar novamente o otimismo natural para velejar após outras dez horas de indefinição, parado ao sabor do Atlântico Norte.

O vento firmou e ganhou intensidade. Felizmente na direção certa, fomos a cada momento batendo o recorde da comissão. Chegamos a 13 nós. Posteriormente o navio atingiu a marca de 13,8 nós, avançando

para 14 e depois 14,8 nós. O NVe *Cisne Branco* é um veleiro espetacular e se comporta muito bem no mar, jogando pouco e apresentando estabilidade surpreendente, independentemente da constância do vento. No ano passado, chegamos à máxima de 15,2 nós, durante a Regata Bergen (Noruega) a Den Helder (Holanda). No dia 1º de agosto, o vento era perfeito e o navio atingiu a marca de 16,3 nós, máxima registrada a bordo. O vento não era tão forte, cerca de 30 nós, mas ao entrar pela alheta, próximo ao través, tornou-se perfeito para o bom desempenho do

O NVe *Cisne Branco* é um veleiro espetacular e se comporta muito bem no mar, jogando pouco e apresentando estabilidade surpreendente, independentemente da constância do vento. No ano passado, chegamos à máxima de 15,2 nós, (...) o vento era perfeito e o navio atingiu a marca de 16,3 nós, máxima registrada a bordo

navio. Que espetáculo emocionante é ver, sentir e ouvir a força do vento, unicamente do vento, movendo 1.038 toneladas de deslocamento, navegando serenamente a essa altíssima velocidade. As velas enfunadas ganham rigidez impressionante, assemelhando-se a verdadeiros painéis rígidos de plástico resistente, sem panejar. Não pareciam de dacron, tecido sintético, maleável e resistente que se utiliza atualmente na construção das velas.

Na véspera de completarmos o percurso, o vento era sul com cerca de 30 nós. Como nosso rumo era leste, o vento entrava firme pelo través de boreste, causando uma banda permanente oscilando

em torno de 15° a 20°. O mar, sob influência desse vento havia várias horas, estava alto e, conjugando com o vento pelo través, provocava esporadicamente uma banda que ultra-

passava 30°. Como todos sabemos, a Marinha não esquece dos aniversários do seu pessoal, e era aniversário do imediato. Estávamos na praça-d'armas quando aconteceu um dos fatos mais interessantes da travessia. O imediato já agradecia as palavras de congratulações a ele dirigidas, e preparávamos para lhe fazer um brinde. O taifeiro saía da copa de apoio com os copos ainda vazios nas mãos por segurança, devido ao jogo do navio. Ele os entregaria a cada um dos oficiais e também ao nosso ilustre convidado inglês que nos acompanhava nas atividades da praça-d'armas. Quando estava em frente à copa de apoio, entrou uma rajada forte de vento e o navio adernou mais um pouco, ganhando 37° de banda. Ele perdeu completamente o equilíbrio de seu corpo, tamanha foi a força que o impulsionou para bombordo, que

o jogou com os copos nas mãos na antepara de bombordo. Enquanto durou a rajada, cerca de três segundos, lá ficou ele, colado à antepara, impotente para se mexer e se livrar daquela incômoda posição, quebrando um dos copos com o impacto. Milagrosamente, ele sofreu apenas pequeno arranhão, e nenhum corte nas mãos ou no corpo.

No dia seguinte, pontualmente às 14 horas, chegou a informação do posicionamento dos navios e a certeza de que dificilmente algum outro navio nos ultrapassaria. Às 21h08m39 do dia 4 de agosto de 2009, cruzamos a linha de chegada, exatos 15 dias e 39 segundos de travessia. Ainda

era dia, e o sol estava prestes a se pôr. Grande alegria tomou conta de todos. Começamos a contagem regressiva das últimas sete milhas, informando no fonoclama cada milha que deixávamos

para trás. Ao cruzar a linha da chegada, ouviu-se o Hino da Vitória, junto com todas as informações sobre o navio na regata. O comandante se dirigiu mais uma vez à tripulação, elogiando o belo trabalho da grande equipe *Cisne Branco*, pagando especial tributo aos três mastros (Traquete, Grande e Gata) com palavras de vibração, otimismo, valores e patriotismo. Imediatamente em seguida, cumprimos o Cerimonial à Bandeira, arriando o Pavilhão que nos acompanhou por todos esses dias.

Fomos o primeiro navio a cruzar a linha de chegada, merecendo, portanto, a Fita Azul (*Line of Honours*)

**MN Daniel Queiroz,
CMG Flávio,
Diretor da Tall Ships,
Sean Flood**





cerrarem o desfile, iam entrando e ocupando as posições demarcadas previamente. Os organizadores foram chamando os terceiros, depois os segundos e finalmente os primeiros lugares de todas as classes que participaram da regata. Foram receber os prêmios o comandante do NVe *Cisne Branco* e um marinheiro, o gajeiro do Traquete. A vitória do NVe *Cisne Branco* foi muito elogiada devido

ao fato de o navio e sua tripulação serem inexperientes nessa atividade, principalmente pela substituição anual de 50% de sua tripulação. A maioria dos veleiros privados que participam dessas atividades possui tripulação fixa que neles permanecem durante muitos anos. Exceção é feita aos *trainees*, que embarcam por temporada a cada verão. Há comandantes com mais de 15 anos à frente de seus veleiros. O mais antigo com quem tivemos contato, comandante do Navio Veleiro *Shabab Oman*, do Sultanato de Oman, possui 21 anos como comandante e passou outros sete anos como imediato.

devido ao fato de o navio e sua tripulação serem inexperientes nessa atividade, principalmente pela substituição anual de 50% de sua tripulação. A maioria dos veleiros privados que participam dessas atividades possui tripulação fixa que neles permanecem durante muitos anos. Exceção é feita aos *trainees*, que embarcam por temporada a cada verão. Há comandantes com mais de 15 anos à frente de seus veleiros. O mais antigo com quem tivemos contato, comandante do Navio Veleiro *Shabab Oman*, do Sultanato de Oman, possui 21 anos como comandante e passou outros sete anos como imediato.

Ainda em Belfast, o NVe *Cisne Branco* teve a honra de receber o ex-primeiro ministro da Irlanda do Norte e conselheiro da rainha da Inglaterra, Ian R. K. Paisley. Paisley iniciou o processo de diálogo entre o governo da Irlanda do Norte e o Exército Republicano Irlandês (IRA), resultando no fim dos atentados terroristas, iniciando uma era de paz e diálogo entre as partes. Ele veio a bordo acompanhado por um ilustre “novo brasileiro”, Bill Woods, que, após trabalhar 30 anos no combate à hanseníase em Rio Branco, capital do Acre, foi agraciado com a cidadania brasileira pelo ministro da Justiça, pelos relevantes trabalhos realizados na erradicação da doença.

Deixando a cidade de Belfast, o NVe *Cisne Branco* rumou para Delfzijl, na Holanda,





para participar da DelfSail 2009, evento náutico consagrado na Europa, contando com centenas de embarcações inscritas, o maior evento náutico dentre os que participou o *Cisne Branco* este ano. Antes de chegarmos a Delfzijl, participamos de uma regata muito especial com o Navio Veleiro *Stad Amsterdam*, navio que possui o mesmo projeto do NVe *Cisne Branco*, sendo considerados navios irmãos.

Há dez anos, ainda durante a construção do NVe *Cisne Branco*, no estaleiro Damen, na Holanda, e já com o início da construção do navio veleiro irmão do *Cisne Branco*, batizado com o nome de *Stad Amsterdam (Cidade de Amsterdã)*, um dos construtores lançou o interessante desafio que deveria se materializar no futuro. O desafio previa que a primeira vez que os irmãos se encontrassem em regata, o vencedor receberia uma flâmula com as cores da Bandeira Nacional da Holanda (azul, vermelho e branco) e poderia ostentá-la eternamente em seu mastro grande. A flâmula foi entregue ao comandante do Navio Veleiro *Cisne Branco*, em 1999, e foi cuidadosamente guardada a bordo, esperando o dia em que a regata ocorresse.

No ano de 2008, os navios se encontraram nos portos de Rouen (França) e Den Helder (Holanda), porém sem possibilidade de haver uma competição. Passados dez anos da construção, houve a primeira oportunidade de os navios se encontrarem no Mar do Norte, entre a Inglaterra e a Holanda. Por acordos horizontais entre os comandantes, foram estabelecidas as regras e a derrota a ser percorrida, incluindo as linhas de partida e de chegada.

O tiro com o canhão de salva do NVe *Cisne Branco* marcou o momento da largada. O início se deu em 19 de agosto, às 17 horas locais (10 horas em Brasília), de forma muito emocionante e profissional, com ambos os navios, lado a lado, a todo pano, cruzando a linha de largada a 12 nós, exatamente no horário, fato raro para regatas de *tall ships* classe A, pela possibilidade de largar escapado (antes do horário), com pesada punição para o infrator (dar um giro de 360°).

O rumo era leste, e o vento sul, constante, com cerca de 28 nós de intensidade. O total a ser percorrido foi de apenas 215 milhas, bem diferente das 2.350 milhas da regata realizada na travessia do Atlântico

Norte, dias antes. Após 24 horas, os navios cruzavam a linha de chegada muito próximos, porém com pequena vantagem para o holandês.

Apesar de não havermos vencido a pequena prova, o clima foi de intensa alegria por haverem se encontrado no mar os navios irmãos com destinos e propósitos tão distintos.

A entrega da flâmula para o comandante do *Stad Amsterdam*, Captain Richard Slootweg (foto a seguir), se deu na cidade de Delfzijl, na Holanda, onde se realizava a quinta edição da tradicional DelfSail. Após as boas-vindas do prefeito da cidade aos comandantes convida-



dos, no salão da Prefeitura de Delfzijl, a organização do evento iniciou a cerimônia de passagem da flâmula, que ocorreu em clima esportivo e de festa, sendo proferidas palavras por ambos os comandantes.

O comandante do NVe *Cisne Branco* ressaltou o clima de expectativa gerado pelo desafio lançado havia dez anos, bem como a excelente atmosfera esportiva que envolveu ambas

as tripulações. Encerrou suas palavras enfatizando que atividades como essas estimulam cada vez mais o estreitamento de laços entre Brasil e Holanda, já cultivados há bem mais de uma década.

O Comandante Richard reiterou as palavras anteriormente ditas e, surpreendendo todos, informou que teria enorme satisfação em passar a flâmula ao vencedor da próxima regata entre os navios irmãos, quebrando de certa forma o estabelecido no lançamento do desafio e estimulando novos e belos encontros como o que acabara de ocorrer.

Na tarde do dia 24 de agosto, o comandante do NVe *Cisne Branco* teve a honra de comparecer, a convite da rainha da Holanda, à cerimônia de batismo do navio mercante, que levou seu nome, *Beatrix*. Nessa cerimônia compareceram apenas seis comandantes de navio, dos seguintes países: Brasil, Estados Unidos, Holanda (dois comandantes), Rússia e Uruguai. Em momento especial, eles tiveram a chance de dialogar com a Rainha Beatrix.

A DelfSail foi o último evento náutico do qual o NVe *Cisne Branco* participou nesse ano. Deixando Delfzijl, Oslo, na No-



ruega, era nosso próximo destino. Desta vez a tarefa do navio era bem diferente das normalmente realizadas. O navio seria o local para a realização do 1º Seminário sobre Atividades Polares Brasil-Noruega, em 1º de setembro.

O seminário foi uma iniciativa do embaixador do Brasil na Noruega, Sérgio Eduardo Moreira Lima, e contou com a participação do secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, Contra-Almirante Francisco Carlos de Ortiz Holanda Chaves; do subsecretário para o Programa Antártico Brasileiro (Proantar), Capitão de Mar e Guerra José Robson de Oliveira Medeiros; e do navegador Amyr Klink. Da Noruega, participaram o assessor especial para Recursos das Áreas Nórdicas do Ministério dos Negócios Exteriores, embaixador Karsten Klepssvik; o diretor do Instituto Fridtjof Nansen, Peter Schei; o reitor da Universidade de Tromsø, Jarle Aarbakke; a diretora da Divisão para Prioridades Estratégicas do Conselho de Pesquisa da Noruega, Kirsten Broch Mathisen e a chefe do Setor de Meio Ambiente do Instituto Polar Norueguês, Birgit Njåstad.

O seminário teve por objetivo promover a troca de informações sobre as experiências dos dois países em temas relacionados às regiões polares, com vistas a identificar possíveis áreas de cooperação dentro da agenda bilateral. Partes do Tratado da Antártica, Brasil e Noruega possuem estações permanentes no continente e interação dentro daquele mecanismo consultivo. Cabe mencionar que a Noruega constitui um dos poucos países com atividades regulares em ambos os polos.

O processo iniciado com o seminário de Oslo deverá ter seguimento no primeiro semestre de 2010 com a ida ao Brasil de exposição itinerante norueguesa sobre atividades polares.

Ao agradecer à Marinha do Brasil, o Embaixador Moreira Lima (foto a seguir) ressaltou a importância da visita do NVe *Cisne Branco*, que se insere nas iniciativas para a elevação do perfil do País na Noruega, e o



simbolismo da realização do evento a bordo do navio da Marinha do Brasil.

O seminário em Oslo foi o último compromisso da agenda internacional em 2009. Desse porto iniciamos o regresso para o Brasil, passando ainda por Lisboa e Funchal (Portugal) e Mindelo (Cabo Verde), mas não sem abriremos o navio à visitação pública e recebermos profissionais da imprensa escrita e televisiva, que noticiaram a passagem do navio e suas atividades no Brasil e no exterior, divulgando a Marinha do Brasil. Em Lisboa, atracados na Doca de Alcântara, recebemos o Capitão de Fragata Marcelo Pereira da Costa, designado para assumir o cargo de imediato do navio. Seu embarque foi realizado





CMG Fernando A. Gomes da Costa, Adido em Portugal, e sua esposa; CMG Flávio; Embaixador Celso M. Vieira de Sousa, Embaixador em Portugal, e sua esposa; CA Paulo Cezar Q. Küster, Subchefe de Planejamento e Avaliação do EMA; CA (RM1) Reginaldo G. Garcia dos Reis, Chefe do Dept^o de Ensino da EGN.

com antecedência compatível com a necessidade de conhecer bem o navio e suas especificidades, um pouco diferentes das dos navios em que já servira.

Também recebemos, em coquetel oferecido pelo adido de Defesa e Naval em Portugal, o embaixador do Brasil em Portugal, Celso Marcos Vieira de Souza; o subchefe de Planejamento e Avaliação do Estado-Maior da Armada; o chefe do Departamento de Ensino da Escola de Guerra Naval (EGN); representação de alunos do Curso de Política e Estratégia Marítimas da EGN; adidos militares e navais e autoridades da Marinha portuguesa, em excelente clima de conagração entre os dois povos irmãos (foto acima).

A confraternização portuguesa seguiu pelo Oceano Atlântico, indo até a Ilha da Madeira, onde o navio ofereceu um almoço às autoridades civis e militares locais, com excelente apoio do adido de Defesa e Naval do Brasil em Portugal e do cônsul honorário do Brasil em Funchal. Entre mui-

tas autoridades, recebemos o representante da República, juiz-conselheiro Antero Monteiro Diniz. O comandante do NVe *Cisne Branco* realizou várias visitas que são protocolares e feitas sempre que um navio de Estado faz visita oficial a um país amigo.

No período em que permaneceu atracado em Funchal, por coincidência, chegaram os veleiros participantes da Transat 650, regata internacional de travessia solitária (apenas um tripulante) em veleiro monocasco de 6,5 m de comprimento, que partiram da cidade de La Rochelle, na França, e atracaram no porto de Funchal, na Ilha da Madeira. O porto seguinte foi Salvador, Bahia. Nessa regata, o Brasil foi representado pela velejadora brasileira Izabel Pimentel, competindo no barco *Petit Bateau*, que fez questão de visitar o NVe *Cisne Branco*, durante a sua estadia em Funchal, quando recebeu de nossa tripulação efusivos votos de bons ventos e mares tranquilos.

Nas instalações do porto de Funchal, a tripulação do navio deu continuidade à antiga tradição existente em alguns portos de se desenhar na parede em frente ao cais a silhueta do navio visitante, imprimindo no porto, por alguns anos, os belos contornos do único navio veleiro da Marinha do Brasil.

Deixando Funchal, o navio rumou para Mindelo, na Ilha de São Vicente, em Cabo Verde, permanecendo ali de 1^o a 4 de outubro. O arquipélago de Cabo Verde se situa a 300 milhas da costa da África e serve como porto logístico para alguns navios que atravessam o Atlântico da Europa em direção à América do Sul e vice-versa.

Em Mindelo, o navio ofereceu almoço para a Embaixada do Brasil em Cabo Verde e autoridades locais, comparecendo a ministra conselheira Sônia Regina Guimarães Gomes; o presidente da Câmara Municipal de São Vicente, Benvindo Cruz; e outras

autoridades civis e militares de Mindelo. Muito se dialogou sobre as possibilidades de cooperação entre Brasil e Cabo Verde nas áreas comercial, industrial e militar. Algumas empresas brasileiras têm visitado o arquipélago e estudado como viabilizar a implantação de unidades ou filiais em solo cabo-verdiano.

Tal qual em Funchal, o cais do Porto Grande de Mindelo também adota a tradição de permitir à tripulação pintar a silhueta do seu navio, logo, brasão ou qualquer outra característica marcante. Na parede interna do cais, desde 2005, mantemos um bonito desenho do NVe *Cisne Branco*, reforçado em 2008 e nesta última passagem.

Na travessia para Natal (primeiro porto brasileiro ao regressar), o navio realizou as tradicionais Olimpíadas do Cisne Branco, em que as três equipes, compostas pelos mastros do Traquete, Grande e Gata, disputam a melhor posição em tarefas





Branco, agregando enorme estímulo para a vida no mar nos jovens escoteiros.

No segundo dia de estadia no porto, o comandante do 3º Distrito Naval, Vice-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas, ofereceu coquetel a bordo do navio a autoridades civis, militares e membros da Sociedade dos Amigos da Marinha do

marinheiras cotidianas, como içamento de vergas, utilizando o cabrestante manualmente, lançamento de retinida, competição de nós, cabo de guerra e aduchamento de cabos em malaguetas, entre outras, estimulando a manutenção da higiene física e o resgate das tradições marinheiras.

Finalmente, após cinco meses e meio afastado do Rio de Janeiro, representando a Marinha e o Brasil pelo Caribe, América do Norte, Europa e África, o NVe *Cisne Branco* atracou em Natal no dia 13 de outubro.

Ávida para visitar o navio, a população local compareceu em massa, mostrando o interesse, o orgulho e o carinho que o povo brasileiro cultiva para com o navio e a Marinha. Foram aproximadamente 1.600 pessoas, expressiva marca para uma quinta-feira, em que permaneceu aberto à visitação pública. No mesmo dia, pela manhã, recebemos o Grupo de Escoteiros do Mar Almirante Barroso, oriundo de João Pessoa, que viajou cerca de 180 km para visitar o *Cisne*

Rio Grande do Norte (Soamar-RN), acompanhando, entre muitos outros convidados, o comandante da 1ª Força Aérea, Brigadeiro do Ar Raul Botelho; o comandante da 7ª Brigada de Infantaria Motorizada, General de Brigada Paulo Sérgio Melo de Carvalho; e a vice-presidente da Soamar-RN, Zélia Madruga.

Para realizar a travessia Natal-Maceió, o Comando do 3º Distrito Naval abriu voluntariado para embarque de até oito oficiais das Organizações Militares a ele subordinadas, boa prática para reforçar o conhecimento da antiga arte marinheira de navegar a vela entre os jovens oficiais. Em



virtude do número de oficiais femininas voluntárias ter sido muito superior ao de oficiais masculinos, optou-se pelo embarque de oito oficiais femininas.

Durante a curta travessia, apenas dois dias, as oficiais tiveram oportunidade de conhecer e participar da rotina do navio e realizar algumas atividades típicas, como a subida até a verga do sobrinho no mastro grande, o mais alto de bordo, com 46,4 m de altura. Para essa atividade, os recém-embarcados aprendem os procedimentos de segurança e se acostumam com o trabalho de manutenção na mastreação.

A passagem por Maceió também foi marcante. O navio recebeu número parecido de visitantes e pôde realizar agradável recepção a convite do capitão dos portos do Estado de Alagoas, Capitão de Fragata Carlos Henrique Vasconcellos Martins, quando teve a honra de receber o ex-governador Divaldo Suruagi e o presidente da Soamar-Alagoas, Eduardo Guimarães, entre outras autoridades.

A chegada ao Rio de Janeiro foi perfeita para uma comissão exitosa em muitos aspectos. Fomos convidados a participar da Parada Naval realizada em homenagem ao chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, que se despedia do serviço ativo após bonita e brilhante carreira. O NVe *Cisne Branco* navegou em rumo contrário à formatura de navios da Esquadra e do Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste. O navio navegava com as velas latinas, a flâmula de fim de comissão içada pelos 181 dias de comissão, e ostentávamos nossa maior Bandeira Nacional, caprichosamente içada no penol da carangueja. Ao cruzarmos com o Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) *Garcia D'Ávila*, onde se encontrava o chefe do Estado-Maior da Armada, cumprimos as Honras de Passagem e em seguida, com os alto-falantes voltados para bombordo, bordo do cumprimento, o imediato fez a home-



nagem tradicional do navio: “Cisne Branco! Em honra ao chefe do Estado-Maior da Armada, a todo pano!” Todos bradamos com muito orgulho o brado “Iça e Caça” em sua homenagem. O brado em uníssono e alto retornou por eco aos nossos ouvidos após ser devolvido pelo enorme costado do NDCC *Garcia d’Ávila*, separado apenas por 200 jardas do NVe *Cisne Branco*. O brado é carregado de simbolismo, especialmente para navios veleiros de época, pois trata-se da ordem dada pelo comandante ao chefe do Convés para o navio navegar enfunando todas as velas, quando é necessário içar algumas vergas (as mais altas) e caçar as velas.



O dia estava chuvoso, mas o vento era favorável à entrada na Baía de Guanabara. Apesar de forte, sudeste com 18 nós, entramos a todo pano e também prestamos homenagem à Escola Naval, berço dos “Sentinelas dos Mares”. A cerca de 200 jardas do Farol de Villegagnon, disparamos quatro tiros com os canhões de salva, fizemos as Honras de Passagem e bradamos o “Iça e Caça”. Os aspirantes estavam formados no passadiço da Escola Naval e responderam ao cumprimento. Afastamo-nos ao som da Banda da Escola Naval entoando a canção *Cisne Branco*.



Durante a Comissão Euro-América 2009, a tripulação comentava com suas famílias, à distância, a beleza das paradas navais de velas das quais participamos e sobre o orgulho de podermos estar presentes nesses eventos, mostrando a outras Marinhas e comunidades marítimas a Bandeira Brasileira e o valor de tradições marinheiras seculares cultivadas pela Marinha do Brasil ainda nos dias de hoje. Para dar às famílias dos tripulantes o gostinho de ver e sentir a presença de um grande veleiro de época navegando com velas enfunadas, entramos a todo pano na Baía de Guanabara e cruzamos a Ponte Rio-

Niterói, posição privilegiada para os familiares apreciarem o navio e constatarem os comentários dos nossos tripulantes. Assim como em 2008, carregamos o pano apenas após cruzarmos a Ponte Rio-Niterói, quando seguimos para a atracação no cais sul interno da Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ).

Enfim, regressamos ao Rio de Janeiro em 28 de outubro. Na BNRJ, estavam nossos familiares, saudosos após longos 181 dias de afastamento. Foi momento raro de expectativa e emoção, acumulado prazerosamente durante esse período e potencializado nas últimas horas mal dor-



midas pela enorme excitação do reencontro. Rostos felizes e chorosos se encontraram, simbolizando o ponto final de mais uma linda comissão cumprida com sucesso.

Foram visitados cinco portos nacionais e 12 portos estrangeiros. Recebemos nos conveses do *Cisne Branco* o comandante de Operações Navais, comandantes de Distritos Navais, embaixadores e adidos militares do Brasil e de muitos outros países, personalidades importantes como o ex-primeiro-ministro da Irlanda do Norte e conselheiro da Rainha da Inglaterra, Ian R. K. Paisley, e a Rainha Beatrix, da Holanda. Compartilhamos nossa cultura e nossas tradições navais com muitos países, e com muito orgulho mostramos as capacidades da Marinha do Brasil. Comandantes e imediatos puderam apreciar nossa hospitalidade e desfrutar de bons momentos a bordo, estreitando laços entre as Marinhas contatadas. Foram 18.231,4 milhas

Rostos felizes e chorosos se encontraram, simbolizando o ponto final de mais uma linda comissão cumprida com sucesso

navegadas, 108,5 dias de mar e 79.456 visitantes. Participamos de cinco grandes eventos náuticos envolvendo muitos países e de duas regatas, com expressivos resulta-

dos para a Marinha e para o Brasil. Sediámos o 1º Seminário de Atividades Polares entre Brasil e Noruega. Foram diversas representações, eventos sociais, esportivos e de integração com marinheiros de vários países. A simpatia, a alegria e a educação dos nossos marinheiros ganharam destaque positivo em todos os

gria e a educação dos nossos marinheiros ganharam destaque positivo em todos os





portos por onde passamos, características retratadas em mídia escrita e televisiva.

Ao terminar a Comissão Euro-América 2009, deixo em meu nome e no de minha tripulação os nossos sinceros agradecimentos à Marinha do Brasil, por nos

possibilitar fazer o estimulante trabalho realizado a bordo do Navio Veleiro *Cisne Branco*.

“Dada por finda a nossa derrota, temos cumprida nossa missão.”

Cisne Branco! A todo pano! Iça e Caça!

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Veleiro; Cisne Branco;



REVISTA



MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA REVISTA MAIS ANTIGA DO MUNDO

Assop de 1900

A Revista Maritima Brasileira completou 158 anos em

1º de março de 2009. Fundada em 1851 pelo

Primeiro Tenente Sabino Elói Pessoa,

foi a segunda revista mais antiga do mundo

a tratar de assuntos marítimos e navais.

Conforme os registros obtidos, a Rússia foi o primeiro

país a lançar uma revista marítima,

a Morskoi Sbornik, (1848).

Depois vieram:

Brasil – Revista Maritima Brasileira (1851),

França – Revue Maritime (1866),

Itália – Rivista Marittima (1868),

Portugal – Anais do Clube Militar Naval (1870),

Estados Unidos – U.S Naval Institute Proceedings (1873)

República Argentina – Boletín Del Centro Naval (1882).