

NOSSA CAPA



CISNE BRANCO Comissão América 2006

LEONARDO PUNTEL¹
Capitão-de-Mar-e-Guerra

SUMÁRIO

A partida

Navegando num mar imenso

Rio-Cabedelo

Em Cabedelo

Cabedelo-Belém

Belém-Cartagena

Em Cartagena

Cartagena-Baltimore

Em Annapolis

Em Baltimore

Baltimore-Fortaleza

Fortaleza-Santo Domingo

Na República Dominicana

Santo Domingo-Beaufort

Em Beaufort e Morehead City

Beaufort-Port of Spain

Em Port of Spain

Port of Spain-Fortaleza

Em Fortaleza e Salvador

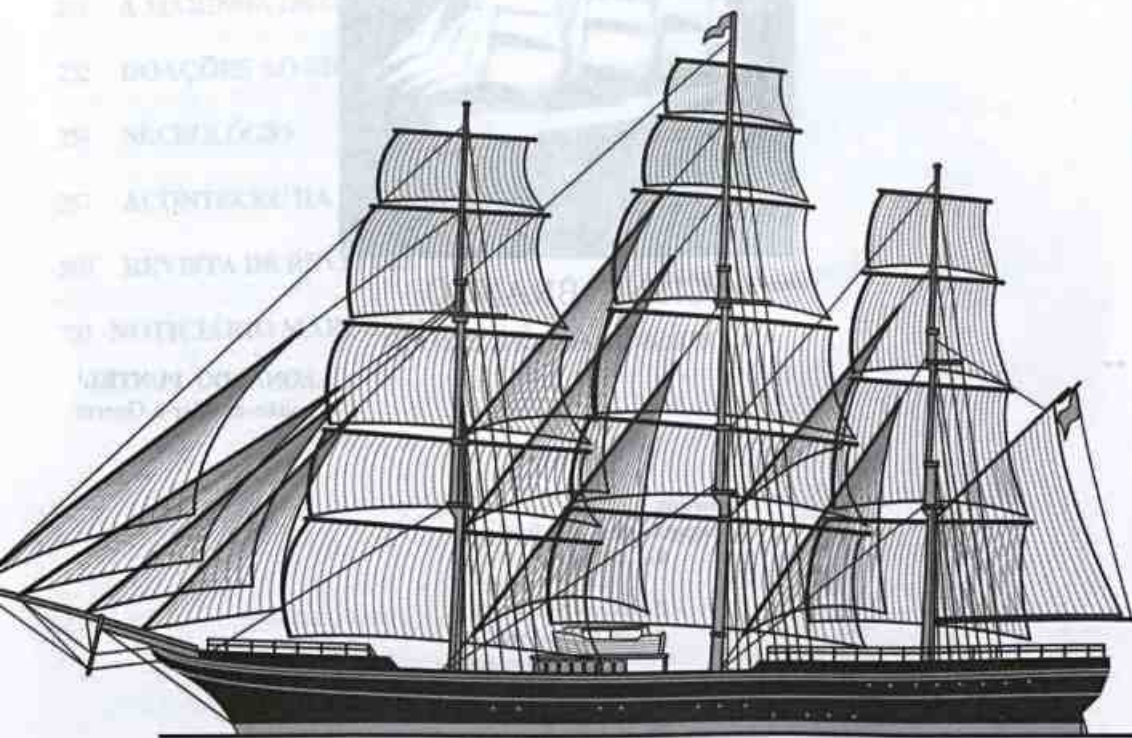
Dada por finda a nossa derrota

¹ N.R.: Comandante do Navio Veleiro *Cisne Branco* desde 10/02/2006.

A PARTIDA

São 6 horas do dia 4 de março de 2006. O Scontramestre de serviço toca uma alvorada cheia de significados para os que estão a bordo do Navio Veleiro *Cisne Branco*. Os bons marinheiros da Divisão de Serviço despertam para fechar os últimos preparativos para a zarpada, cumprindo o longo calendário de atividades da Comissão América 2006, a maior já realizada pelo *Cis-*

Apesar de terem passado a última noite antes da partida para esta grande comissão, os militares de serviço trabalham com extrema dedicação e carinho para deixar o navio num padrão elevado de limpeza e arrumação; afinal, dentro de algumas horas, dezenas de familiares estarão ali para dar um adeus que valerá por aproximadamente seis meses de afastamento. Aos poucos os tripulantes vão regressando para o navio que será sua casa pelos próximos 173



ne Branco. A teca² ganha seu banho diário, amarelos são lustrados, as mesas de malaguetas são amarinheiradas, portaló limpo e arrumado e a prancha toda lavada... ainda é cedo, são 7h15 quando o polícia dá o pronto das faxinas.

dias, o que para os recém-embarcados pode soar estranho e um pouco preocupante. Mas isso é encarado com naturalidade e melancolia para os que já estão no navio há um ano: o começo da última longa comissão – disse um deles. Comissões

2 Teca – Piso de madeira do convés principal.

como esta são muito marcantes na carreira dos homens do mar, elas nos fazem crescer por meio dos desafios do mar, das dificuldades do afastamento da família e das novas culturas que serão absorvidas.

– Todos a bordo!, informa o oficial de serviço ao imediato, repassando os últimos detalhes: peação do material, tanques de água atestados, energia de bordo, parte de saída, agente de manobra, rebocadores, previsão de tempo, maré...

Às 14h45 inicia-se o mais difícil, após o toque de Detalhe Especial para o Mar (DEM), nobremente entoado pelo mestre:

o oficial de serviço tem a árdua tarefa de convidar todos os familiares a se retirarem de bordo, pois o navio partirá em 15 minutos. As estações (proa, popa, meio-navio e manobra) vão sendo guarnecidas, e o cerimonial é monta-

do para a despedida do comandante da Força de Superfície, CAte Antônio Alberto Marinho Nigro, do comandante do Centro de Instrução Almirante Alexandrino, CAte Eduardo Bacellar Leal Ferreira e do chefe do Estado-Maior da Esquadra, CAte João

Arthur do Carmo Hildebrandt, autoridades presentes na ocasião.

Estações prontas, agente de manobra a



Despedida do Comandante da Força de Superfície

Cisne Branco dá adeus aos amigos e às famílias, que aos poucos vão ficando para trás.

NAVEGANDO NUM MAR IMENSO

“Tempo bom, céu pouco nublado, ventos

nordeste (NE) força 4, mar com ondas de sudeste (SE) 1,0/1,5m.” Este era o texto da previsão do tempo para os dias seguintes, após a saída do Rio de Janeiro. A princípio, trata-se de uma ótima condição para navegarmos e, ainda por

cima, a pano, ... uma grande ilusão.

Rio-Cabedelo

Navegávamos rumo a Cabedelo (PB), deveríamos ir para leste após a saída da



Familiares da tripulação no cais da Base Naval do Rio de Janeiro

barra do Rio de Janeiro e contornar a Ilha de Cabo Frio, onde este tipo de vento (NE), velho conhecido dos velejadores, ganha força e chega até 25 nós. Navegamos com o vento relativo sempre pela bochecha de bombordo (BB) durante o restante do primeiro dia de mar, o que impediu navegar a pano.

este tipo de matéria não teria sentido sem que fosse registrada uma Manobra Geral de Vela (MGV) em que colocássemos nossas velas e passássemos um pouco desta muito trabalhosa, mas não menos prazerosa, faina marinheira. Optou-se por seguir no rumo leste por mais algumas milhas após a Ilha de Cabo Frio, e então, ado-



Navegando com aparelho de gávea alta

A corrida pelo vento se tornou o objetivo principal no segundo dia de viagem.

Estávamos com uma equipe do programa Esporte Espetacular, da Rede Globo de Televisão, que faria uma reportagem sobre a vida a bordo no *Cisne Branco*, e para tal ficaria embarcada até o dia 7 de março (foram feitos 3 dias de mar ao todo). Fazer

tando rumo noroeste (NW), realizamos a tão esperada MGV, em que conseguimos navegar a pano com aparelho de gávea alta*. Nesta configuração de velas, atingimos uma velocidade de 9,5 nós com um vento relativo de 23 nós, uma boa marca para adestrar a tripulação no começo da viagem e mostrar aos repórteres uma par-

* N.A.: Navegar a pano com aparelho de gávea alta significa não estar com as velas superiores (joanetes e sobres), como mostrado na fotografia.

cela da rotina do navio. Aproveitaram também para registrar momentos curiosos do nosso cotidiano, como o barbeiro e o cozinheiro em ação, o olhar atento do vigia na proa, a responsabilidade dos maquinistas na "Bravo", o capricho do auxiliar de navegação ao marcar um ponto, o oficial de quarto que baixava uma estrela, o timoneiro perseguindo o seu rumo e o taifeiro que arrumava a mesa do jantar, tudo isso com uma escora constante de cerca de 10°.

O vento NE se intensificou no segundo e no terceiro dias de viagem, indicando a provável chegada de uma frente fria de sudoeste (SW) que subia "esmagando" as isóbaras no Cabo São Tomé. As suspeitas se confirmaram, e já recebíamos as primeiras previsões indicando a mudança de tempo. Seria a última frente fria que pegaríamos no Hemisfério Sul até o nosso regresso. Na madrugada do dia 5 para 6 de março, o barômetro caiu, o vento rondou para NW e posteriormente para SW e a temperatura entrava em declínio – a frente nos alcançava, trazendo uma forte chuva. O cenário pouco convidativo no convés interessou aos repórteres, que registraram, com câmeras à prova d'água, o vigia e seus contatos, o incansável timoneiro buscando a proa ordenada, e o oficial de quarto, mais do que nunca, preocupado com a segurança de todos.

A noite passou, e com ela a chuva se foi. Na manhã seguinte, de céu encoberto, arribamos em Vitória (ES) e deixamos a equipe de jornalistas que nos acompanhara até aquele momento. Para eles era o fim de uma experiência inédita em suas vidas, e para nós significava apenas 1,7% da comissão que acabava de começar. A travessia até Cabedelo era longa (pelo menos era isso que pensávamos no começo da viagem), de oito dias, que se passaram com muitos adestramentos CAV (Controle de Avarias).

Após a passagem daquela frente fria, tivemos um regime de ventos fracos, sempre do quadrante leste, com tempo bom até Cabedelo. A partir de Salvador, começávamos a perceber uma das características mais marcantes do clima equatorial: a presença dos "pirajás", nuvens baixas do tipo *cumulus nimbus* que trazem rajadas de vento e chuva passageira. Estas nuvens estiveram presentes durante quase toda a viagem, tornando o serviço no convés bastante "refrescante".

Como em toda a véspera de atracação, a guarnição se reuniu no poço para a tradicional baldeação da teca. No *Cisne Branco*, substituímos as tradicionais "areia e lona" pelo "sal azedo" (ácido oxálico), que, diluído em água, revitaliza a coloração original do revestimento de madeira do convés. Mas os preparativos para o porto não se limitavam à baldeação: padronizar as aduchas de cabos das mesas de malaguetas com as famosas "quatro tábuas" de diâmetro, os retoques de pintura, a limpeza do trincaniz, ferrar o pano, preparar o embandeiramento em arco junto com a gambiarra, retoques de verniz no madeirame do casario e lustrar todos os amarelos eram algumas tarefas de convés que se realizavam, religiosamente, antes das atracações. Enquanto isso, cobertas abaixo, o mestre-d'armas coordenava a equipe que fazia a limpeza e arrumação interna do navio, varrendo, aspirando e lustrando todos os compartimentos. Aparentemente são tarefas comuns a qualquer navio, em especial por se tratar de um navio em representação, o que ninguém consegue imaginar quando embarca no *Cisne Branco*, e por se fazer todas elas com apenas 52 homens a bordo, que se desdobram pela natureza da sua missão e pela consciência de que o navio tem que estar o mais bonito possível para o porto.

Em Cabedelo

Em Cabedelo recebemos uma turma de 12 alunos mercantes do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), de Belém do Pará. Eles participaram ativamente da travessia seguinte, Cabedelo-Belém. Durante a estadia, tivemos a honra de receber o comandante do 3º Distrito Naval, VAlte Luiz Augusto Correia, autoridade que presidiu nosso cerimonial à Bandeira, seguido de um coquetel para a sociedade local e da capital paraibana, na tarde do dia 13



Convidados a bordo na saída da barra do Rio Paraíba

de março. No dia seguinte pela manhã, o *Cisne Branco* recebia cerca de 80 convidados para uma breve, porém inesquecível, saída pela barra do Rio Paraíba, podendo eles vivenciar um pouco do trabalho realizado nos conveses do navio.

Cabedelo-Belém

Após três dias atracados, suspendíamos rumo a Belém, numa travessia marcada pelas excelentes condições de vento alísio, que viabilizaram navegar a pano durante quase todo o tempo. Foi uma experiência marcante na vida de todos os alunos do Ciaba, que tiveram prática de navegação as-

tronômica, eletrônica e costeira, práticas de manobras, adestramentos de vela e fainas marinheiras, de máquinas e comunicações.

A proximidade do equador tornava o sol cada vez mais forte e as pancadas de chuva cada vez mais frequentes. Os efeitos destas intempéries começavam a se mostrar na aparelhagem do navio. Alguns moitões apresentavam ressecamento de verniz, enquanto certos cabos de aço e forras de merlim indicavam a ausência de alcatrão – era hora de prosseguir com a manutenção! Os marujos, incluindo os cinco membros do conjunto musical da Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ) e os alunos do Ciaba, se penduravam por todos os lados: mastros, vergas, carangueja, gurupês, ovéns, estais e brandais, realizando a “descoberta”, uma das mais importantes fainas gerais, repetida várias vezes ao longo da viagem. A “descoberta” é a ocasião em que toda a tripulação fica envolvida com a parte de segurança e manutenção da mastreação; nela verifica-se o estado do aparelho fixo e de laborar dos mastros e também as velas. Serve também como um importante mecanismo de comprometimento de cada tripulante com o navio, um complexo aglomerado de 18 quilômetros de cabos e 2.197m² de pano, que por ser de um estilo bem tradicional exige constante manutenção.

A enorme quantidade de embarcações pesqueiras, principalmente as pequenas jangadas, que mesmo à noite ousavam desafiar alísios de até 25 nós, foi uma constante enquanto percorríamos a costa norte brasileira. A presença maciça da pesca no nosso litoral nos levava a refletir sobre a grandeza das riquezas da nossa “Amazônia Azul”. Durante toda a comissão América 2006, não foi presenciado nenhum volume de atividade pesqueira que se assemelhasse ao nosso, nem de perto! E foi assim, cercados pelos nossos corajosos

companheiros pescadores, que cruzamos, dia após dia, as águas quentes do nosso litoral. Com sorte conseguíamos alcançar os 12 nós de velocidade, sabíamos que não era fruto tão-somente de nossas velas e tínhamos consciência de que contávamos com uma corrente de cerca de 1,5 nós a nosso favor. Os menos otimistas já pensavam no “amargo regresso” que teríamos dentro de alguns meses, quando o vento, o mar e a corrente pela proa nos fariam avançar menos de 4 milhas em uma hora.

O Espadarte se aproximava, a água já não era mais aquela azul-turquesa que ficamos acostumados a ver todos os dias; uma leve componente marrom se misturava, e lentamente percebíamos que estava-

dividia o horizonte com aquele “mar” de rio. Chegamos a Belém, nosso último porto no Brasil antes do primeiro evento náutico que teríamos, o Sail Cartagena de Índias 2006, na cidade de Cartagena de Índias, Colômbia. Nos dias 22 e 23 de março, o navio esteve aberto à visitação pública, atraindo centenas de pessoas aos seus conveses. Os alunos do Ciaba desembarcaram certos de que navegar vai muito além dos aprendizados das salas de aula, é algo que só se aprende vivendo e deixando o sal entrar em nossas veias.

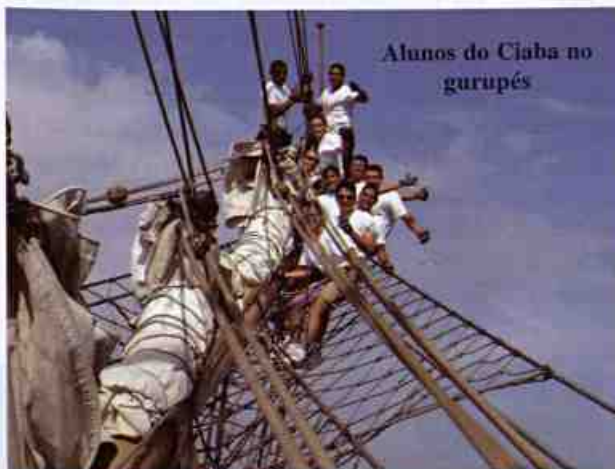
Logo após suspender do Porto de Belém fundeamos em frente ao Ciaba, onde ocorria a cerimônia de passagem de comando do 4º Distrito Naval do VALTE Marcus Vinicius Oliveira dos Santos para o VALTE Newton Cardoso.

Cerimônia esta presidida pelo Comandante de Operações Navais, Alte Esq Júlio Soares de Moura Neto.

Belém-Cartagena

A boa fase já era esperada, afinal contávamos com nosso grande aliado vento para chegarmos até Cartagena, principal porto da Colômbia, porta de entrada de muitos produtos americanos na América do Sul. As previsões de tempo mostravam ventos do quadrante leste força 4/5 durante toda a derrota entre Belém e

Cartagena, o que seria excelente, principalmente após a entrada no Caribe, após Trinidad e Tobago, quando o vento ficaria entre a alheta e a popa. Seria uma pernada longa, 14 dias de mar até o porto colombiano onde seria realizado o maior festival náutico da América do Sul, totalmente organizado pela Armada colombiana e que contaria com a presença de mais de 12 navios de diversos países, como Chile, Estados Unidos, Uruguai, República Dominicana, Panamá, Jamaica, México, Holanda, França e, claro, da própria Colômbia.



mos chegando à Bacia do Amazonas, a maior do mundo em vazão, mais precisamente na barra sul, no Rio Pará. Carregamos as velas e mais uma vez nos preparávamos para as fainas de atracação, que seriam feitas ao longo de uma navegação de cerca de oito horas rio acima, até Belém.

O cenário agora era bem diferente: conforme íamos subindo o rio, as chuvas tornavam-se mais frequentes e fortes e o calor também tinha aumentado bastante, certamente pela alta umidade relativa da Floresta Amazônica, que

Logo no segundo dia após desatracarmos de Belém, ocorreu a tradicional cerimônia de batismo para os que cruzavam a linha do equador pela primeira vez, marcando para sempre a vida do marujo que tem experiência de navegar pelos dois hemisférios. A travessia manteve excelentes médias de velocidades e sempre ventos favoráveis ao longo do seu transcurso, alcançando velocidades de até 14 nós. Vento e corrente adiantaram o navio, de maneira que no meio da pernada já estávamos mais de 36 horas à frente do planejado. Trabalhávamos duro a fim de preparar o navio para este que seria o primeiro evento náutico para muitos de nós.

Eventos como o de Cartagena são muito comuns na Europa e nos Estados Unidos, movimentando milhares de turistas e dezenas de veículos de mídia e mudando completamente a vida das pessoas nas cidades-sede. Os visitantes buscam principalmente os navios veleiros, como o *Cisne Branco*, pois eles são mais representativos e acolhedores do que os tradicionais navios de guerra e trazem nos seus conveses todas as tradições marinheiras que simbolizam suas Marinhãs. Em Cartagena teríamos a presença dos Navios Veleiros *Cisne Branco*, *Esmeralda* (Chile), *Glória* (Colômbia) e *Capitán Miranda* (Uruguai). Sabíamos o quão importante seria manter um excelente aspecto marinheiro durante aquele festival, onde as comparações seriam inevitáveis.

Em Cartagena

Aproveitando o adiantamento na derrota, fundeamos na Baía de Cartagena, onde mantivemos a tripulação imbuída em preparar o navio para o porto. O resultado foi surpreendente: o navio foi visitado por mais de 22 mil pessoas, e dentre elas estavam o Presidente da República da



Recepção ao
Presidente da
República da
Colômbia

Colômbia Álvaro Uribe Vélez, o vice-presidente, a ministra da Cultura, o comandante da Marinha colombiana, Almirante Mauricio Soto Gómez e o embaixador do Brasil naquele país, Júlio Cesar Gomes dos Santos. Contamos também com a visita da delegação brasileira que representou o Brasil no XX Campeonato Sul-Americano de Optimist, o berço de grandes talentos da vela mundial, inclusive a brasileira.

O *Cisne Branco* esteve atracado na posição de maior destaque, logo na entrada do festival, junto com o *Glória*, símbolo máximo da Marinha colombiana. Diversos eventos e cerimônias protocolares ocorreram durante o festival Sail Cartagena de Índias 2006, e



Oferta da maquete do navio ao Presidente da República, na praça-d'armas; a seu lado o embaixador do Brasil

dentre eles destacamos: a entrega das chaves da cidade a todos os comandantes de navios, feita pelo prefeito de Cartagena de Índias; almoço a bordo oferecido pelo embaixador do Brasil na Colômbia ao comandante da Marinha colombiana e a autoridades militares; e a participação da equipe de futebol do *Cisne Branco* na competição que envolveu todos os países participantes, em que aquela sagrou-se campeã. Uma grande parada naval fechou o festival, todos os navios suspenderam em sequência e, em postos de continência, saudaram o comandante da Marinha colombiana. Centenas de pequenas embarcações acompanharam os navios que dessa forma se despediam daquele país que tão bem nos acolheu.

Cartagena-Baltimore

Nosso próximo destino seria a cidade de Baltimore (EUA), onde ocorreria um grande encontro náutico entre o *Cisne Branco*, “tall ships” classe “B” e os veleiros da regata de volta ao mundo Volvo Ocean Race (VOR). Dentre estes últimos destacava-se o barco *Brasil 1*, de Torben Grael, que realizava, com os outros cinco veleiros competidores, a travessia Rio de Janeiro-Baltimore.

Mares tranquilos e ventos favoráveis, mais uma vez, ajudaram o navio a ganhar avanço enquanto cruzava o Mar do Caribe. Os efeitos dos alíseos já não eram tão fortes depois de alguns dias de travessia, o que tornou o vento relativo muito pela proa e impediu a navegação a vela. Após deixarmos o Paso de los Vientos – passagem entre Cuba e Haiti –, saímos do Caribe com a esperança de encontrar algum dos barcos da regata de volta ao mundo pelo caminho, o que acabou não ocorrendo. Mantínhamos um acompanhamento aproximado da posição dos barcos da regata e sabíamos que estavam por perto, mas devido à velocidade muito superior à nossa, passariam sem deixar rastro. Tentávamos nos sentir um

pouco no contexto da regata e buscávamos sempre todas as fontes de previsões meteorológicas para decidir a melhor derrota e, dessa forma, aproveitar ao máximo a ajuda que o vento poderia fornecer. Uma decisão bem tomada pode significar o adiantamento ou, do contrário, o atraso em relação à derrota prevista, tudo isso porque, devido à sua enorme área vélica e às características da sua propulsão a motor, o navio sofre grande influência da ação do vento e do mar no seu avanço. Em 2005, na Comissão Europa 2005, o *Cisne Branco* subia a costa do Marrocos com 1.600 rpm no motor (90% de potência), vento verdadeiro de proa com 27 nós e velocidade de avanço de 4 nós, obviamente sem velas; no regresso da Europa, fazendo a derrota no sentido inverso, as situações meteorológicas eram exatamente as mesmas, o vento verdadeiro estava pela popa, também com 27 nós, e navegávamos a 10 nós, utilizando apenas o aparelho de gávea alta, sem motor.

Em Annapolis

Entramos na Baía de Chesapeake demandando Annapolis, cidade-sede da United States Naval Academy (USNA), onde embarcariam 17 aspirantes para realizar a travessia até Baltimore, cerca de 60 milhas náuticas (MN). Durante o fundeio nas proximidades da USNA, a tripulação do *Cisne Branco* teve a oportunidade de fazer uma visita às instalações da academia e conhecer um pouco do

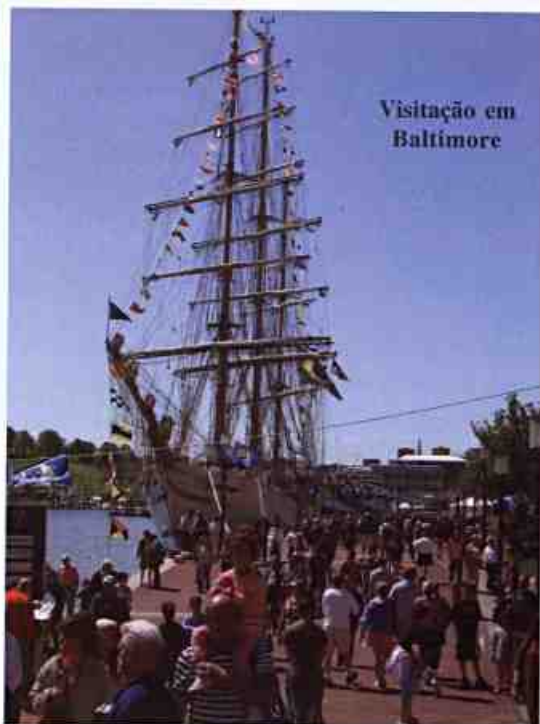
Aspirantes da Marinha americana no tombadilho



dia-a-dia do aspirante americano. Suspende-
ríamos de Annapolis no dia 24 de abril pela
manhã e atracaríamos no Inner Harbor pela
tarde, após os aspirantes terem adestramento
de subida no mastro e acompanharem a nave-
gação ao longo da Baía de Chesapeake. Fazia
bastante frio (11°C) na manhã do embarque e
um forte nevoeiro formava um denso tapete
branco sobre as tranquilas águas da baía.
Houve uma certa dificuldade para a lancha da
USNA avistar o *Cisne Branco*, mas felizmen-
te recorremos a um recurso antigo e, após so-
armos nosso apito por algumas vezes, nos
encontraram. Os adestramentos se iniciaram
antes do suspender, ainda não se avistava o
“sobrinho” quando a primeira equipe de aspi-
rantes saiu à verga (caminhou pelo estribo da
verga) do “grande”. Após o suspender, os
adestramentos continuaram, com prática de
navegação em águas restritas e controle de
contatos-radar. Foi uma experiência sem pre-
cedentes que, com certeza, deixou uma ótima
impressão para aqueles que dela participaram,
refletida na primeira página do periódico
Trident, da USNA, que estampava em sua capa
uma foto do grupo de aspirantes a bordo do
Cisne Branco.

Em Baltimore

Nossa chegada foi bastante calorosa por
parte das autoridades locais. Baltimore é
uma cidade com uma mentalidade
marítima bastante desenvolvida, e
por isso diversas autoridades civis
e militares vieram, durante uma sin-
gela cerimônia organizada no cais,
oferecer as boas-vindas ao navio. A
atracação no Inner Harbor foi
marcada por muitos visitantes e um
estreito laço de amizade formado en-
tre a tripulação do *Cisne Branco* e a
do *Brasil I*, que veio a bordo du-
rante um coquetel que contou, ain-
da, com a presença do embaixador
do Brasil nos EUA, Roberto Pinto



Visitação em
Baltimore

Ferreira Mameri Abdenur, do adido naval
do Brasil nos EUA, Calte José Geraldo
Fernandes Nunes, de autoridades e mem-
bros da sociedade de Baltimore e diversos
convidados brasileiros que viviam naque-
le país. Os tripulantes do navio também
foram muito bem acolhidos no veleiro de
regata brasileiro, tomando parte do que há
de mais moderno em termos de tecnologia
no mundo da vela.

O embaixador do Brasil nos Estados Unidos, Adido Naval e
tripulação do Veleiro *Brasil I*, na recepção em Baltimore



A meteorologia previa ventos fortes e mar bastante agitado para nossa saída. A passagem de uma frente fria teria deixado o mar com ondas de NE de 6 a 7 metros na costa dos estados da Virgínia e Carolina do Norte. Os ventos não eram tão fortes, quadrante norte com força 6/7, porém trouxeram muito frio e nebulosidade. O cenário não era dos mais convidativos à navegação. Tínhamos uma diretiva a ser cumprida e nos fizemos ao mar! O *Cisne Branco* possui um peso alto muito grande devido à sua mastreação; com mar de popa e até mesmo pela alheta, costuma jogar muito, dependendo da altura e do período das ondas. Enquanto navegávamos no interior da Baía de Chesapeake não tínhamos a menor noção do que lá fora podia nos esperar, estava tudo muito tranquilo – vento fraco, céu nublado e muito frio. Mas a meteorologia não podia estar errada. Boletins de duas em duas horas informavam o estado do mar agitado nas proximidades da boca da barra, e estávamos realmente em uma grande expectativa. Tudo o que poderíamos fazer foi feito: reforçamos a peaça do material e passamos as linhas de vida pelo convés, esperando o pior.

Baltimore-Fortaleza

Ao deixarmos os práticos que nos acompanharam desde Baltimore até a boca da barra, começamos a tomar conhecimento do que se passava com o mar. Ondas muito grandes tinham se formado em decorrência de um centro de baixa pressão originado na costa da Nova Escócia e que havia levantado um “swell” realmente grande, afetando a costa americana até o Cabo Hatteras. As ondas causaram forte balanço do navio, algumas vezes mais de 25°, de fato muito desconfortável. Mesmo se colocássemos alguma vela para estabilizar o balanço não teria efeito, pois o



Cisne Branco adernado pela ação do mar e do vento

vento vinha de popa, além do mais seria uma faina um pouco arriscada subir no mastro com aquele balanço. Durante três dias a rotina do navio ficou um pouco modificada e não houve rancho quente, apenas sanduíches para as refeições. Os mais otimistas encaravam aquela situação como favorável, afinal todo aquele mar e vento poderia ser de proa, e apesar de tudo estávamos avançando cerca de 3 nós a mais do que o planejado!

Mas o mar é realmente imprevisível, e no quarto dia de pernada, após o “swell” simplesmente desaparecer do horizonte, o mar estava inexplicavelmente liso, nenhuma vaga ou marulho afetava o navio e o céu estava limpo. Mar azul-turquesa e uma calmaria completa fechavam o cenário perfeito para retomarmos as nossas atividades. Após qualquer situação adversa, seja de ventos fortes ou de balanço ou caturro excessivos, é recomendado que se faça

uma inspeção minuciosa na mastreação, hora para uma “descoberta”. A travessia até San Juan, nosso próximo porto, levaria dez dias, e teríamos bastante tempo para realizar diversas manutenções nos aparelhos do navio. O vento fraco, que se fez presente nos seis últimos dias de viagem, obrigou-nos a completar toda essa perna no motor.

A escala em San Juan foi apenas logística; reabastecido o navio com óleo combustível, estávamos prontos para nossa próxima travessia. Partimos de San Juan em 12 de maio de 2006 e deveríamos estar em Fortaleza (CE) no dia 29 de maio, quando teria início o evento America's Sail 2006, envolvendo Fortaleza, Santo Domingo (República Dominicana) e Beaufort (Carolina do Norte). Era prevista uma escala para reabastecimento em Belém, que foi realizada entre 28 e 31 de maio. Surpreendentemente, o “amargo regresso” entre Belém e Fortaleza foi bem diferente do que esperávamos: ventos fracos de SE e um mar bastante tranquilo predominaram por todo o período; e fizeram o *Cisne Branco* deslizar sobre as águas brasileiras novamente. Esta travessia contou com um novo grupo de alunos do Ciaba que teria a oportunidade de receber adestramentos de vela, marinaria, navegação, máquinas e manobra. Assim como os primeiros alunos que embarcaram de Cabedelo a Belém, estes aproveitaram bastante a oportunidade e saíram muito motivados com aquele curto, mas não menos proveitoso, estágio no *Cisne Branco*.

Fortaleza-Santo Domingo

Fortaleza foi o início do America's Sail 2006, um evento náutico que também levou diversos “tall ships” a Santo Domingo (República Dominicana) e Beaufort (EUA), objetivando

a união dos povos pelo despertar da mentalidade marítima.

O presidente da America's Sail, reve-rendo William F. Wendler, esteve embarcado no *Cisne Branco* desde Fortaleza até Beaufort, elevando o navio à categoria de “capitânia” do evento.

Após ter cruzado o Caribe pela quarta vez nesta comissão, o *Cisne Branco* chegou a Santo Domingo no dia 16 de junho, numa travessia de 12 dias em que ventos moderados pelo travé de BE favoreceram o uso das velas. Em algumas ocasiões, quando as condições são favoráveis, consegue-se uma economia que pode chegar a 70 por cento do consumo previsto de óleo combustível, que já é pequeno dentro dos padrões da Marinha do Brasil.

Na República Dominicana

Na República Dominicana, o *Cisne Branco* recebeu o comandante da Marinha dominicana, Valte César de Windt Ruiz, diversas autoridades dessa nação amiga e embaixadores de vários países durante a recepção oferecida pelo embaixador do Brasil em Santo Domingo, Ronaldo Edgar Dunlop.

Cruzar o Caribe cinco vezes nos fez ficar acostumados aos fenômenos meteorológicos característicos do local. Dentre eles, o mais famoso entre os oficiais de quarto foi a “onda tropical”, uma área de



Embaixador do Brasil
e Comandante da
Marinha Dominicana

instabilidade gerada nas adjacências da Zona de Convergência Intertropical (ZCIT) que se desloca no sentido leste-oeste, trazendo chuvas e aumento da nebulosidade. Ao final da viagem já estávamos craques em analisar a formação e o deslocamento deste fenômeno meteorológico muito interessante que ocorre naquela região.

Santo Domingo-Beaufort

Assim como a “onda tropical”, as “tempestades tropicais” também foram objeto de diversas observações nas cartas sinóticas que recebíamos, visto que havia indícios de que a tempestade de furacões em 2006 poderia ser adiantada. A “tempestade tropical” Alberto iniciou no dia 10 de junho de 2006, enquanto navegávamos de Fortaleza para Santo Domingo, com ventos de até 60 nós de intensidade. Formou-se entre Cuba e a Flórida, seguindo uma trajetória que cortou este estado e alcançou a Geórgia, Carolina do Sul e Carolina do Norte, onde estaríamos a partir do dia 30 daquele mês (20 dias depois da formação do Alberto). As informações atualizadas e precisas sobre o deslocamento de fenômenos como este são cruciais para um processo de tomada de decisão para evitar o mau tempo. Além dos fenômenos de larga escala, como as tempestades tropicais e as frentes frias, cuja previsão de deslocamento e força são de boa aceitabilidade atualmente, fenômenos locais, como trombas-d’água e tornados, também são muito frequentes na região da costa sudeste americana (Geórgia, Carolina do Sul, Carolina do Norte e Virgínia). Estes últimos fenômenos são de difícil previsão, e apenas com algumas horas de antecedência (por intermédio de radares *doppler*) consegue-se identificar sua formação e trajetória. Para se ter acesso a dados como estes de radares *doppler*, que

são muito importantes para uma boa tomada de decisão, torna-se vital uma conexão à internet. Em 28 de junho de 2006, às vésperas da atracação em Beaufort, o navio experimentou ventos de até 60 nós, vagas de 3 metros, baixa visibilidade e muita chuva durante a passagem de um tornado na costa da Carolina do Norte. Passado o mau tempo, atracamos no dia 29 de junho com uma manhã ensolarada e mar tranquilo.

Em Beaufort e Morehead City

Beaufort é uma pequena cidade na costa da Carolina do Norte que teve sua economia baseada na pesca de crustáceos e, anteriormente, de baleias. A história da cidade diz que diversos piratas famosos passaram por ali do século XVII ao XIX, o que ajuda a manter o elevado carinho que sua pequena população possui pelo mar. O festival América’s Sail 2006 transformou Beaufort e Morehead City (cidade vizinha de maior infra-estrutura): milhares de turistas da região foram passar o tradicional feriado de 4 de julho nestas cidades, aproveitando para visitar os veleiros que ali estavam atracados e desfrutar das demais atrações, como o desfile da Independência, quando o *Cisne Branco* se fez representar por um grupo de 12 militares e guarda-bandeira. Os visitantes também puderam apreciar um pouco de nossa cultura em terra assistindo ao conjunto musical da BNRJ, que fez uma apresentação especial no palco armado no centro de Beaufort. E a apresentação de nossos músicos fuzileiros não parou por aí: também estiveram no convés do navio durante a parada naval que foi realizada com todos os veleiros presentes, atraindo centenas de embarcações. Pelo fato de ter sido o único “*tall ship*” classe “A” a ter participado do evento América’s Sail 2006, o *Cisne Branco* ganhou o direito de permanecer até o ano de

**Na Parada Naval no America's Sail 2006
- Público apreciando o desfile**



2010 com o troféu que homenageia o melhor navio do festival.

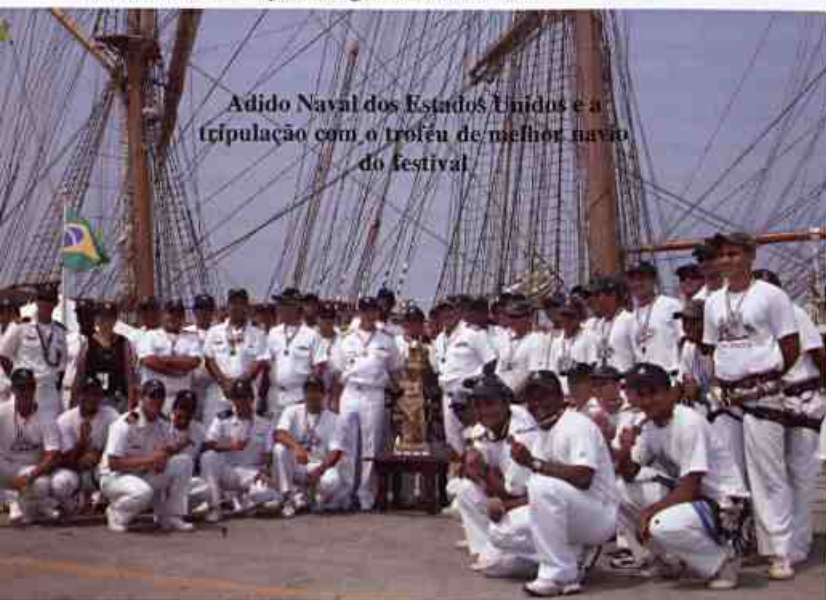
Beaufort, Cartagena e Baltimore foram certamente os portos em que o navio ficou mais exposto ao público e à mídia, ganhando expressivo reconhecimento externo.

Beaufort-Port of Spain

A viagem a partir de então assumia um ar de regresso. Cruzaríamos o Caribe pela quinta e última vez, após chegarmos em Porto

Rico pela segunda vez na comissão, e novamente apenas uma escala logística antes de Trinidad e Tobago. Consideradas por muitos como uma espécie de porta de entrada do Caribe para quem vem do Brasil, estas simpáticas ilhas de colonização inglesa têm uma aparência que muito se assemelha à Costa Verde do Rio de Janeiro e ao litoral norte de São Paulo.

Em Port of Spain



Adido Naval dos Estados Unidos e a tripulação com o troféu de melhor navio do festival

Port of Spain é uma cidade em acelerado ritmo de crescimento econômico, devido à atividade de prospecção de petróleo na região. A memória do Terceiro-Sargento José Bispo dos Santos Segundo, morto em Port of Spain durante a Segunda Guerra Mundial, foi resgatada em uma singela cerimônia de aposição floral presidida pelo embaixa-

dor do Brasil Luiz Fernando Gouveia de Athayde naquele país, realizada no cemitério militar da capital. O comandante do navio ainda fez visitas protocolares a diversas autoridades locais, civis e militares, tais como o ministro da Defesa, o prefeito de Port of Spain e comandantes das forças militares. Como forma de retribuir a distinção com que o *Cisne Branco* foi recebido em Trinidad e Tobago, foi oferecido um almoço a bordo pelo embaixador do Brasil, em que todas as autoridades visitadas estiveram presentes.

mais frescos que atrapalhassem o avanço do navio. Mas o “amargo regresso” agora era inevitável, as previsões informavam uma tendência a um aumento nos ventos de leste das proximidades da costa do Maranhão até Fortaleza, preocupando os mais experientes, que sabiam se tratar da “temporada de ventos” na costa do Ceará. Os ventos chegaram a passar dos 20 nós após passarmos pela Foz do Amazonas, mas graças a um bom controle da corrente, sempre calculada com auxílio da antiga mas eficiente “barquinha” (instrumento rudimentar para cálculo da velocidade na superfície), conseguíamos posicionar o navio de

modo a minimizar o atraso em relação ao planejado. Chegamos a Fortaleza conforme o planejado; restavamos agora a última travessia contra o vento, de Fortaleza ao Cabo Calcanhar.

Em Fortaleza e Salvador

A segunda escala da comissão América 2006 no porto de Fortaleza foi uma excelente oportunidade para

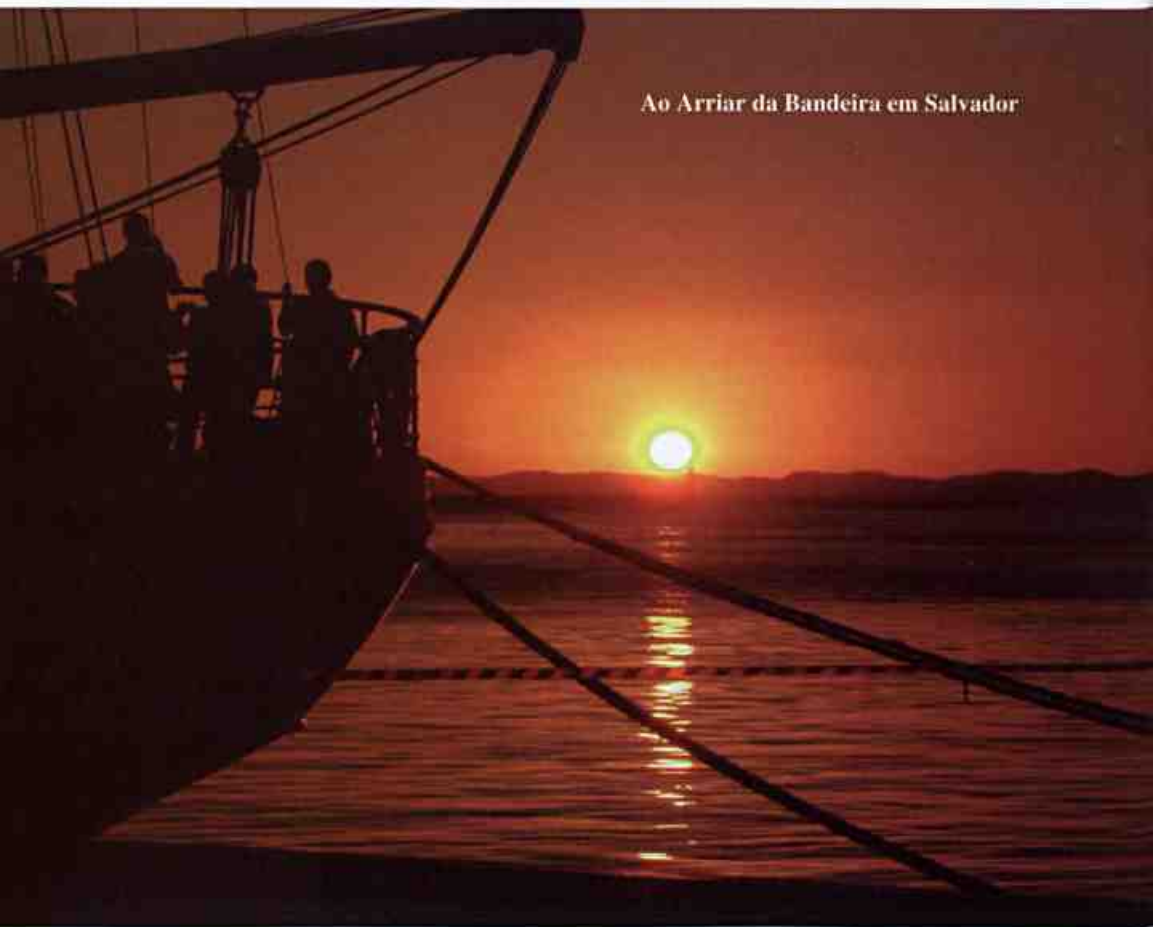
estreitar os contatos com a sociedade civil, recebendo a visita de diversas instituições de ensino, como o Colégio Militar de Fortaleza e o Colégio Militar do Corpo de Bombeiros, a própria Sociedade dos Amigos da Marinha (Soamar) e algumas associações de oficiais da reserva no Ceará. Já em Salvador, onde se destacou o excelente trabalho de divulgação do navio pela mídia, além da presença maciça do público nas visitas, o navio esteve à disposição do comandante do 2º Distrito Naval, Valte



Aposição floral pelo Embaixador em Trinidad e Tobago no túmulo do Sargento José Bispo dos Santos Segundo

Port of Spain-Fortaleza

Deixamos Port of Spain no dia 24 de julho. Os ventos de leste continuavam a soprar e indicavam que condições não muito favoráveis estavam por vir, pois teríamos agora que voltar contra a corrente das Guianas (que naquela época do ano pode chegar a 3,5 nós), contra os ventos alísios e o mar que ele levanta. Para nossa sorte, até as proximidades da foz do Rio Amazonas não houve ventos



Ao Arriar da Bandeira em Salvador

João Afonso Prado Maia de Faria, que convidou diversas autoridades civis e militares daquela cidade para presenciarem a execução do cerimonial de arriamento do pavilhão nacional. Após o cerimonial, as autoridades participaram de um coquetel realizado no próprio convés do navio, ao som do conjunto musical da BNRJ.

DADA POR FINDA NOSSA DERROTA

Deixando Salvador, nosso último porto da comissão, no dia 18 de agosto de 2006, teríamos pela frente mais cinco dias de mar e 745 milhas náuticas para navegar. Perto das 15.487 MN e de 119 dias de mar que já

tínhamos feito até aquele momento, restava-nos muito pouco para sentir o doce sabor do regresso. De norte a sul, nossa galera cruzava os verdes mares brasileiros; estávamos em agosto, e a presença de baleias jubarte era uma constante nos quartos de serviço até a costa do Espírito Santo. Em Arraial do Cabo faríamos um rápido fundeio para receber o comandante-em-chefe da esquadra, Valte Álvaro Luiz Pinto, que, juntamente com o comandante da Força de Superfície, Calte Wilson Barbosa Guerra e o chefe do Estado-Maior da Esquadra, Calte João Arthur do Carmo Hildebrandt, cruzaria a boca da barra no regresso da comissão América 2006. As

fainas de convés então adquiriam um ritmo mais intenso, pois preparávamos o navio para causar a melhor impressão possível.

No dia 22 de agosto pela noite, suspendíamos de Arraial do Cabo com algumas ondas de SW ocasionadas pela passagem de uma frente fria, que trouxe chuvas muito fortes e ressaca junto à costa do Rio de Janeiro nos últimos três dias. Mas como sabemos que após a tempestade vem sem-



Desfile pelas praias da Barra da Tijuca a Copacabana, com o Comemch a bordo, mostrando a bandeira na chegada ao Rio de Janeiro

pre a bonança, o dia seguinte amanhecia como em nenhum outro ao longo da viagem, e, nas proximidades das Ilhas Maricás,





Esq/dir: CAIte Guerra, ComForSup;
VALte Álvaro, Comemch;
CAIte Hildebrandt, CEM-Esquadra



Chegada à Base Naval do Rio de Janeiro, após 173 dias da Comissão América 2006, com 123 dias de mar; no cais, os familiares

o *Cisne Branco* demandava o Rio de Janeiro navegando sob um belo sol de anil. Pela manhã havia um leve vento terral que sinalizava, de acordo com as previsões, rondar para leste e ganhar um pouco de intensidade ao longo do dia. Estas condições seriam ideais para fazermos uma passagem próximo às praias da orla carioca, desde a Barra da Tijuca até Copacabana, mostrando nosso “bandeirão” (pavilhão nacional tipo 20) para a população. Às 11h30 do dia 23 estávamos contornando as Ilhas Tijucas com o aparelho latino já içado; o aparelho redondo foi içado mais tarde, quando entramos na Baía de Guanabara. E foi assim que, respondendo aos cumprimentos dos aspirantes em continência em Villegagnon, num cenário realçado pelas velas – tanto as nossas como as dos veleiros do Grêmio de Vela da Es-

cola Naval que nos recebiam –, o *Cisne Branco* regressava a casa, fazendo despertar o sentimento de satisfação em dar por finda nossa derrota e ter cumprido nossa missão.



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