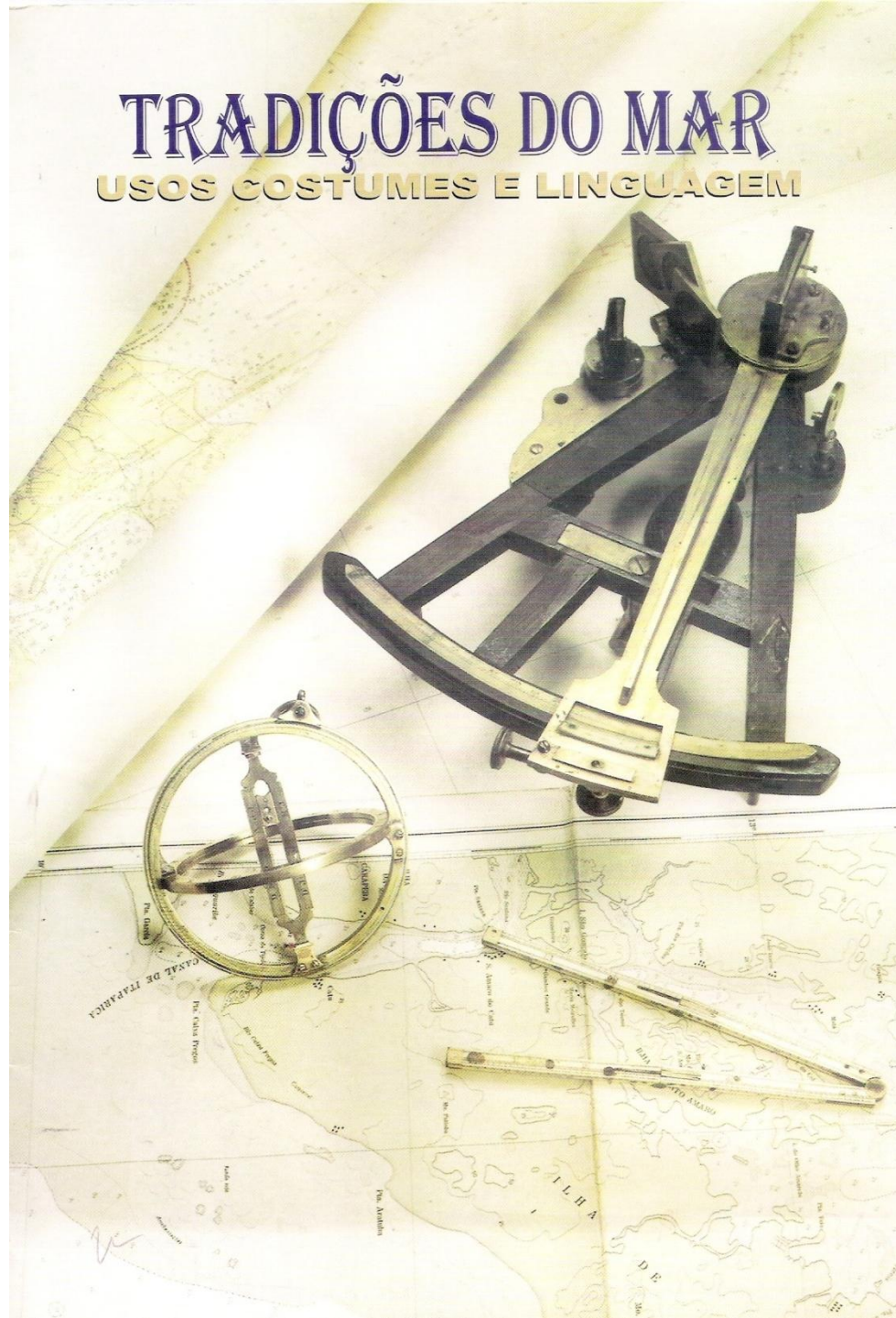


TRADIÇÕES DO MAR

USOS COSTUMES E LINGUAGEM



ÍNDICE

PÁGINA

1 - INTRODUÇÃO	01
2 - SEMELHANÇAS ENTRE AS MARINHAS	03
3 - CONHECENDO O NAVIO	05
NAVIOS E BARCOS	05
O NAVIO	06
CARACTERÍSTICAS DO NAVIO	08
A FLÂMULA DE COMANDO	11
POSIÇÕES RELATIVAS A BORDO	11
CÂMARA	13
CAMAROTES E AFINS	13
PRAÇAS E COBERTAS	13
PRAÇA D'ARMAS	13
A TOLDA À RÉ	14
AGULHA E BUSSULA	14
CORDA E CABO	14
4 - A GENTE DE BORDO	15
A HIERARQUIA NAVAL	15
A HIERARQUIA DA MARINHA MERCANTE	16
5 - A ORGANIZAÇÃO DE BORDO	17
ORGANIZAÇÃO POR QUARTOS E DIVISÕES DE SERVIÇO	17
O PESSOAL DE SERVIÇO	18
O SINO DE BORDO	18
AS FAÍNAS	18
A PRESIDÊNCIA DAS REFEIÇÕES A BORDO	19
6 - CERIMONIAL DE BORDO	21
SAUDAR PAVILHÃO	21
SAUDAR O COMANDANTE	21
SAUDAR O IMEDIATO	21
SAUDAR O OFICIAL DE SERVIÇO	22
SAUDAÇÃO ENTRE MILITARES	22
SAUDAÇÃO COM ESPADA	22
APRESENTAR ESPADA	22
O CERIMONIAL DA BANDEIRA	23
BANDEIRA A MEIO-PAU	23
SAUDAR UM NAVIO DE GUERRA AO LARGO	23
SAUDAÇÃO DE NAVIOS MERCANTES E RESPOSTA	24
A SALVA: SAUDAÇÃO COM CANHÕES	24
OS POSTOS DE CONTINÊNCIA	25
VIVAS	25
VIVAS DO APITO	25
CERIMONIAL DE RECEPÇÃO E DESPEDIDA	26

7 - UNIFORMES E SEUS ACESSÓRIOS	27
OS UNIFORMES	28
O GORRO DE FITA	28
O APITO DO MARINHEIRO	28
ALAMARES	29
CONDECORAÇÕES E MEDALHAS	29
8 - ALGUMAS EXPRESSÕES CORRIQUEIRAS	31
'SAFO'	31
'ONÇA'	31
'SAFA ONÇA'	31
'PEGAR'	31
'ROSCA FINA', 'VOGA LARGA' E 'VOGA PICADA'	32

*“O marinheiro tem o sentimento
da Pátria unitária, nacional, impessoal;
por isso as velhas tradições do País
conservam-se vivas nos navios
depois de quase apagadas em terra”.*

Joaquim Nabuco



1. INTRODUÇÃO

Tradição, Usos, Costumes e Linguagem do Mar

Os homens do mar, há muitos séculos, vêm criando nomes para identificar as diversas partes dos navios e designar a praxe de suas ações, as quais, pela repetição, tornaram-se costumes. Naturalmente, muitas particularidades e expressões da tradição naval lembram, às vezes, aspectos da vida doméstica ou de atividades em terra.

O mar cobre três quartas partes da superfície terrestre e tem uma grande influência na vida dos homens. Na realidade, a maior ou menor capacidade de uma nação em utilizá-lo, como fonte de riqueza ou de alimentação e, ainda, mais tradicionalmente, como via de transporte e comunicações, decorre, através dos séculos, da percepção, como país, das aspirações nacionais. Hoje em dia, apesar das conquistas espaciais, vemos, na disputa pela supremacia marítima, comercial e militar, o reconhecimento dessa realidade pelas grandes potências.

O Poder Marítimo é a capacidade de uma nação utilizar o mar: é a marinha de guerra e mercante, é a frota pesqueira, são os navios de pesquisas, as escolas de formação de pessoal, as escolas de técnicos em assuntos marítimos, a indústria naval e tudo o que se relaciona com o poder e a capacidade de uso do mar, com a consciência da necessidade de utilizá-

lo, surgindo daí, *a mentalidade marítima*.

É óbvio que os navios, mesmo sendo pequenas cidades espalhadas por uma enorme área, fazem contato entre si, nos portos ou na imensidão oceânica. Vivendo experiências semelhantes, os marinheiros sempre se ajudam uns aos outros e trocam conhecimentos. Por eles foram criados, e continuam a sê-lo, costumes, usos e linguagem comuns: *a tradição do mar*. É fácil entender o poder de aglutinação das tradições marítimas, visualizando-se a vastidão da área oceânica onde elas se manifestam. Os homens do mar, por arrostarem sempre a mesma vida e mutuamente se ajudarem, constituem, tradicionalmente, uma classe de espírito muito forte. E, como somente em períodos historicamente curtos se vêem em disputa pelo domínio, geográfica e cronologica-



Roda de leme do Encouraçado São Paulo

mente limitado, do mar, onde partilham alegrias e perigos, a fraternidade é a mais digna característica com que pautam o seu comportamento rotineiro.

Nota-se, no homem do mar, um respeito comum à tradição, a qual dá grandeza e que o vincula a um extraordinário ânimo patriótico e a uma grande veneração dos valores espirituais que o ligam à comunidade nacional onde teve seu berço. Vive, internacionalmente, a percepção que tem da Pátria, perto ou distante. É, como dizia Joaquim Nabuco, “um sentimento unitário, nacional, impessoal”. A lembrança ou a imagem que dela tem o marinheiro não é maculada pelos regionalismos. Sua Pátria é um todo de tradições, que venera com a mesma força com que aprendeu a honrar as que são comuns aos homens do mar. O respeito à tradição é uma característica que gera um patriotismo sadio, fundamentado na valorização dos aspectos comuns ao seu grupo nacional, em que a tradição se constitui em elemento comunitário, num poderoso aglutinador.

O Poder Marítimo de um país constitui-se da capacidade de administrar e de dar apoio às atividades ligadas ao mar. Para isso, são necessários recursos de todos os tipos, do material ao humano. O Poder Naval, exercido pela marinha militar ou de guerra, é a parcela militar do Poder Marítimo, e dele se origina, para sua própria proteção e segurança, garantindo os meios necessários para utilização do potencial de suas águas. A essa marinha compete, com suas forças, bases navais, arsenais e estabelecimentos, garantir a capacidade de uso do mar, sejam quais forem as condições e ocasiões.

Aos brasileiros, particularmente àqueles que se dedicam ao mar, mas não somente a eles, é conveniente possuir um conhecimento dos usos e costumes da gente do mar. Na Marinha do Brasil, eles são observados e chegam, às vezes, a figurar em regulamentos e documentos que os



tornam obrigatórios. O Cerimonial da Marinha do Brasil é uma publicação à parte, própria, que regulamenta e consagra os tradicionais usos navais, cujo conhecimento é conveniente aos que têm vinculação com o mar.

Assim, a presente publicação se destina aos que servem à Marinha do Brasil, à Marinha Mercante e aos brasileiros vinculados a atividades marítimas. Trata, principalmente, dos usos e conhecimentos consagrados pelo tempo. Quando o jovem começa a carreira do mar vai aprendendo suas particularidades gradualmente, no dia-a-dia de suas atividades.

A linguagem própria é um poderoso instrumento de aglutinação. Quando se serve a bordo, em navio de guerra ou mercante, deve-se procurar segui-la. Com respeito à tradição, aliados à coragem e ao orgulho do que fazem, os homens do mar provocam a integração da comunidade naval e marítima, favorecendo a conquista de eficiência máxima, tão necessária a seus propósitos e aspirações.

Assim, as tradições, as cerimônias e os usos marinhos, juntamente com os costumes, têm extraordinário poder de amalgamar e incentivar os que vivem do mar. Tendem, entretanto, a se tornar atos despidos de significado, quando sua explicação é perdida no tempo.

A lembrança constante das razões dos atos e a sua explicação ou, quando for o caso, das versões de sua origem, promovem a compreensão, o incentivo e a incorporação da prática marinheira.

2. SEMELHANÇAS ENTRE AS MARINHAS

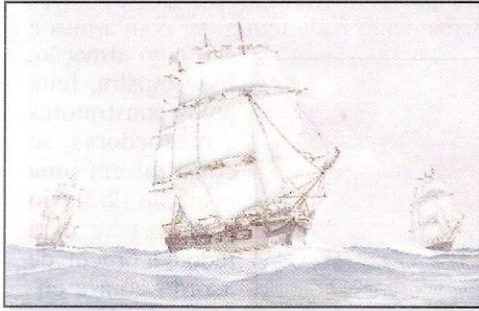
A vida nas marinhas do mundo inteiro é muito semelhante. Todos que abraçam a carreira do mar pertencem a uma fraterna classe. Há um vasto conjunto comum de usos, muitos deles ditados pela necessidade de segurança ou exigências naturais do meio, e outros, ainda, pela grande cordialidade que, entre si, nutrem os homens do mar, levando-os a uma permanente troca de gentilezas.

Não estamos aqui abordando, nem seria possível fazê-lo, tudo o que há em tradições, usos e costumes navais e marítimos. Só estão em pauta alguns aspectos mais curiosos. Desejamos que sua divulgação atinja, também, aos que não são iniciados em assuntos do mar, principalmente o leitor jovem, dando-lhes um melhor e maior conhecimento da vida do homem do mar.



3. CONHECENDO O NAVIO

NAVIOS E BARCOS



Um navio é uma nave. Conduzir uma nave é navegar, ou seja, a palavra vem do latim “navigare”, “navis” (nave) + “agere” (dirigir ou conduzir).

Estar a bordo é estar por dentro da borda de um navio. *Abordar* é chegar à borda para entrar. O termo é mais usado no sentido de entrar a bordo pela força: *abordagem*. Mas, em realidade, é o ato de chegar a bordo de um navio, para nele entrar.

Pela borda tem significado oposto. Jogar, lançar pela borda.

Significado natural de barco é o de um navio pequeno (ou um navio é um barco grande...). Mas a expressão poética de um barco tem maior grandeza: “o Comandante e seu velho barco” ou “nosso barco, nossa alma”. Barco vem do latim “barca”. Quem está a bordo, está dentro de um barco ou navio. Está embarcado. Entrar a bordo de

um barco, é *embarcar*. E dele sair é *desembarcar*. Uma construção que permita o embarque de pessoas ou cargas para transporte por mar, é uma embarcação.

Um navio de guerra é uma belonave. Vem, a palavra, do latim “navis” (nave, navio) e “bellum” (guerra).

Um navio de comércio é um navio mercante. A palavra é derivada do latim “mercans” (comerciante), do verbo “mercari” (comerciar).

Aportar é chegar a um porto. *Aterrar* é aproximar-se de terra. *Amarar* é afastar-se de terra para o mar. *Fazer-se ao mar* é seguir para o mar, em viagem. Importar é fazer entrar pelo porto; exportar é fazer sair pelo porto. Aplica-se geralmente à mercadoria.

Encostar um navio a um cais é *atracar*; tê-lo seguro a uma bóia é *amarrar*, *tomar a bóia*; prender o navio ao fundo é *fundear*; e fazê-lo com uma âncora é *ancorar* (embora este não seja um termo de uso comum na Marinha, em razão de, tradicionalmente, se chamar a âncora de *ferro* - o navio fundeia com o ferro!). Recolher o peso ou a amarra do fundo é *suspender*; desencostar do cais onde esteve atracado é *desatracar*; e largar a bóia onde esteve é *desamarrar* ou *largar*.

Arribar é entrar em um porto que não seja de escala, ou voltar ao ponto de partida; é, também, desviar o rumo na direção para onde sopra o vento. A palavra vem do latim “ad” (para) e “ripa” (margem, costa).

O NAVIO

O navio tem sua vida marcada por fases. O primeiro evento dessa vida é o *batimento da quilha*, uma cerimônia no estaleiro, na qual a primeira peça estrutural que integrará o navio é posicionada no local da construção. *Estaleiro* é o estabelecimento industrial onde são construídos navios. Como os navios antigos eram feitos de madeira, o local de construção ficava cheio de estilhas, lascas de madeira, estilhaços ou, em castelhano, "astillas".

Os espanhóis, então, denominaram os estabelecimentos de "astileros", que em português derivou para estaleiros.

Quando o navio está com o casco pronto, na carreira do estaleiro, ele é *lançado ao mar*, em cerimônia chamada lançamento. Nesta ocasião é batizado por sua *madrinha* e recebe o nome oficial. O lançamento antigamente era feito de proa; mas, os portugueses introduziram o hábito de lançá-lo de popa, existindo também carreiras onde o lançamento é feito de lado, de través; e hoje, devido ao gigantismo dos navios, muitos deles são construídos dentro de diques, que se abrem no momento de fazê-los flutuar.

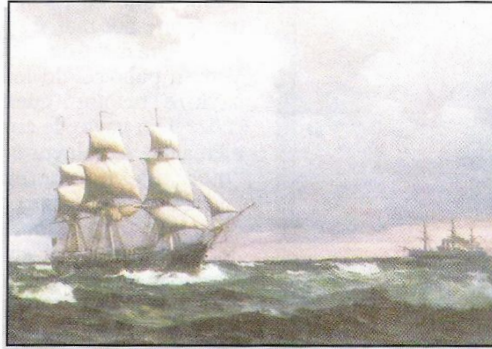
Os navios de guerra, geralmente, são construídos em Arsenais. *Arsenal* é uma palavra de origem árabe. Vem da expressão "ars sina" e significa o local onde são guardados petrechos de guerra ou onde os navios atracam para recebê-los. A expressão "ars

sina" deu origem ao termo arsenal, em português, e ao termo "darsena" que, em espanhol, quer dizer doca. Construído e pronto, o navio é, então, incorporado a uma esquadra, força naval, companhia de navegação ou a quem vá ser responsável pelo seu funcionamento. A cerimônia correspondente é a *incorporação*, da qual faz parte a *mostra de armamento*. Armamento nada tem a ver com armas e

sim com armação. Essa mostra, feita pelos construtores e recebedores, se constitui em uma inspeção do navio para ver se está tudo em ordem, de acordo com a encomenda. Na ocasião, é lavrado um termo, onde se faz constar a entrega, a incorporação e tudo o que há a bordo.

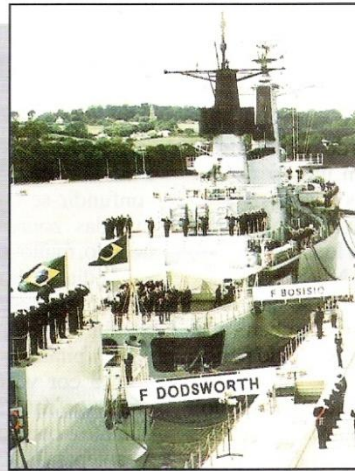
A vida do navio passa, então, a ser registrada em um livro: o *Livro do Navio*, que somente será fechado quando ele for desincorporado.

A armação (ou armamento) corresponde à expressão armar um navio, provê-lo do necessário à sua utilização; e quem o faz é o armador. Em tempos idos, armar tinha a ver com a armação dos mastros e vergas, com suas vestiduras, ou seja, os cabos fixos de sustentação e os cabos de laborar dos mastros, das vergas e do velame (velas). Podia-se armar um navio em galera, em barca, em brigue... A inspeção era rigorosa, garantindo, assim, o uso, com segurança, da mastreação.



Cruzador Almirante Barroso

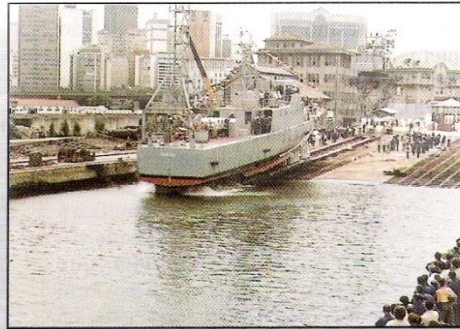
Um dos mais conhecidos armadores do mundo foi o provedor de navios, proprietário e mesmo navegador Américo Vespucci. Tão importante é a armação de navios e o comércio marítimo das nações, que a influência de Américo Vespucci foi maior que a do próprio descobridor do novo continente e que passou a ser conhecido como América, em vez de Colúmbia, como seria de maior justiça ao navegador Cristovão Colombo. Assim, Américo, como armador, teve maior influência para denominar o continente, com o qual se estabelecera o novo comércio marítimo, do que Colombo.



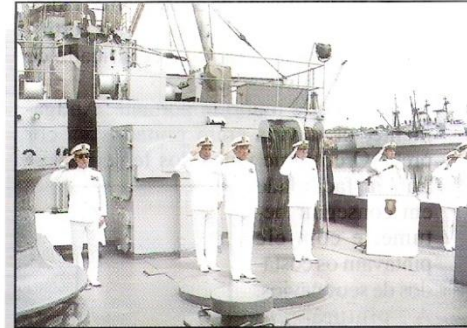
Incorporação

Terminada a vida de um navio, ele é desincorporado por *baixa*, da esquadra, da força naval, da companhia de navegação a que pertencia, ou do serviço que prestava. Há, então, uma cerimônia de *desincorporação*, com *mostra de desarmamento*. Diz-se que o navio foi *desarmado*. As companhias de navegação conservam os livros, registros históricos

de seus navios. Na Marinha do Brasil, os livros são arquivados no Serviço de Documentação da Marinha (SDM) e servem de fonte de informações a historiadores e outros fins.



Lançamento



Desarmamento

CARACTERÍSTICAS DO NAVIO

Quem entrar a bordo verá que o navio, além do nome, tem uma série de documentos e dimensões que o caracterizam. O nome é gravado usualmente na proa, em ambos os bordos, local chamado de *bochecha*, e na popa. Nos navios de guerra, usualmente, é gravado só na popa. Os navios mercantes levam, também, na popa, sob o nome, a denominação do porto de registro.

Os documentos característicos do navio mercante são, entre outros, seu registro (Provisão do Registro fornecida pelo Tribunal Marítimo); apólice de seguro obrigatório; diário de navegação; certificado de arqueação; cartão de tripulação de segurança; termos de vistoria (anual e de renovação ou certificado de segurança da navegação); certificado de segurança de equipamento; certificado de borda livre; certificado de compensação de agulhas e curva de desvio; certificado de calibração de radiogoniômetro com tabela de correção; certificado de segurança rádio; e certificado de segurança de construção.

A cor é muito importante. Antigamente, os navios eram pintados na cor preta. O costume vinha dos fenícios, que tinham facilidade em conseguir betume, e com ele pintavam os costados de seus navios. A pintura era usada, às vezes, com faixas brancas, nas linhas de bordada dos canhões. Somente no fim do século XIX, os navios de

guerra abandonaram o preto pelo cinza ou azul acinzentado, cores que procuravam confundir-se com o horizonte ou com o mar das zonas em que navegavam. Entretanto, muitos navios mercantes continuam até os dias de hoje a usar, no costado, a cor preta, principalmente por questão de economia. Era comum, também, navios de guerra pintados por dentro, junto à borda, com a cor vermelha, a fim de que não causasse muita impressão a sangueira durante o combate, confundida, assim, com as anteparas.

Normalmente, as cores da chaminé, nos navios mercantes, possuem a caracterização da companhia de navegação a que pertencem.

Nas embarcações salva-vidas e nas bóias salva-vidas, predomina a preocupação com a visibilidade. Essas embarcações são pintadas, normalmente, de laranja ou amarelo, de modo a serem facilmente vistas. Por esse mesmo motivo, e por convenção internacional, para caracterizar a utilização pacífica e não de guerra dos navios (cor cinza), na Antártica é utilizado o vermelho, inclusive nos costados dos navios por seu contraste com o branco do gelo.

A bandeira, na popa, identifica a nacionalidade do navio, país que sobre ele tem soberania; mas, há uma bandeira, na proa, chamada *jeque* (do inglês “jack”) que identifica, dentro de cada nação soberana, quem tem a responsabi-



dade sobre o navio. Na nossa Marinha, o jeque é uma bandeira com vinte e uma estrelas - a *bandeira do cruzeiro*. Os navios mercantes usam no jeque a bandeira da companhia a que pertencem; porém, alguns usam a bandeira identificadora de sua companhia na mastreação.



Navio fundeado. Bandeira de Cruzeiro no pau do jeque

A medida longitudinal do navio é chamada *comprimento*; e a sua medida transversal, é chamada *boca*. O *calado* é a medida da altura, desde a quilha até a superfície da água, quando o navio está flutuando. O *pontal* ou *pontal moldado* é a medida vertical entre o convés principal (vau do convés) e a quilha (base moldada). Existem peculiaridades em torno dessas medidas, as quais não serão abordadas nesta publicação, por serem de caráter eminentemente técnico.

Deslocamento é a medida do peso do volume de água que o navio desloca, quando flutuando em águas tranquilas. Esse valor é o peso do navio. Os navios de guerra têm o seu tamanho avaliado pelo deslocamento, enquanto os navios mercantes são medidos pela capacidade de carregar mercadorias - *atonelagem*, pois o que mais interessa são as características comerciais. A tonelagem é uma medida de volume e não de peso. A origem do nome vem de antigamente: os navios eram medidos por sua capacidade em carregar tonéis-padrão. Era a tonelagem, de tonéis.

O volume tem utilização comercial. A *tonelagem bruta* é o volume total do navio e de todos os seus compartimentos fechados. A *tonelagem líquida* é o volume que constitui a real capacidade comercial do navio. Ela é medida pela tonelagem bruta

da qual se deduzem certos espaços não comerciais (praça de máquinas, espaços da tripulação, etc). Cada navio tem uma *tonelagem* oficialmente registrada, que define seu tamanho, e que é utilizada, também, para o cálculo de

taxas e impostos. Em geral, essa tonelagem é a líquida, que recebe, então, o nome de *tonelagem de registro*. Como as formas dos navios são arqueadas, a medida dos volumes internos do navio era difícil de calcular, exigindo o emprego de artifícios especiais para obtê-la; daí o nome *arqueação* utilizado para designar o cálculo do volume interno dos navios.

Como já vimos, o termo tonelagem nada tem a ver com tonelada, peso. Hoje, é usado para medir a tonelagem, por se tratar de medida de volume, a arqueação, que é o volume de 100 pés cúbicos, ou seja 2,83 metros cúbicos. Diz-se, por exemplo, que o navio "x" tem 2000 de arqueação bruta (ou AB 2000).

Existe, todavia, vantagem em medir a capacidade comercial dos navios, também, pelo peso que ele é capaz de transportar, o que dá uma idéia de tamanho. Esse peso é usualmente denominado pela expressão inglesa "dead weight": - um navio de tantas toneladas "dead weight".

O deslocamento "dead weight" é a diferença entre o deslocamento máximo e o mínimo: a diferença entre o navio pronto para o serviço com o combustível, a aguada, a tripulação, os materiais de consumo e a carga paga, e o navio pronto para o serviço, mas sem combustível, sem aguada, sem

materiais de consumo, sem carga e sem tripulação. Conclui-se que o deslocamento de combustível, de aguada, dos materiais de consumo, da tripulação e da carga paga, reflete-se na capacidade de carregamento total - a carga bruta.

A carga paga é, portanto, uma parcela da carga bruta. Se variarmos as parcelas de carga bruta, de acordo com as necessidades da viagem a empreender, é possível obter maior parcela de carga paga e daí melhor aproveitamento da capacidade comercial do navio.

A propulsão é outra característica importante do navio.

Ela é obtida por hélice (s) - *o hélice do navio*, tradicionalmente, na Marinha, é no masculino - que é movimentado a motor diesel ou elétrico, a máquina alternativa, a turbina a vapor ou a gás. Para efeito de regulamentos internacionais, um navio movido a hélice ou, mais raramente, a rodas, é um navio a propulsão mecânica.

Os navios ditos nucleares continuam sendo impulsionados pelos mesmos hélices. Nuclear é somente a energia utilizada na produção de vapor para as turbinas que os movem; o combustível é que é nuclear. Os navios a motor diesel ou os navios a vapor, convencionais, utilizam energia obtida de combustíveis comuns: óleo diesel ou óleo combustível para caldeira ("bunker") ou uma mistura de diesel e óleo "bunker" (o "Navy Special"). As turbinas a gás utilizam combustível diesel de tipos mais leves (conhecidos como Mar-C, JP-5, etc).

Os navios a vela não são considerados de propulsão mecânica. Antigamente, da mesma forma que hoje se diz um navio "a motor ou turbina", dizia-se que um navio era "armado em galera" ("full rigged ship"), "em barca" ("bark"), "em brigue" ("brigg") ou "em escuna" ("scoon"), o que

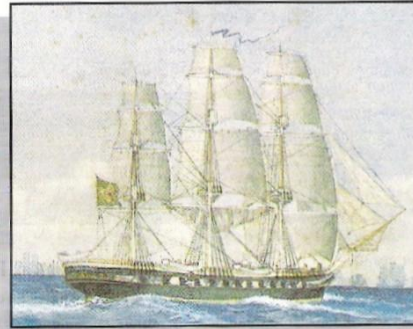
lhe caracterizava a propulsão, relacionada, assim, com a sua capacidade de utilizar o vento.

As características de combate tinham outra natureza e os tipos mais comuns eram: *naus* (navios de batalha), *navios de linha*

(navios de linha de combate); *fragatas* ("frigates"); e *corvetas* ("courvetes"). Essa classificação tinha a ver com o número de cobertas, isto é, conveses de canhões.

Historicamente, a velocidade não tem evoluído muito, a não ser para os submarinos que, hoje, podem desenvolver cerca de quarenta

nós. Os demais navios não suportam, por muito tempo, velocidades altas. Há contratorpedeiros (CT), fragatas, corvetas e navios patrulha que desenvolvem, durante um bom período, velocidades de até trinta e seis nós. Vinte e cinco nós, para muitos navios, e dezoito a quinze, para a maioria, são velocidades usuais, de cruzeiro, em navios mercantes e navios de guerra. Historicamente, não é um grande passo. Os navios a vela, particularmente os "clippers", atingiam quinze e, às vezes, dezessete nós. A desvantagem é que dependiam da intensidade e da direção do vento. Os de propulsão mecânica, à época, eram mais regulares, embora mais lentos, alcançando cerca de dez nós. Comercialmente, foi a regularidade e não a velocidade que superou os "clippers", definitivamente, e, com eles, os navios a vela. Hoje, alguns tipos de embarcações com construção e propulsão especiais têm obtido velocidades expressivas, porém, operam com restrição no raio de ação e relativamente às condições de mar. É o caso dos "hovercrafts", que se utilizam de sistema de "sustentação" ou "colchão de ar", e os que se utilizam de hidrofólios e



Fragata Niterói, da primeira Esquadra brasileira, 1823

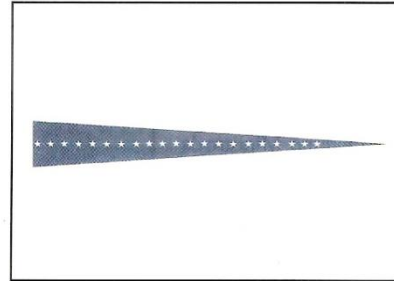
aqua-turbo propulsores.

A velocidade é medida em *milhas náuticas* por hora, a milha náutica equivale ao comprimento do arco de um minuto de latitude. Com o achatamento da Terra, esse comprimento varia do Equador para os Pólos e é usado, então, como o valor padrão 1.852,4m, no sistema métrico, ou 2027 jardas, no sistema inglês, que é a medida de um minuto de latitude, na latitude de 48 graus. A velocidade de uma milha náutica por hora é um *nó*. A palavra nó vem da forma antiga de medir-se a velocidade, o andamento dos navios. Primitivamente, jogava-se um pedaço de madeira à água, na proa e media-se com uma ampulheta o tempo que o navio levava para que tal pedaço passasse pela popa. Com o comprimento do navio e o tempo tinha-se a velocidade. Ainda hoje, em inglês, a palavra "log" (pedaço de madeira) significa odômetro - instrumento usado para medir a velocidade do navio. Com o correr do tempo, passou-se a medir a

velocidade do navio de melhor forma. Jogava-se à água, pela popa, uma barquinha, uma espécie de triângulo de madeira, com um dos lados mais pesado, que, portanto, flutuava com um ângulo para cima. O artefato era preso a um cordel, um cabo fino, cuja outra extremidade segurava-se a bordo. Uma vez lançado à água, flutuando, e com o navio afastando-se da barquinha, quem segurava o cordel ia largando o cabo e, em sincronia, contava o tempo em uma ampulheta (estando já calculada a quantidade total de areia para um tempo conhecido). O cordel era cheio de nós, colocados de forma a que, combinado com o tempo decorrido para esvaziar a ampulheta, desse a velocidade em milhas por hora. Assim, bastava ao operador lançar a barquinha à água, virar a ampulheta e largar o cordel, deixando passar os nós e contá-los até que a ampulheta ficasse com a ampola superior vazia. O total de nós dava a velocidade.

A FLÂMULA DE COMANDO

No topo do mastro dos navios da Marinha do Brasil existe uma flâmula com 21 estrelas. Ela indica que o navio é comandado por um oficial de Marinha. Se alguma autoridade a quem o Comandante esteja subordinado, organicamente (dentro de sua cadeia de comando) estiver a bordo, a flâmula é arriada e substituída pelo pavilhão-símbolo daquela autoridade. A flâmula é trocada nas passagens de comando e em nenhum outro caso é arriada.



POSIÇÕES RELATIVAS A BORDO

As posições relativas ao navio, para quem está a bordo, são consideradas

assim: se estiver na parte de trás, estará *a ré* e se estiver na parte da frente do navio,

estará *a vante*: se estiver voltado para a parte da frente - parte de vante - o lado que fica à direita é chamado *boreste* e o lado que fica à esquerda é chamado *bombordo*. A parte da frente do navio é a *proa*; a parte de trás, a *popa*.

A *popa* é uma parte do navio mais respeitada que as demais. Nos navios de guerra, todos que entram a bordo pela primeira vez no dia, ou que se retiram de bordo, cumprimentam a bandeira nacional na *popa*, com o navio no porto. Ela está lá por ser a *popa* o lugar de honra do navio, onde, já nos tempos dos gregos e romanos, era colocado o santuário do navio, com uma imagem ou "Puppis", de uma divindade. O termo *popa* é derivado de "PUPPIS".

Os lados do navio são os *bordos* e o de *boreste* é mais importante que o de *bombordo*. Nele, desde tempos imemoriais, era feito o governo do navio por uma estaca de madeira em forma de remo, chamada pelos navegantes gregos de "Staurus".

Os antigos navegantes noruegueses chamavam a peça de "staurr" que os ingleses herdaram como "steor", denominação dada ao remo que servia de leme, e "STEORBORD" ao bordo onde era montado, hoje "starboard". Ao português, chegou como *estibordo*. Os brasileiros inverteram a palavra para *boreste* (Aviso do Almirante Alexandrino, Ministro da Marinha) a fim de evitar confusões com o bordo oposto: *bombordo*.

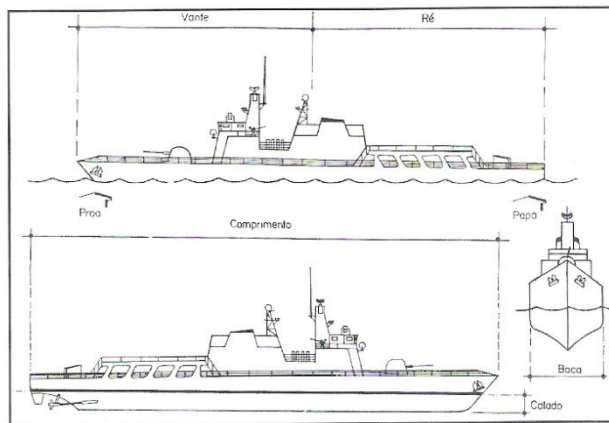
A palavra *bombordo* tem vínculo com o termo da língua espanhola "babor" que, por sua vez, parece ter origem ou estar relacionada à palavra francesa "bâbord". Na Ma-

rinha francesa os marinheiros que tinham alojamento a *bombordo*, eram chamados de "babordais" e tinham os seus números internos de bordo pares. Ainda hoje, na numeração de compartimentos, quando o último algarismo é par, refere-se a um espaço a *bombordo*, quando é ímpar, refere-se a *boreste*.

As marinhas de língua inglesa, ou a elas relacionadas, não utilizam expressões próximas de "bâbord". Batizam o bordo oposto ao do governo de "port", ou seja, o bordo onde não estava o leme e que, por esta razão, ficava atracado ao cais, ao porto; daí a expressão "port", bordo do porto.

O navio é dividido em seções horizontais chamadas *conveses*. São os pavimentos. Um deles serve de referência para contagem e é chamado *convés principal*. Os demais são batizados em relação ao principal, para cima, como os *conveses da superestrutura*; e para baixo, até o porão. Quem neles estiver, nos *conveses abertos* é considerado como estando no *convés* ou em uma *plataforma*.

Os *conveses cobertos*, do *convés principal* para baixo, até o porão, são chamados de *cobertas*. É dito que quem neles se encontra está *cobertas abaixo*.



CÂMARA

Os compartimentos do navio são tradicionalmente denominados a partir do principal: a *câmara*. Este é o local que aloja o Comandante do navio ou oficial mais antigo presente a bordo, com autoridade sobre o navio, ou ainda, um visitante ilustre, quando tal honra lhe for

concedida. Se embarcar num navio o Comandante da Força Naval, esta autoridade maior terá o direito à câmara.

O navio onde embarca o Comandante da Força Naval é chamado *capitânia*. Seu Comandante passa a denominar-se *Capitão de Bandeira*.

CAMAROTES E AFINS

Os demais compartimentos de bordo, conforme sua utilização, ganham denominações com diminutivos de câmara: *camarotes*, para alojar oficiais, e *camarins*, para uso operacional ou ad-

ministrativo; como os camarins da navegação, de cartas e da máquina.

Os navios mercantes costumam ter um camarote à disposição do armador: o camarote do armador.

PRAÇAS E COBERTAS

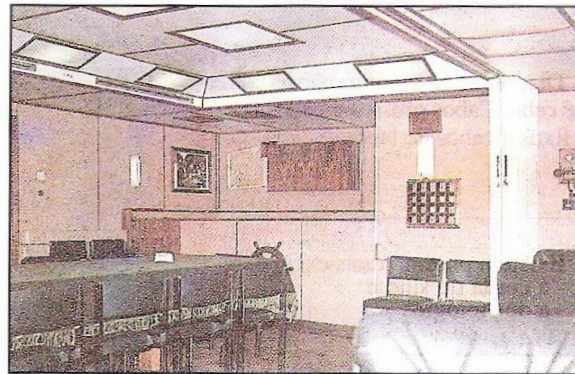
Uns tantos compartimentos são chamados de praças: praça de máquinas, praça d'armas, praça de vaporizadores, etc.

Os alojamentos da guarnição e seus locais de refeição são chamados de *cobertas*: coberta de rancho, coberta de praças, etc.

PRAÇA D'ARMAS

O compartimento de estar dos oficiais a bordo, e onde também são servidas suas refeições, é denominado *praça d'armas*.

Essa denominação prende-se ao fato de que, nos navios antigos, as armas portáteis eram guardadas nesse local, privativo dos oficiais.



A TOLDA À RÉ

Existem conveses com nomes especiais. Um convés parcial, acima do convés principal na proa é o *convés do castelo*. A denominação é reminiscência do antigo castelo que os navios medievais levavam na proa onde os guerreiros combatiam.

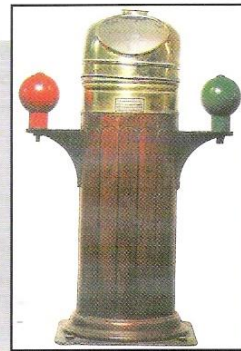
Em certos navios existem mais dois conveses com nomes especiais: o *convés*

do tombadilho, que é o convés da parte alta da popa, e o *convés da tolda*.

Nos navios grandes o local onde permanece o Oficial de Serviço, no porto, é chamado *convés da tolda à ré*.

Nele não é permitido a ninguém ficar, exceto o Oficial de Serviço e seus auxiliares.

AGULHA E BÚSSOLA



Bitácula. Dispositivo em que se aloja a agulha magnética

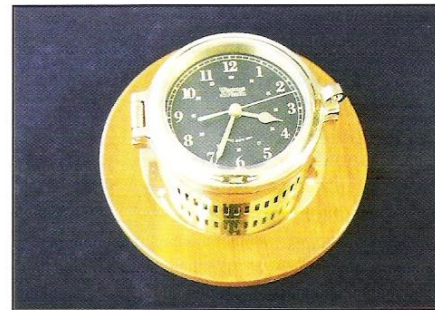
O navio tem agulha, não bússola.

A origem é antiga. As primitivas peças imantadas, para governo do navio, eram, na realidade, agulhas de ferro, que flutuavam em azeite, acondicionadas em tubos, com uma secção de bambu. Chamavam-se *calamitas*. Como eram basicamente agulhas, os navegantes espanhóis consideravam linguagem marinheira, a denominação de *agulhas*, diferentemente de bússolas, palavra de origem italiana que se referia à caixa - "bosso" - que continha as peças orientadas.

CORDA E CABO

Diz-se que na Marinha não há corda. Tudo é cabo. Cabos grossos e cabos finos, cabos fixos e cabos de laborar..., mas tudo é cabo.

Existem porém, duas exceções:
- a corda do sino e
- a dos relógios



4. A GENTE DE BORDO

O *Comandante* é a autoridade suprema de bordo. O *Imediato* é o “oficial executivo do navio”, segundo do Comandante; é o substituto eventual do Comandante: seu substituto Imediato.

A “gente de bordo” se compõe de *Comandante* e *Tripulação (oficiais e*



guarnição). O Imediato e oficiais constituem a *oficialidade*. Os demais tripulantes constituem a *guarnição*. As ordens para o navio emanam do Comandante e são feitas executar pelo Imediato, que é o coordenador de todos os trabalhos de bordo, exercendo a gerência das atividades administrativas.



A HIERARQUIA NAVAL

No Brasil, o estabelecimento de formação de oficiais do Corpo da Armada, de Intendentes e de Fuzileiros Navais é a Escola Naval. Seus alunos são *Aspirantes* e dela saem, ao concluírem o curso, como *Guardas-Marinha*.

A formação de praças é realizada pelas Escolas de Aprendizes-Marinheiros. Os alunos dessas Escolas, após o término do curso, são nomeados *Marinheiros*.

A unidade de combate naval é o navio. Os Grupamentos de navios constituem as Forças Navais e as

Esquadras. Os Almirantes, precipuamente, comandam Forças Navais, grupamentos de navios. Sua hierarquia deve definir a importância funcional do grupamento. Os postos de Almirantes, em sequência ascendente são: *Contra-Almirante*, *Vice-Almirante* e *Almirante-de-Esquadra*.

O Comando dos navios cabe aos Comandantes. A importância funcional do navio deve definir a hierarquia de seus Comandantes. É mantida tradicionalmente a antiga importância dos navios para combate, classificados de acordo com o nú-

mero de conveses e canhões de que dispunham: as corvetas, com um convés de canhões; as fragatas, com dois conveses de canhões; e as naus com três conveses de canhões, havendo também, a denominação de navios de linha ou navios de batalha, por serem os que constituíam as linhas de batalha. Daí a hierarquia ascendente dos comandantes, como *Capitães-de-Corveta*, *Capitães-de-Fragata* e *Capitães-de-Mar-e-Guerra*.

As funções internas nos navios cabem aos tenentes (em hierarquia ascendente: *2º Tenente*, *1º Tenente* e *Capitão-Tenente*) e

praças (em hierarquia ascendente: *Marinheiro*, *Cabo*, *3º Sargento*, *2º Sargento*, *1º Sargento* e *Suboficial*). Nos navios de maior importância há, ainda, oficiais superiores que exercem funções internas, geralmente na chefia de Departamentos. Navios menores que as corvetas, em geral, são comandados por *Capitães-Tenentes*.

É interessante notar, entretanto, uma característica ímpar da Marinha: na linguagem verbal, o tratamento normalmente dados aos oficiais da Armada resumem esses nove postos a três: *Almirante*, *Comandante* e *Tenente*.

Divisões de Navios por Classe na MB.

Classe	Comando	Tipos de Navios (exemplos)
1ª Classe	Capitão-de-Mar-e-Guerra	Navio-Aeródromo Navio de Desembarque Fragatas
2ª Classe	Capitão-de-Fragata	Corvetas Contratorpedeiros Navios-Transporte
3ª Classe	Capitão-de-Corveta	Corvetas Rebocadores de Alto Mar Navios-Patrolha Fluviais
4ª Classe	Capitão-Tenente	Navios-Varredores Navios-Patrolha

A HIERARQUIA DA MARINHA MERCANTE

As Escolas responsáveis pela formação de pessoal da Marinha Mercante funcionam nos Centros de Instrução Almirante Graça Aranha, no Rio de Janeiro, e Almirante Braz de Aguiar, em Belém.

Esses estabelecimentos pertencem

à Marinha do Brasil, assim como as Capitânicas dos Portos, suas Delegacias e Agências, que ministram o Ensino Profissional Marítimo, capacitando profissionais para exercerem atividades a bordo de embarcação marítimas e fluviais.

HIERARQUIA DOS OFICIAIS DE CONVÉS

- Capitão de Longo Curso
- Capitão de Cabotagem
- 1º Oficial de Náutica
- 2º Oficial de Náutica

HIERARQUIA DOS OFICIAIS DE MÁQUINAS

- Oficial Superior de Máquinas
- 1º Oficial de Máquinas
- 2º Oficial de Máquinas

5. A ORGANIZAÇÃO DE BORDO

ORGANIZAÇÃO POR QUARTOS E DIVISÕES DE SERVIÇO

Em um navio de guerra, para a sua condução, segurança e andamento dos serviços administrativos, existe sempre uma parcela da tripulação que fica de serviço, quando em viagem ou no porto.

Todo o pessoal é dividido em grupos chamados *quartos de serviço*, que recebem os nomes de 1º quarto, 2º quarto e 3º quarto. Existe sempre um quarto, efetivamente, de serviço; um estará de folga; e outro será o retém, que fornecerá pessoal para cobrir faltas eventuais.

O zelo pelo navio é feito dividindo-se as 24 horas do dia, em seis períodos de quatro horas - também chamados de *quartos* - cada um sob a responsabilidade de um quarto de cabos e marinheiros, de uma divisão de suboficiais e sargentos e de uma divisão de oficiais.

No porto, haverá sempre, em condições normais, pelo menos, um quarto de serviço. Mais gente ficará a bordo, quando necessário, podendo permanecer todo o pessoal em prontidão, se assim for



determinado.

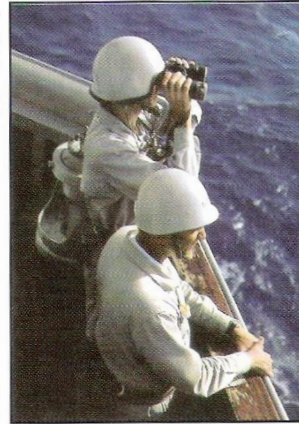
Dessa forma, o dia de trabalho do marinheiro, do homem do mar, é contado diferente do dia do homem de terra. Se fosse possível ao navio navegar somente de oito horas da manhã até as cinco da tarde - havendo parado uma hora para almoço - e

parar e fundear ao final do dia, para então recomeçar tudo no dia seguinte, às oito horas, a jornada seria como a de terra. Mas há séculos os marinheiros se ajustaram às necessidades do mar, cumprindo uma jornada de trabalho dividida em seis quartos de serviço, cabendo a parcelas diferentes da tripulação a vigilância, em cada quarto. No porto, os quartos são de 00 às 04h, de 04 às 08h, 08h às 12h, de 12h às 16h, de 16h às 20h e de 20h às 24h. Em viagem, no período compreendido entre 00h às 12h, os quartos tem o mesmo horário que do porto, porém, depois das 12 horas, os quartos são de 3 horas: 12-15; 15-18; 18-21; 21-24.

O quarto de 04 às 08 é batizado de *quarto d'alva* (a hora d'alva, do amanhecer).

O PESSOAL DE SERVIÇO

Certos postos, ocupados pelo pessoal de serviço, são indicados por uma peça adicional no uniforme. Assim, o *Oficial de Quarto* usa um apito, com um cadarço preto. No porto, o *Oficial de Serviço*, além do apito, usa um cinturão com coldre e pistola. Para auxiliar o Oficial de Serviço, existem: o *Contramestre de Serviço*, que tem a graduação de suboficial ou sargento e usa um apito com cadarço preto, um cinturão com coldre e pistola. É o ajudante do oficial para manobra e aspectos de ordem marinheira do navio; o *Cabo*



Auxiliar, que usa um apito com cadarço preto e um cinto especial na cintura, com sabre, é o encarregado de dar os toques (silvos de apito que transmitem informações e ordens), efetuar as batidas do sino, marcando os quartos, e fazer cumprir a rotina; o *Ronda*, que é um mensageiro às ordens do Oficial de Serviço, usa um cinto especial; e o *Polícia*, que é um sargento ou um cabo, encarregado de auxiliar o

Oficial de Serviço na fiscalização da disciplina e da rotina, usa um cinto especial e um cassetete.

O SINO DE BORDO



No período compreendido entre os toques de alvorada e de silêncio, os intervalos dos quartos são marcados por batidas do sino de bordo, feitas ao fim de cada meia-hora.

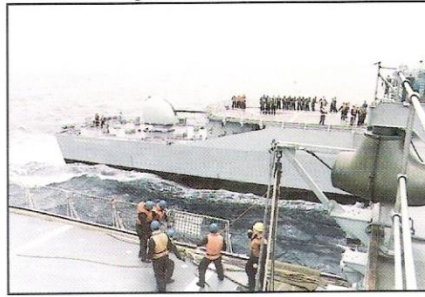
1ª meia-hora do quarto	Uma batida singela
2ª meia-hora do quarto	Uma batida dupla
3ª meia-hora do quarto	Uma batida dupla e uma singela
4ª meia-hora do quarto	Duas batidas duplas
5ª meia-hora do quarto	Duas batidas duplas e uma singela
6ª meia-hora do quarto	Três batidas duplas
7ª meia-hora do quarto	Três batidas duplas e uma singela
8ª meia-hora do quarto	Quatro batidas duplas

AS FAINAS

Organizado em Divisões Administrativas ou em Quartos e Divisões de Serviço, o navio está pronto para fazer frente aos

trabalhos que envolvem toda a gente de bordo ao mesmo tempo, ou parte dela, para um fim específico. Esses trabalhos são

chamados de *fainas*. As fainas são gerais, comuns, especiais ou de emergência.



Em um navio de guerra, a principal faina geral é a de Postos de Combate.

São fainas gerais e fainas comuns, entre outras:

- Preparar para suspender;
- Suspender (ou desamarrear ou desatracar);
- Preparar para fundear;
- Fundear (ou amarrar, ou atracar);
- Navegação em águas restritas (Detalhe Especial para o Mar);
- Recebimento de munição;
- Recebimento de material comum ou sobressalentes;
- Recebimento de mantimentos;
- Montagem ou desmontagem de toldos;
- Içar e arriar embarcações;
- Operações aéreas, decolagem e pouso de aeronaves;
- Inspeção de material;
- Docagem e raspagem do casco; e
- Pintura geral.

São fainas de emergência:

- Incêndio;

A PRESIDÊNCIA DAS REFEIÇÕES A BORDO

As refeições de oficiais são presididas pelo Imediato ou, na sua ausência, pelo oficial mais antigo presente, o qual convida os demais a sentarem-se à mesa.

Após iniciada uma refeição, qualquer pessoa que deseje sentar-se à mesa, ou dela retirar-se, deve pedir permissão a quem a

- Colisão;
- Socorro externo;
- Homem ao mar;
- Reboque;
- Abandono;
- Avaria no sistema de governo;
- Acidente com aeronave ("crash"); e
- Recolhimento de náufragos.

Além das fainas, existem ocasiões em que toda a tripulação do navio deve atender a formaturas gerais, para certas formalidades a bordo ou para cerimonial, conhecidas com formaturas gerais.

São formaturas gerais:

- Parada;
- Mostra;
- Distribuição de faxina;
- Postos de continência;
- Bandeira; e
- Concentração da tripulação.

As situações previstas para fainas ou formaturas constam de uma tabela a bordo, chamada *Tabela Mestra*, que designa cada homem da tripulação para um determinado posto ou função, específica em cada faina ou formatura, além de designar qual é seu bote salva-vidas e seu respectivo quarto.

O cumprimento da rotina de bordo, bem como das fainas, como já mencionado, são ordenados pelo toque de apito. Alguns avisos e ordens em linguagem clara, pelo fonoclama, podem ser dados, também, em certas circunstâncias especiais, mas repetir, em linguagem clara, o significado de um toque de apito é considerada atitude pouco marinheira, não sendo, normalmente, permitido a bordo.

As fainas de emergência são ordenadas pelos respectivos sinais de alarme, fonoclama, sino ou mesmo viva voz.

estiver presidindo. A cortesia naval dita que ninguém deve retirar-se da mesa antes do Imediato ou do oficial mais antigo presente.

As refeições dos suboficiais e sargentos são presididas pelo Mestre do Navio. Compete ao Mestre d'Armas presidir as refeições dos cabos e marinheiros.

6 . CERIMONIAL DE BORDO

SAUDAR O PAVILHÃO

Como já foi explicado, faz parte do cerimonial saudar com a continência o Pavilhão Nacional, que é arvorado na popa,

das 8 horas até o por do sol.

Isto se faz ao entrar a bordo pela primeira vez e ao sair pela última vez, no dia.



SAUDAR O COMANDANTE

É costume os oficiais saudarem o Comandante na câmara, pela manhã, quando em viagem. À noite, a saudação é feita após o Cerimonial do Arriar a Bandeira.

Quando no porto, os oficiais formam para receber o Comandante, cumprindo o Cerimonial de Recepção; e, da mesma maneira, formam quando ele se

retira de bordo, no Cerimonial de Despedida. Se algum oficial chegar após o Comandante, deve saudá-lo na câmara, bem como ao Imediato. Se vai retirar-se de bordo antes do Comandante, deve despedir-se dele na câmara, obtendo licença para retirar-se, não sem antes ter sido liberado pelo Imediato.

SAUDAR O IMEDIATO

Ao entrar e ao retirar-se de bordo os oficiais saúdam o Imediato.

É costume, em viagem, os oficiais

cumprimentarem o Imediato pela manhã e, também, após o Cerimonial da Bandeira.

SAUDAR O OFICIAL DE SERVIÇO

Todos que vêm a bordo, obrigatoriamente, saudam e pedem licença para entrar ao Oficial de Serviço. Da mesma forma, para retirar-se, qualquer pessoa

deve obter permissão do Oficial de Serviço e dele despedir-se.

Qualquer visitante ao chegar a bordo é conduzido ao Imediato.

SAUDAÇÃO ENTRE MILITARES

A saudação entre militares é a continência. Ao cumprimentar um civil, o militar quando fardado, poderá fazer-lhe uma continência, como cortesia, além de dar-lhe o usual aperto de mão. A continência, saudação militar universal, é uma

reminiscência do antigo costume, que tinham os combatentes medievais, quando vestidos com suas armaduras, ao serem inspecionados por um superior, de levar a mão à têmpora direita, para suspender a viseira, permitindo sua identificação.

SAUDAÇÃO COM ESPADA

A antiga saudação com espada e o gesto de abatê-la, não é uma tradição naval, mas militar. O pessoal da Marinha, contudo, faz uso da espada em algumas cerimônias a bordo e, em formaturas, em terra.

O gesto de levar a ponta da espada até o chão é uma antiga demonstração de submissão a uma autoridade superior, reconhecendo sua superioridade hierárquica. A ponta da espada no chão, ao fim da saudação, não permite ao oficial usá-la, naquele momento.



APRESENTAR ESPADA



Também não é uma tradição somente naval. A princípio, tinha o significado de entregar a espada a um superior, por exemplo.

No movimento, o oficial leva o punho da espada até a altura da boca ou queixo, antes de abatê-la. Esta é uma reminiscência do antigo costume de beijar a cruz que a espada possuía.

O CERIMONIAL DA BANDEIRA

Os navios da Marinha do Brasil, quando em contato com terra (atracados, fundeados ou amarrados), arvoram a Bandeira Nacional no *pau da bandeira*, na popa.

Ao suspenderem, no instante em que é desencapelada a última espia ou o ferro arranca ou é largado o arganêu da bóia, a Bandeira é arriada na popa e içada, em movimentos contíguos, no mastro de combate, mas de forma que nunca deixe de estar içado o Pavilhão Nacional. Não há cerimonial, nessas ocasiões.

A Bandeira do Cruzeiro, que é arvorada no pau do jeque, acompanha os movimentos da Bandeira



Nacional na popa. Ou seja, é içada e arriada junto com esta.

O Pavilhão é içado às oito horas da manhã e arriado exatamente na hora do pôr-do-Sol. O Cerimonial consta de sete vivas com o apito do marinheiro e das continências de todo o pessoal. Quem estiver cobertas abaixo, permanece descoberto e em silêncio, atento. O cerimonial do arriar é maior e

consta de formatura geral da tripulação. Após o arriar, é costume o cumprimento geral de “boa-noite” entre todos os presentes, sendo primeiramente dirigido ao Comandante.

BANDEIRA A MEIO-PAU

Nos navios da Marinha não se usa as denominações de “mastros” de bandeira, nem do jeque: a nomenclatura correta é nomeá-los o “pau da bandeira” e o “pau do jeque”, mesmo que sejam metálicos. O distinto, na Marinha, segundo a tradição, é que sejam de madeira e envernizados.

Desta forma, o termo bandeira a meio-pau é a expressão que corresponde à Bandeira Nacional içada a meio-mastro. O jeque acompanha a Bandeira Nacional,

a meio-pau. É o sinal de luto.

O costume teve origem na antiga marinha a vela. Era usual que os navios, como mostra de pesar pela morte de uma personalidade, desamantilhassem as vergas, de modo a deixá-las desalinhas e pendentes, em diferentes ângulos, e com todos os cabos de laborar, de mastros e vergas folgados e pendentes. A mostra de pesar consistia neste aspecto de desleixo, por tristeza. O Pavilhão também era arriado a meio-pau.

SAUDAR UM NAVIO DE GUERRA AO LARGO

Quando um navio de guerra passa a menos de 200 jardas de outro, saúda-o ou é por ele saudado, dependendo da antiguidade dos Comandantes (ou da maior autoridade

a bordo). O apito e, em alguns navios de maior porte com fuzileiros navais embarcados, a corneta dão os sinais para as continências individuais de todos os que se achem no convés.

SAUDAÇÃO DE NAVIOS MERCANTES E RESPOSTA

O navio mercante que passa ao largo de um navio de guerra cumprimenta-o, arriando sua Bandeira Nacional, fazendo

o de guerra o mesmo, como resposta.

O mercante içará novamente sua Bandeira, depois que o de guerra o fizer.

A SALVA: SAUDAÇÃO COM CANHÕES

O sinal de amizade era antigamente entendido e mormente caracterizado pelo fato de apresentar-se uma pessoa, com a espada abatida, ou um navio ou uma embarcação, momentaneamente impossibilitado de manobrar ou combater. Nos tempos em que não havia meios seguros de comunicação e quando no mar não era possível aos navios saberem notícias de terra, a menos que encontrassem outros que as transmitissem, era importantíssimo para cada um deles saber quais as intenções uns dos outros, quando se encontravam. Imagina-se que um navio, no mar há algum tempo, poderia não saber se sua nação estava ou não em guerra com outra, inclusive com aquela cuja bandeira um navio avistado ostentava! Era, portanto, importante demonstrar atitude amistosa, tornando difícil a manobra ou o combate.

Nos tempos de Henrique VIII, para um canhão repetir um tiro levava uma hora. Assim, um navio estava com os canhões sempre carregados para combate. Mas, se ele os disparava, ficava impossibilitado momentaneamente de combater. A maior parte das fragatas e navios menores era armada com uma bateria de sete canhões, em cada borda. A princípio, uma salva de sete tiros era a salva nacional britânica. As baterias de terra, no entanto, deveriam responder às salvas do navio, na razão de três tiros para cada tiro de bordo. Assim, a máxima salva de bordo, sete tiros, era respondida pela maior salva de terra, vinte e um tiros. Com o progresso da indústria de

armas e, principalmente, da produção da pólvora, a maior salva de bordo passou a ser também de vinte e um tiros.

O número de tiros, depois que a salva se transformou num costume, chegou aos nossos dias consagrado no Cerimonial Naval. Vinte e uma salvas é o máximo que se usa. Mas por que vinte e uma? É porque, além do costume acima, esse número é múltiplo de três. A explicação é que os números 3, 5 e 7 sempre tiveram significado místico, muito antes, mesmo, de existirem marinhas organizadas como as dos últimos três séculos.

O intervalo das salvas festivas é de cinco segundos, entre um tiro e outro. Havia um velho costume, na Marinha antiga, que ainda hoje os oficiais “safos” usam para contagem dos cinco segundos regulamentares, que é o de dizer a expressão: “teco, teleco, teco, pepinos, não são bonecos, - fogo um !”; repetindo-se após cada tiro o mesmo conjunto de palavras só alternando o número da ordem de fogo. Quem cronometrar o tempo que normalmente se leva para dizer as palavras mencionadas, verá que ele é de cinco segundos.



OS POSTOS DE CONTINÊNCIA

Mas, somente disparar os canhões não era mostra de ficar sem aptidão para combater. O navio, além disso, deveria ferrar o pano (colher as velas), perdendo velocidade e ficando momentaneamente impossibilitado de manobrar e combater, com todos os cabos de laborar pelo convés e a guarnição ocupada nas fainas. Assim, essa mostra de respeito mantinha o navio privado de combater. Foi desse antigo costume, que vieram até nossos dias certas formas de cumprimento em embarcações como *remos ao alto*, *folgar as escotas* ou *parar a máquina*.

Nos grandes navios, no entanto, podia ser demonstrada, ao navio avistado, a intenção pacífica, fazendo subir toda a guarnição aos mastros e vergas. Assim estava o navio impossibilitado de utilizar seus homens para o combate, transitoriamente. Desta forma, dispor



a guarnição pelas vergas dos navios-escola a vela, veio até nossos dias, com a denominação de *postos de continência*.

Em todos os navios da Marinha, os postos de continência são atendidos com toda a guarnição distribuída pela borda do navio, no bordo por onde vai passar a autoridade a saudar, numa demonstração de respeito.

VIVAS

Ainda permanece em nossa Marinha o hábito dos *vivas*. É uma repetição da antiga forma de continência e saudação à autoridade que passar perto do navio, sempre que o fato for antecipado e devidamente anunciado. A

guarnição, quando em postos de continência, a um sinal, leva o boné ao peito do lado esquerdo, com a mão direita, e, ao sinal de salvas do apito, sete vezes, estende a mão com o boné para o alto, à direita, e dá os vivos correspondentes.

VIVAS DO APITO

Permanece, no Cerimonial da Bandeira, o costume dos sete vivos, pelo apito do marinheiro. Durante o içar ou arriar da Bandeira, o Mestre ou Contramestre, dependendo da ocasião, faz soar sete vezes o apito, correspondendo aos sete vivos, que é a maior saudação por apito.

O número de sete, como explicado, ainda é a lembrança dos antigos sete tiros das fragatas e navios menores, que constituíam a maior salva. Embora os tiros de salva tenham passado para vinte e um, os vivos de apito permaneceram em sete, como a honra máxima.

CERIMONIAL DE RECEPÇÃO E DESPEDIDA

Os oficiais ao entrarem e saírem de bordo fazem jus a um cerimonial correspondente à sua patente, constando de toques de apito característicos e da continência de quem o recebe ou despede e dos presentes. Além disso, marinheiros em formatura, em número correspondente a cada cerimonial, chamados “boys”, ladearão o oficial saudado, na escada de portaló e no convés.

Esses cerimoniais são tradições herdadas dos dias da marinha a vela. Costumava-se, nas reuniões de Comandantes de navios de uma Força Naval em um determinado navio - quando o mar não estava muito bom - içar o visitante por uma guindola, espécie de pequena tábua suspensa pelas extremidades. A manobra era comandada pelo Mestre, ao som do apito e, para realizá-la, vários marinheiros iam para o local de embarque. Hoje é uma cortesia naval acorrer com marinheiros ao *portaló* (local de embarque ou saída de bordo) e saudar com toque de apito, a autoridade que chegar ou sair.

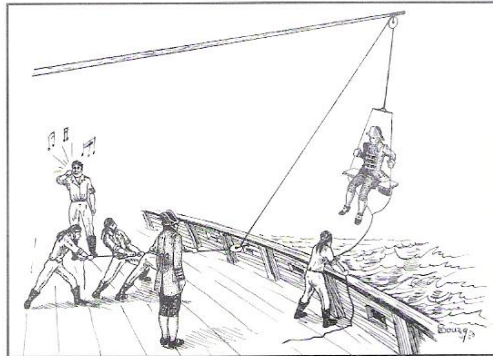
Os marinheiros que acorriam para as manobras de embarque do Comandante a bordo eram chamados, na Real Marinha britânica, de “boys”. Esse costume passou desde o Império, à nossa Marinha. Hoje, há um toque de apito que, em realidade, significa *boys aos cabos*. Tratava-se, até há pouco tempo, quando se vinha ou saía de bordo por lancha, de chamar os marinheiros para que descessem ao patim inferior da escada de portaló e aí estendessem cabos (preparados com pinhas nas duas extremidades, uma para o boy e outra para a autoridade), para que lhe servissem de apoio

quando embarcavam ou desembarcavam.

Ao patim inferior da escada de portaló descem dois “boys” e mais dois quando há espaço. Os demais formam no convés. Quando estiver com prancha passada para terra, somente dois devem ficar em terra; os demais formam no convés. *Formar mais de dois “boys” em terra é, como se diz na gíria marinheira, uma varada* (de “vara”, termo espanhol que quer dizer encalhe). Tudo isso deve-se ao fato de que o emprego dos “boys” é uma tradição na manobra de embarque e desembarque de oficiais, em navios no mar.

Quando o Comandante é recebido no seu próprio navio, é o Mestre quem executa os apitos do cerimonial.

Quando o cerimonial é executado em terra, como nos estabelecimentos ou cerimônias públicas, os “boys” são distribuídos no número completo previsto no Cerimonial da Marinha, em caráter simbólico.



7. UNIFORMES E SEUS ACESSÓRIOS

OS UNIFORMES



Os oficiais, suboficiais e sargentos usam uniformes do mesmo feitio para o serviço ou para os trabalhos a bordo. São do tipo paletó, ou dólmã, e calça, ou somente camisa e calça. Na cabeça usa-se o boné. Os oficiais e suboficiais, para distinção, usam galões nas platinas colocadas nos ombros dos uniformes brancos, galões nos punhos do uniforme azul e distintivos na gola do uniforme cinza de manga curta (cáqui para os fuzileiros navais). Os sargentos, cabos e marinheiros cursados usam sempre, para distinção de graduação, divisas nos braços. Os marinheiros-recrutas, aprendizes e grumetes não usam divisas.

As platinas são presas sobre os ombros dos uniformes como acessório, sendo reminiscências de antigas tiras de couro usados nos uniformes para fixar os talabardes (boldriés). São de origem francesa.

Os galões dos oficiais são listras douradas. No Corpo da Armada, a mais

alta no punho é terminada por uma volta. Conta a tradição que é uma reminiscência da volta que o Almirante Nelson, oficial inglês, levava em um pequeno cabo amarrado à manga de seu dólmã para sustentá-la em um botão, quando, após perder o braço, subiu ao convés pela primeira vez. As marinhas que tiveram origem e contatos com a Marinha britânica conservam o símbolo.

Os cabos e marinheiros usam uniformes, brancos ou azuis, de gola, e na cabeça, bonés sem pala. Os de trabalho são de cor mescla, com chapéus redondos típicos, de cor branca, chamados caxangá.

O uniforme típico de marinheiro é universal. Suas características são, principalmente, o lenço preto ao pescoço e a gola azul com três listras.

O lenço teve sua origem na artilharia dos tempos antigos da marinha a vela. Os marujos usavam um lenço na testa durante os combates, amarrado atrás da cabeça.

Esse procedimento evitava que o suor, misturado à graxa e mesmo à pólvora das peças de tiro, lhes caísse nos olhos. Ao findar o combate, os marinheiros regulares giravam o lenço e o amarravam ao pescoço, com o nó para frente. Hoje, simbolicamente, o lenço é colocado em torno do pescoço.

Sua cor preta, diferentemente do que muitos dizem, não é originada em sinal de luto pela morte de Nelson, pois era usado pelos marinheiros, com essa cor, bem antes disso, embora, naquele evento, tenham retirado o lenço característico do pescoço e o colocado

no braço.

A gola do marinheiro é bastante antiga. Era usada para proteger a roupa das substâncias gordurosas com que os marujos untavam o “rabicho” de suas cabeleiras. O uso do rabicho desapareceu, mas, a gola permaneceu, como parte característica do uniforme. A cor azul é adotada por quase todas as marinhas do mundo.

As três listas da gola são reminiscência do costume antigo de se indicar, por meio de fitas, presas ao pelerine (capa utilizada sobre os ombros), o tempo de serviço do embarcado.

O GORRO DE FITA

Os fuzileiros navais também trazem em seus uniformes simbolismo e tradição.

O gorro de fita, de origem escocesa, é uma das tradições que são incorporadas, permanecem e ganham legitimidade. Foi idéia, em 1890, de um comandante do Batalhão Naval, de ascendência britânica. O gorro foi bem aceito e, hoje, caracteriza de forma ímpar o uniforme dos marinheiros de terra, soldados do mar, que são os fuzileiros navais.



O APITO DO MARINHEIRO



Os principais eventos da rotina de bordo são ordenados por toques de apito, utilizando-se, para isso, de um apito espe-

cial: o *apito do marinheiro*. O apito serve, também, para chamadas de quem exerce funções específicas ou para alguns eventos que envolvam pequena parte da tripulação. Ele tem sido, ao longo dos tempos, uma das peças mais características do equipamento de uso pessoal da gente de bordo. Os gregos e os romanos já o usavam para fazer a marcação do ritmo dos movimentos de remo nas galés.

Com o passar dos anos, o apito se tornou uma espécie de distintivo de autoridade e mesmo de honra. Na Inglaterra, o Lord High Admiral usava um apito de ouro

ao pescoço, preso por uma corrente; um apito de prata era usado pelos Oficiais em Comando, como "Apito de Comando". Eram levados tais símbolos em tanta consideração que, em combate, um oficial que usasse um apito preferia jogá-lo ao mar a deixá-lo cair em mãos inimigas.

O apito, hoje, continua preso ao pescoço por um cadarço de tecido e tem utilização para os toques de rotina e comando de manobras.

As fainas de bordo, ainda hoje, em especial as manobras que exigem coor-

denação e ordens contínuas de um Mestre ou Contramestre, são conduzidas somente com toques de apito. Fazê-lo aos gritos denota pouca qualidade marinha do dirigente da faina e sua equipe.

O Oficial de Serviço utiliza um apito, que não é o tradicional, e serve para cumprimentar ou responder a cumprimentos dos cerimoniais (honras de passagem) de navios ou lanchas com autoridades que passam ao largo; mas, o cadarço que o prende ao pescoço mantém-se como parte do símbolo tradicional.

ALAMARES

Nos tempos de cavalaria andante, na Idade Média, os ajudantes lavavam os cavalos e auxiliavam os cavaleiros, com armaduras, a montar, tal era o peso desses apetrechos. Depois que os cavaleiros montavam, os ajudantes se afastavam das montarias e dos chefes, ficando porém nas mãos com o cabo (corda) no braço, na altura do ombro. Ainda hoje, os ajudantes-de-ordens usam, com garbo, essa peça, primitivamente humilde, presa ao ombro no uniforme. Mas, o conjunto completo é constituído desse pequeno cabo (cordel), junto com os alamares, que são a reminiscência da antiga corrente, que as autoridades navais usavam para pendurar os apitos, um símbolo de autoridade já comentado. Assim, o conjunto formado pelos

alamares (autoridade) e seu cabo (ajudante) - este utilizado solteiro nos uniformes internos - significam "ajudante de uma autoridade". Os oficiais chefes de estado-maior e oficiais do gabinete de uma autoridade naval também usam esse símbolo, por serem seus ajudantes mais diretos. O conjunto é usado do lado esquerdo; porém, os oficiais do Gabinete Militar da Presidência da República usam os alamares do lado direito.



CONDECORAÇÕES E MEDALHAS

As condecorações e medalhas são usadas no lado esquerdo do peito.

O costume, que não é apenas naval, vem do tempo das cruzadas, quando os cavaleiros traziam a insígnia de sua Ordem (as Ordens da Cavalaria) perto do coração. Era, também, porque o escudo ficava no braço esquerdo; e assim, protegia não somente o coração, mas a insígnia de honra.



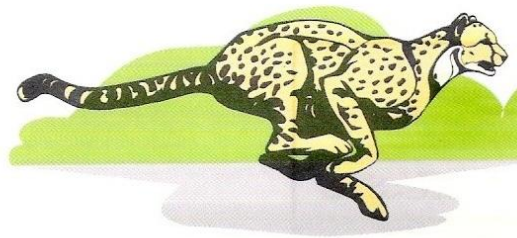
8. ALGUMAS EXPRESSÕES CORRIQUEIRAS

“SAFO”

Safo é talvez a palavra mais usual na Marinha. Serve para tudo que está correndo bem, ou para tudo que faz as

coisas correrem bem: “oficial safo, marinheiro safo. A faina está safa. A entrada é safa, pode demandar: não há bancos”.

“ONÇA”



Onça é também uma expressão de grande uso. Significa dificuldade: “onça de dinheiro, onça de sobressalentes”.

Estar na onça é estar em apuros. “A onça está solta”, quer dizer que tudo vai mal.

Essa expressão vem de uma velha história de uma onça de circo, que era transportada a bordo de um navio mercante e se soltou da jaula, durante um temporal.

“SAFA ONÇA”

Safa onça é a combinação das duas expressões anteriores. Significa salvação. Safa onça é tudo que soluciona uma emergência. “Safei a onça,

agarrando-me a uma tábua que flutuava...O meu safa onça foi um pedaço de queijo, que ainda restava no barco; do contrário, morreria de fome”.

“PEGAR”

Pegar é o contrário de estar safo. Estar pegando significa que não está dando

certo: “Tenente, o rancho está pegando! Não chegou a carne! Este marinheiro ainda está muito inexperiente: com ele tudo pega...Comandante, não pude chegar a tempo, a lancha pegou bem no meio da baía!” Parece que a expressão vem de

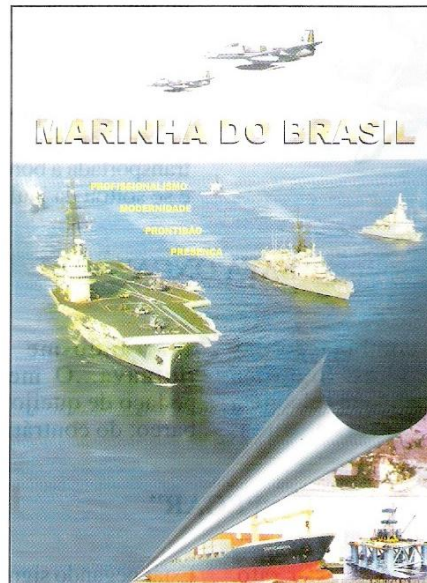
“pegar tempo”, ou seja, pegar mau tempo. Fulano está pegando tempo, para resolver a primeira questão de sua prova... Aquele marujo não conseguiu safar-se para a parada: pegou tempo, para arranjar um boné novo”.

“ROSCA FINA” E “VOGA LARGA”

Na gíria maruja, muitas expressões externam o universal bom humor ou espirituosidade que caracterizam os homens do mar. As expressões “*rosca fina*”, “*voga picada*” e “*voga larga*” são alguns exemplos:

“Rosca fina” (ou ainda “*voga picada*”) denomina o superior, Oficial ou Praça, que é exigente na observância das normas e regulamentos, bem como, na execução das fainas e tarefas, por si e pelos subordinados. O antônimo é o “*voga larga*”.

A origem do primeiro está no “aperto”, na “pressão” impressa pelo chefe, comparada pelo marinheiro à do parafuso com rosca fina - que “aperta mais”. A segunda vem de “voga”, que é a velocidade da remada ditada pelo patrão aos remadores em uma embarcação a remos. Pode ser uma “voga picada” (regime de velocidade maior, portanto mais exaustivo para os remadores) ou “voga larga” (velocidade amena, mais calma, mais tranquila).



Extraído do livreto
“Tradições do mar”
editado pela Marinha do
Brasil