



Centro dos Capitães da Marinha Mercante

BOLETIM INFORMATIVO

Rio, 13 de junho de 2008

Informativo Quinzenal

On-line

Portos brasileiros. Luz amarela acesa

Comte. Carlos **Nardin** Lima – CLC

carlos.nardin@gmail.com

Atenção autoridades portuárias! Muita atenção! O título deste artigo é um brado de alerta para aqueles que legislam sobre a vida portuária brasileira; para aqueles que carregam sobre os ombros o peso da responsabilidade de gerir vultosas riquezas que circulam diariamente pelos portos do Brasil; para as autoridades a quem cabe manter a ordem e o bom desempenho operacional dos portos.

Os tempos mudaram. Antigamente a Marinha Mercante vivia sob a ameaça de greve dos marítimos, de estivadores etc. que tinham como objetivo, quase sempre, a melhoria salarial. Hoje a ameaça provém da saturação dos marítimos. Para ser mais explícito, recomendo a leitura do último número da Revista UNIFICAR do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante - Sindmar e o artigo do Comandante Ventura, a meu ver um manifesto, publicado no Boletim Informativo do Centro dos Capitães dia 26/05/2008.

Aqueles artigos retratam a revolta, a insatisfação, o constrangimento e o grau de saturação a que chegou a classe marítima em face do tratamento que há décadas vem recebendo nos portos do Brasil.

Antigamente os meios de comunicação eram muito precários. Uma carta enviada do Rio de Janeiro para Belém do Pará, por exemplo, chegava (quando chegava) em dois, três dias. Hoje, com um minúsculo telefone celular, pode-se mobilizar uma classe ou interromper a operação de um ou vários navios, de norte a sul do Brasil, e até mesmo de navios que se encontrem no exterior. Os Sindicatos dispõem de comunicação imediata com os navios mesmo que estes estejam em viagem de cabotagem ou longo curso.

Hoje a disciplina a bordo dos navios brasileiros é bem mais rigorosa que antigamente e o preparo acadêmico dos oficiais, muito maior. Os Oficiais da Marinha Mercante tem nível superior, imunidades previstas em lei, são Oficiais da Reserva da Marinha de Guerra, têm salário e regime de trabalho quase sempre compatíveis com o sacrifício da vida que levam e o reconhecimento de parte da sociedade brasileira. Cabe às autoridades entenderem também que a classe marítima, além de exercer uma atividade de alto risco e reconhecida abnegação, representa um elo de fundamental importância para o bom andamento operacional dos nossos portos.

Seria inútil relembrar constrangimentos por mim sofridos quando ainda na ativa, mas gostaria de citar apenas um ocorrido com um Comandante da Fronape, meu amigo, no terminal de minério de Tubarão, que sintetiza o que poderá ocorrer num futuro próximo.

Esse Comandante foi barrado juntamente com sua esposa e duas filhas no portão de acesso ao terminal, sob a alegação que não era permitido o ingresso de mulher. O

Comandante não teve dúvida, pediu para usar o telefone do terminal (não existia celular naquela época), ligou para o seu Imediato a bordo e ordenou que fosse interrompida a operação já que ele não podia ingressar com sua família.

Uma proibição absurda teve uma resposta radical. Não é preciso dizer que a situação foi rapidamente resolvida e a operação do navio retomada.

Por incrível que pareça, ordens absurdas como essa emanam de pessoas que dirigem a atividade portuária. Talvez porque nunca tenham se deparado com resposta tão incisiva.

Essa mentalidade deve ser revista sob pena de, num futuro próximo, começarem a surgir os resultados nocivos à operação portuária.

Não esperem que a luz vermelha se acenda. Sentem em volta de uma mesa com representantes de todos os segmentos marítimos e portuários, discutam exaustivamente o problema e vislumbrem uma solução consensual, do contrário, a radicalização no futuro será inevitável.

HISTÓRIAS DO MAR

Praticando no “Itagiba”

Comte. **Ernani** A. M. Ribeiro - CLC
ernani.ribeiro@terra.com.br

No ano de 1940, embarquei no Rio de Janeiro, como Praticante de Piloto, no navio “Itagiba” da extinta Companhia Nacional de Navegação Costeira. Naquele tempo, para se ingressar na Marinha Mercante, bastava o candidato submeter-se a uma prova sumarássima, apenas para não embarcar completamente cru. Algum conhecimento de marinharia, de hierarquia a bordo e do Regulamento para as Capitânicas dos Portos.

O “Itagiba” era um navio misto, isto é, de carga e passageiros, de 2.150 toneladas brutas, 87 metros de comprimento, 13 de boca, máquina alternativa, caldeiras a carvão. Desenvolvia cerca de onze nós de velocidade.

Apresentei-me a bordo na hora da saída, ocasião em que levei a primeira bronca do *Chief Mate*. Ele disse que eu deveria ter-me apresentado no dia da minha nomeação. Tudo bem, ele devia ter razão, mas como eu poderia saber se ninguém me disse nada?

Na saída, depois que me apresentaram ao Comandante, já no passadiço, deslumbrado com todas aquelas novidades, assistindo a manobra de desatracação, o Comandante com um apito e o megafone dava ordens para a proa. Para a popa, quando o pessoal demorou a largar os cabos, ele me mandou lá com um recado malcriado para o Primeiro Piloto, mas não fui besta de transmitir o desaforo, apenas transmiti o essencial.

Passada a barra, o navio começou a balançar e, com aquele cheiro de maresia misturado a óleo de peixe que os marinheiros passavam nos metais, senti aquela sensação horrorosa de enjôo. Agüentei o quanto pude, mas não teve jeito. Fui para a asa do passadiço e descarreguei tudo o que

tinha no estômago. Infelizmente não reparei que em baixo estava o farol de navegação de boreste. O Comandante e o Segundo Piloto não se compadeceram, muito pelo contrário, deram aquela risadinha divertida.

Dispensados o pessoal da proa e popa, o Imediato subiu para fazer o seu quarto e foi logo dizendo:

-Praticante, você faz quarto comigo, de 16 às 20 e de 04 às 08 horas.

-Sim senhor, respondi pálido quase esverdeado.

O navio ia para Santos e o Comandante, depois de tudo safo, traçou o rumo para passar a uma milha da Ponta do Boi. O imediato fez uma marcação e me mandou, junto com o marinheiro de quarto, zerar a barquinha. Naquele quarto aprendi a famosa marcação de quatro quartas, isto é, quando o farol de Castelhanos estava a 45° da proa. Como o passadiço era perpendicular ao costado, ele (o Imediato), se posicionava na metade do ângulo de 90° que a asa do passadiço fazia com o costado. Quando o farol passava pelo pé-de-carneiro que havia no ângulo, e depois de saber do marinheiro do leme se o navio estava a caminho, gritava:

- Praticante marca a hora e vai ver a barquinha.

Eu já havia aprendido que o ponteiro maior do mostrador indicava as milhas e o menor, os décimos. Quando o farol passava pelo alinhamento dos pés-de-carneiro do corrimão, isto é, de través, ele mandava fazer a mesma coisa. Anotar a hora e ver a barquinha.

- Praticante, agora você vê quanto o navio andou das quatro quartas até o través. Essa diferença é igual à nossa distância do farol.

Aquele negócio dele utilizar o pé-de-carneiro para fazer marcação era puro comodismo. Ele não queria subir ao tijupá, retirar a capuchana da agulha padrão, de metal, sempre brilhando, mas cheia de óleo de peixe, e fazer a marcação.

E assim passou o quarto, até a hora do jantar que, claro, dispensei.

Não posso dizer que foi uma estréia estrondosa, mas tenho certeza de que muitos praticantes tiveram desempenho mais desastroso do que o meu.

RADAR
(Detectando a notícia)



IMO poderá intervir em praticagens

Armadores asiáticos vão pedir à IMO – Organização Marítima Internacional, para que esse organismo “intervenha seriamente” nas questões de erro, qualificação e responsabilidade dos práticos, tendo em vista o aumento da seqüência de envolvimento desses profissionais em acidentes.

Isto foi revelado em documento preparado pelo Fórum dos Armadores Asiáticos realizado na Ilha Hainan, sudoeste da China, onde compareceram cerca de 130 líderes asiáticos da indústria marítima, dentre os quais os presidentes da China Ocean Shipping, da NYK Line e da OSK Lines.

O fórum alegou ter “observado com preocupação, que existe uma crescente tendência de incidentes de navegação, quando os navios estão sob praticagem”. E acrescentou: “Recentemente, este problema tem se complicado devido à grave escassez de pessoal qualificado nesta profissão”.

Disse também que, enquanto o práctico “desempenha um papel crítico na orientação do comandante do navio, na maioria das vezes não é responsabilizado, pois geralmente é considerado apenas como conselheiro”.

Isto aconteceu com envolvimento de prácticos em pelo menos dois recentes níveis de incidentes. O primeiro envolvendo o “Cosco Busan”, que colidiu com a ponte da Baía de São Francisco em novembro passado.

O segundo envolveu a colisão fatal, em março, entre o navio de suprimento “Neftegas 67” e o graneleiro panamax “Yao Hai”, no qual morreram 18 marítimos. Dois prácticos estão entre as quatro pessoas que foram indiciadas pela polícia por terem colocado vidas humanas no mar em perigo.

A preocupação com os prácticos é um dos conjuntos de questões que foi considerada pelo fórum organizado pela Associação dos Armadores da China.

Fonte: Lloyd’s List

Queda de Guindastes na China

O dique seco do Estaleiro chinês Hudong-Zhonghua deverá ficar fora de ação por pelo menos seis meses, ocasionando a possibilidade de atraso na entrega de até 103 embarcações encomendadas ao Estaleiro de Xangai.

- A queda de dois guindastes tipo pórtico de 600 toneladas, que matou três trabalhadores, foi uma tragédia que trouxe a incerteza do cumprimento dos prazos – informou a DNB Nor Bank.



O analista Henrik With relatou especulações de um prazo de seis meses do fechamento do dique seco e o possível impacto sobre as encomendas que incluem contentores, graneleiros e LNGs.

Ele disse que havia 103 navios contratados incluindo seis conteneiros de 8600 TEUs para a Orient Overseas International e uma série de graneleiros tipo

panamax e petroleiros para a Itália (Rizzo Bottiglieri)

Cardiff Marine, Iolcos Hellenic e Irika Shipping são algumas das companhias Gregas com encomendas de graneleiros tipo panamax ao estaleiro.

Mais de um quinto do número de encomendas inclui graneleiros panamax para entrega a partir deste ano até 2012.

O mercado de granéis sólidos, que enfrenta um dilúvio de novos navios a partir de 2009, é quem mais sentirá o atraso dos graneleiros. Há receios de que o exagero de encomendas pode gerar taxaões em meio a uma oferta de navios graneleiros que ingressam no mercado.

Um inquérito foi aberto em virtude da queda do guindaste. Os três trabalhadores que morreram estavam na cabine de controle dos dois guindastes e caíram de uma altura de cerca de 10 metros.

Uma fonte afirmou: “O acidente é potencialmente prejudicial para o estaleiro. Mas, até que uma avaliação adequada possa ser realizada e que os executivos possam avaliar como o trabalho poderá ser realizado por outros meios, é difícil comentar o quanto o acidente poderá ter impacto sobre a produção”.

Fonte: Lloyd’s List



Estaleiro atlântico sul terá sócio coreano

A coreana Samsung Heavy Industry anunciou que entrará como sócia do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em construção em Suape. Com isso, o projeto pernambucano ganha definitivamente uma das maiores indústrias do mundo como acionista, aumentando o poder de fogo do projeto local.

Segundo um executivo que acompanhou a negociação, a Samsung deve ficar com 10% do Atlântico Sul. Outros 10% ficam com a PJMR, sociedade formada por empresários do Rio de Janeiro com experiência no setor naval, 40% com a Camargo Corrêa e 40% com a Queiroz Galvão.

A Samsung é a segunda maior indústria naval do mundo, com capacidade para processar 600 mil toneladas de aço por ano. O EAS será o maior do Brasil e terá capacidade de processar 160 mil toneladas por ano. Já no próximo mês está previsto o início do corte de chapas de aço no EAS, com previsão de entregar o primeiro Suezmax (navio petroleiro com dimensão máxima para passar no Canal de Suez) para a Transpetro daqui a pouco mais de dois anos.
Fonte: JC OnLine - Recife/PE

Nova sede da Capitania dos Portos de Santos

A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) planeja inaugurar sua nova sede no Porto de Santos em quatro meses. A entrega das instalações, no Cais da Marinha (o antigo Cais da Mortona, entre os armazéns 27 e 29), deve acontecer em 11 de setembro próximo, com um atraso de três meses, informou o capitão dos Portos de São Paulo, o capitão de Mar-e-Guerra Afrânio de Paiva Moreira Júnior.

Iniciadas na gestão do último capitão dos portos paulista, o Contra-Almirante Marcos Nunes de Miranda, em abril do ano passado, as obras custarão R\$ 4,2 milhões. Neste ano, serão entregues dois prédios. Um será destinado à administração e ao comando do órgão militar e outro, para as ações de apoio, o refeitório e os alojamentos. O projeto ainda prevê um heliponto e uma nova Sala de Estado, voltada ao atendimento do público.

Fonte: A Tribuna de Santos/SP

Segunda refinaria para exportação será no Ceará

As duas refinarias que a Petrobras pretende construir simultaneamente, destinadas à exportação de derivados, ficarão no Nordeste.

Além da unidade do Maranhão, que já havia tido anúncio antecipado pelo ministro das Minas e Energia, Edison Lobão, haverá outra no Ceará. As unidades, que devem começar a operar entre 2013 e 2014, consumirão em torno de US\$ 20 bilhões em investimentos.

De acordo com fontes da empresa, a maior das refinarias, no Porto de Itaqui, no Maranhão, terá capacidade para processar 600 mil barris por dia e deve entrar em operação a partir de 2013. No máximo um ano depois, começam as atividades na segunda refinaria do tipo Premium (que produz derivados de maior qualidade, destinados ao mercado externo) a ser instalada no Porto de Pecém, no Ceará. Nesta segunda unidade serão processados 300 mil barris por dia.

Fonte: Jornal do Commercio/RJ

HOMENAGENS

Cidadão Sebastianense

O Comte. Paulo Gomes da Silva Filho – CLC, associado do Centro dos Capitães, foi agraciado, no mês de março, pela Câmara Municipal de São Sebastião, com o título de “Cidadão Sebastianense”, em cerimônia realizada no Teatro Municipal daquela cidade do litoral norte de São Paulo, por seu relevante trabalho em prol da comunidade local.

O nosso colega, carinhosamente conhecido como Paulão, exerce atualmente a função de Gerente da Agência Marítima da Petrobras naquela agradável e acolhedora cidade do litoral paulista.

Os parabéns do Centro dos Capitães da Marinha Mercante pelo merecido título.

Abaixo nossos diretores CLC Vivaldo Alves da Silva (esq.) e CLC Francisco César Monteiro Gondar sendo condecorados com a Medalha da Vitória concedida pelo Ministério da Defesa. A cerimônia foi realizada em 08/05/08 no Monumento dos Pracinhas, no Aterro do Flamengo no Rio de Janeiro.



Nota da Redação:

Ao noticiarmos, no nosso último número, homenagem do CCMM ao Chefe do Estado Maior da Armada, cometemos lamentável engano ao destacar a presença do Presidente da Transpetro, nomeando-o como Hélio Machado ao invés de Sérgio Machado. Nossas desculpas ao nosso amigo Presidente Sérgio Machado, grande destaque da armação nacional e ex-Senador da República.



ARTE & CULTURA

Encontra-se à disposição dos associados e não associados no CCMM o primeiro volume do livro “História da Marinha Mercante Brasileira”. Este volume, que abrange o período de 1822 a 1945, é uma coletânea de textos de renomados historiadores que trataram do assunto em diversos períodos da nossa história. Leitura imperdível para quem quer conhecer mais a fundo a nossa história comercial marítima. O autor do livro é o nosso colega CLC Alberto Pereira de Aquino, com participação do CLC Carlos Eugênio Dufriche e o importante apoio logístico e financeiro da Diretoria de Portos e Costas.

Também pode ser encontrado no CCMM o DVD com o Hino da Marinha Mercante Brasileira recentemente oficializado pela Marinha do Brasil. O Hino, de autoria do CLC Álvaro José de Almeida Júnior e CLC Francisco César Monteiro Gondar, é interpretado pelo coral do CIAGA e tem sua gravação legendada e apresentada em um fundo de belas imagens alusivas à letra.

Colabore e visite o Centro dos Capitães.

PROVÉRBIOS

(Tradução Livre)

“Man is only happy as he finds a work worth doing, and does it well”.

E. Merrill Root

“O homem só é feliz quando ele encontra um trabalho que valha a pena fazer e o faz bem”.

PENSAMENTOS INESQUECÍVEIS

"O Homem aprendeu a escrever os defeitos no bronze e as virtudes na água".

Beethoven

Responsável pelo Boletim Informativo:

CLC Luiz Augusto Cardoso Ventura

venturalac@yahoo.com.br

Diretor do CCMM

Av. Rio Branco, 45 – 507/508 – CEP 20090-003 – Rio de Janeiro/RJ

Tel. (21) 2253-4623 Fax (21) 2518-1638 centrocapitães@radnet.com.br