



**CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE**

**O MAR É NOSSO COMPROMISSO**

**RIO, 15/06/11  
No: 84**

**Revista  
eletrônica**

**On-line**

## **Opinião**

### **Mais um concurso para praticante de prático**

---

Comte. Luiz Augusto C. **Ventura** – CLC  
[venturalac@yahoo.com.br](mailto:venturalac@yahoo.com.br)

Novo concurso aberto pela Marinha para a seleção de 81 praticantes de prático agita a comunidade marítima. Só que o sentido do verbo agitar na frase deve ser entendido como preocupar, inquietar. O agito com o sentido de excitação e exortação se dirige a uma minoria mais seleta de cidadãos com curso universitário, não importa em que área.

A imprensa já começa a encher os olhos dessa minoria acenando com rendimentos mensais estratosféricos, daí a excitação. Esses cidadãos, em geral com recursos financeiros, muitas vezes funcionários concursados de estatais e órgãos federais, exímios conhecedores de concursos da mais diversa natureza, não vão ter muita dificuldade para se lançar na aventura e, muitas vezes, alcançar êxito.

Os atrativos são muitos, pensam eles. Salário altamente compensador, divulgação mínima do concurso com a inscrição de poucos candidatos, caso aprovado não será um servidor público nem militar e sim associado de uma empresa altamente rentável sem nenhum investimento. Além do mais, a função de auxiliar os comandantes a manobrar e entrar e sair dos portos parece simples, pois serão necessários apenas alguns meses de treinamento sem nenhum dispêndio. O melhor de tudo, e mais surpreendente, é que as exigências para o candidato se submeter a esse concurso são apenas de ter curso superior (qualquer um) e ser Mestre Amador. Moleza...

Os candidatos (doutores, “experts” em manobrar e navegar em um barco de recreio) logo imaginam, e com razão, que a atividade não deve oferecer dificuldades e lançam-se ao concurso visando, sobretudo, os altos salários apregoados.

Mas, por que a comunidade marítima estaria preocupada ou inquieta?

Na verdade quem assim está é uma pequena parcela da comunidade. Aquela que os americanos definem como *hands on*, ou seja, os que exercem efetivamente a atividade mercante de ponta, tripulando e comandando navios. Fica difícil para essa parcela entender os critérios adotados pela Autoridade Marítima, ano após ano, para definir os requisitos necessários para que um candidato se submeta ao concurso de seleção para praticante de prático.

Como é que um Comandante exercendo uma atividade tão específica, tão especializada, tão necessitada de pessoal experiente, pode aceitar que um profissional que o vai assessorar seja

proveniente de qualquer profissão (ainda que de curso superior) e que, como conhecimento marítimo, lhe seja exigido apenas a categoria de Mestre Amador? Um rábula pode prestar concurso para Juiz? O mais espantoso é que esses critérios emanam de autoridades que conhecem as dificuldades, necessidades e perigos da atividade, sobretudo quanto ao risco de poluição ambiental. Como pode se sentir o Comandante de um super petroleiro, um super mineraleiro ou um super conteneiro, maiores navios do mundo, com 400 metros de comprimento e 60 metros de boca, sendo auxiliado por um prático recém-habilitado, um gênio, é verdade, haja vista ter sido aprovado no concurso, mas cuja experiência marítima está relacionada, quando muito, ao comando de um pequeno barco de recreio?

Que critérios são adotados para a elaboração destas normas de seleção? Qual a lógica que os sustenta? O que se discute para sua formalização? Profissionais diretamente envolvidos na atividade, como os Comandantes, Sindicato de Oficiais Mercantes, Associação de Capitães, são consultados? Qual a razão dessa diretiva esdrúxula permitir a qualquer profissional exercer uma atividade tão específica e importante? Que princípios éticos norteiam essa elaboração? Estaria ela de alguma forma sendo direcionada? Essa norma não poderia ser juridicamente contestada? São muitas as perguntas...

Sabemos que países de primeiro mundo adotam política bem diferente. A praticagem é uma extensão da atividade de profissionais mercantes e a eles reservada. Profissionais que exercem uma das mais duras atividades do mundo, afastados de suas famílias, convivendo diuturnamente em um espaço exíguo com pessoas estranhas a seu campo afetivo, enfrentando condições atmosféricas adversas, arriscando-se compulsoriamente em situações de guerra estranhas ao seu país, sujeitos a ataques piratas novamente em voga, trabalhando dia e noite como se estivessem em uma prisão. A praticagem é uma espécie de compensação pela provação de anos e anos de labuta. Uma oportunidade de, ainda com disposição física, colocar sua experiência no assessoramento de capitães mais jovens. E é assim que deveria ser aqui também.

A Autoridade Marítima que condicionou o concurso aos incompreensíveis requisitos atualmente adotados não pode se deixar levar por interesses corporativos inconsistentes e, de certa maneira, irresponsáveis. Ela tem a palavra.

Nos próximos meses, período de provas e seleção, uma coisa é certa. Desconfianças, denúncias, suspensões, julgamentos, liminares, ações, etc., pulularão em torno do concurso. Isto já é uma rotina. É esperar pra ver. Até quando?

## ***Hidrovia***

### **Hidrovia Araguaia Tocantins**

Comte. Carlos **Nardin** Lima – CLC  
[carlos.nardin@gmail.com](mailto:carlos.nardin@gmail.com)

Em tupi-guarani, “Araguaia” significa “Rio das Araras Vermelhas”. É a designação de um rio brasileiro que nasce no Estado de Goiás e corre no sentido sul norte, diferente do Amazonas que corre no sentido leste oeste.

Há muita polêmica envolvendo o Rio Araguaia quando se fala em aproveitamento do seu leito para a navegação. Embora conte com cerca de 1160 Km de via navegável, pouco é usado em termos de navegação comercial. Os ambientalistas defendem a não utilização do rio para a navegação alegando os mais diversos motivos, dentre eles: “O Rio Araguaia é o sangue que corre na veia dos índios Xavantes”; “a navegação em grande escala estressa os pássaros e impede a procriação dos peixes que seriam atropelados pelos navios”, enfim, as manifestações são as mais esdrúxulas e estapafúrdias que se possa imaginar. Em palestra sobre o assunto que assistimos no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro chegamos a contestar os ambientalistas com o exemplo do Rio Amazonas, navegável em grande extensão, sem afetar o meio ambiente.

Nosso ceticismo sempre se manifesta em debates como esse. Vislumbramos disfarçados objetivos econômicos e políticos latentes. ONGs que atuam no Brasil e defendem vantagens de outras nações não perdem tempo em agir contra nossos interesses sempre que o Brasil tenta alavancar a sua economia, é a impressão que nos fica. Já chegaram ao cúmulo de elaborar mapas da Amazônia com nosso território dessa região fazendo parte da comunidade internacional. Pressentimos que estão de olho na biodiversidade amazônica há muito explorada por empresas estrangeiras mascaradas de brasileiras, e na exploração do minério da região, em especial do Nióbio, onde só o Estado de Rondônia detém 98% das reservas mundiais.

A nossa classificação de país subdesenvolvido, em passado recente, vai ficando cada vez mais distante. Favorecidos por clima diversificado propício o ano todo às mais diversas culturas, de farta fonte de energia limpa, de recursos naturais como o petróleo, que nos tornará em breve um dos maiores produtores mundiais com a exploração do pré-sal, o Brasil se encaminha para se

tornar, em futuro bem próximo, a quinta economia do mundo. Segundo analistas, dentre os BRIC – Brasil, Rússia, Índia e China, o Brasil é o país com maiores perspectivas de desenvolvimento.

Quando surgiu a ferrovia norte x sul – que vai do Estado do Maranhão a Brasília – alguns críticos diziam que era uma ferrovia que saía do Maranhão para lugar nenhum, numa alusão ao fato

da ferrovia correr paralelamente a rios navegáveis, como Araguaia e Tocantins e por ser a hidrovia um transporte duas vezes mais barato que a ferrovia e quatro vezes mais barato que a rodovia. Nós não chegaríamos a tanto. A proposta de um transporte mais barato que o rodoviário é sempre bem-vinda, haja vista o alto custo pago pelo Brasil nessa modalidade. O que não podemos ignorar é uma política eficaz de multimodal onde prevaleça a hidrovia como meio de transporte mais barato. O Rio Araguaia é uma via hidrográfica com características interessantes. Nasce no Estado de Goiás, na serra do Caiapó, próximo ao Parque Nacional das Emas e sofre um desnível de 766 metros até chegar à planície. Seu leito dispõe de 1160 km de via navegável entre Beleza no Estado de Goiás e São João do Araguaia no Estado do Pará. Após 760 km de curso o Araguaia se bifurca e, juntamente com o Rio Javaés, forma a Ilha do Bananal, maior ilha fluvial do mundo com seus 80 km de largura e 350 km de comprimento. Lá se encontram 15 aldeias indígenas desfrutando de rica biodiversidade.

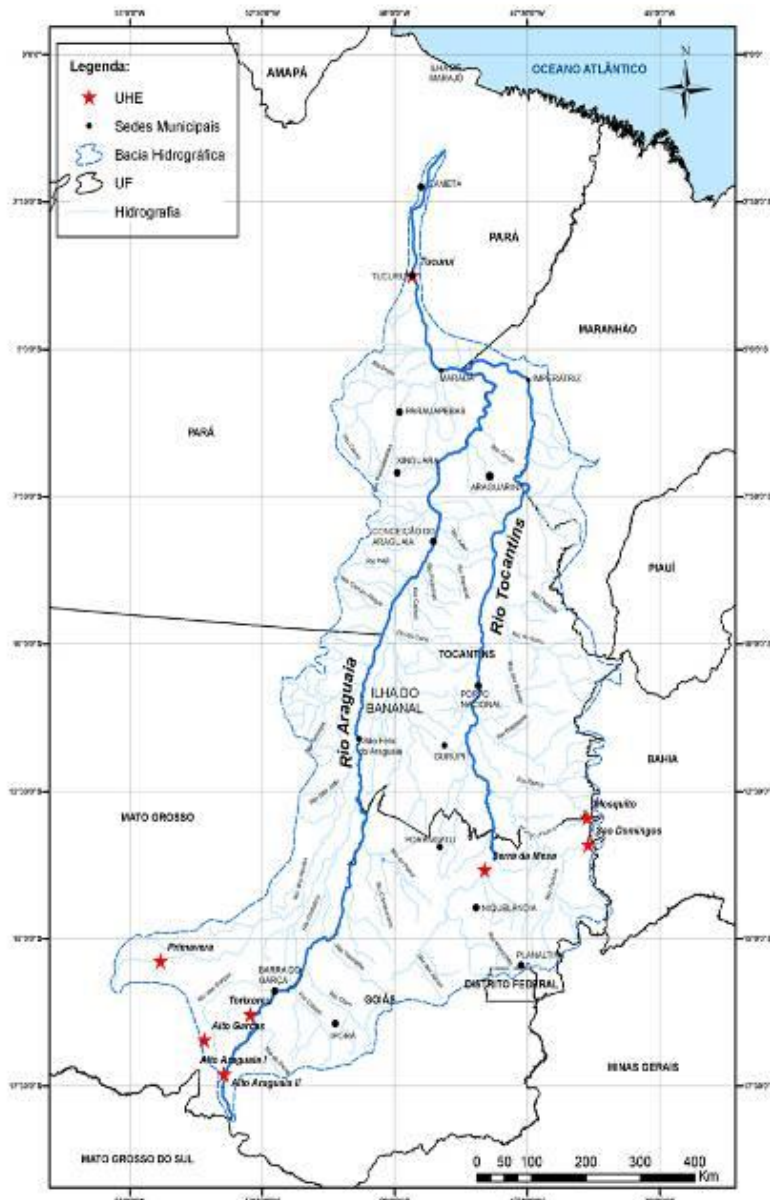
Uma das grandes vantagens da hidrovia, como via de transporte, é que ela

não precisa de asfalto, tem capacidade de transportar uma quantidade de carga bem maior de uma só vez em relação ao caminhão e ao trem e, com o auxílio de um pequeno empurrador, pode movimentar um número de barcas correspondentes a carga de um navio de bom porte.

É evidente que a hidrovia precisa de pequenos investimentos para obras de derrocamento, de sinalização, de transposição de níveis, mas são obras de menor dimensão econômica, se considerarmos que são praticamente de caráter definitivo.

O Brasil precisa acordar para esse problema. O Rio Araguaia poderia servir como corredor de escoamento da nossa produção de soja do Estado do Mato Grosso, porque a distância do centro de produção até o Rio Araguaia (município de São Felix do Araguaia) é de cerca de sessenta quilômetros. No sistema atual, nossa soja é transportada em caminhões de Mato Grosso até Santos ou Paranaguá, distantes cerca de 2.500 km, e os caminhões, antes de chegarem ao destino, se submetem a filas quilométricas, tendo que esperar vários dias para descarregar, tanto em Paranaguá como em Santos, elevando consideravelmente o preço do produto.

Em consequência do transporte rodoviário, mais caro, vemos que nossa produção, em termos de custo, começa a criar gorduras a partir da sua origem. Outro detalhe: nossos parceiros comerciais estão todos situados no hemisfério norte e, à medida que deslocamos nossa soja para o sul, estamos agregando custos indesejáveis ao produto, porque, depois que é embarcada, os



navios tem que navegar, em média, trinta e três dias até atingir os países asiáticos no hemisfério norte.

Nossa proposta é que a soja seja transportada em caminhões do centro de produção de Mato Grosso até São Felix do Araguaia, por exemplo, siga em barcaças impulsionadas por empurraadores através do rio Araguaia até o porto de Vila do Conde, no Pará, e daí seja embarcada em navios tipo Panamax, com calado compatível tanto à barra norte do rio Amazonas quanto ao canal do Panamá, cruze esse canal e alcance os países asiáticos de destino em cerca de vinte e três dias. Como vemos uma economia de dez ou mais dias de navegação tornaria o preço do produto mais competitivo no mercado exterior.

Essa proposição não é uma declaração de guerra ao transporte rodoviário e sim a racionalização nos modais de transporte. Os caminhões farão um percurso menor em um número maior de viagens e pouparão em pneus e peças de reposição. Serão também evitadas quilométricas filas de espera em Santos e Paranaguá, proporcionando ganho a todos.

Pelo mapa (acima), podemos observar a grandiosidade do Rio Araguaia. O projeto é importante para o desenvolvimento regional, sobretudo para o turismo, tendo a pesca e o passeio ecológico como principais atividades.

O Araguaia banha algumas áreas do cerrado e da floresta amazônica. No período da estiagem, de junho a outubro, formam-se praias extensas, de singular beleza, infelizmente pouco preservadas. No período chuvoso, de setembro a maio, o rio inunda as terras baixas formando imensas áreas conhecidas como “varjões”.

Por tudo o que foi dito, achamos que não devemos ignorar a importância do Rio Araguaia, principalmente a sua importância para a navegação fluvial e para o escoamento da produção de soja de Mato Grosso.

## **Pirataria**

---

### IMO aprova normas provisórias para segurança armada a bordo de navios

---

O Comitê de Segurança Marítima (MSC) da Organização Marítima Internacional (IMO) aprovou as normas provisórias sobre o emprego de companhias de segurança privada armada a bordo dos navios que transitam pela área de alto risco de pirataria ao largo da costa da Somália, Golfo de Aden e no Oceano Índico.

A circular MSC fornece uma norma provisória para os armadores, operadores e comandantes sobre o uso de companhias de segurança privada armada a bordo de navios em área de alto risco.

A norma para os armadores indica que, no que concerne ao emprego de companhias de segurança privadas armada nos seus navios, se aplicam as leis e regulamentos da bandeira do navio.

As leis de portos e estados costeiros podem também ser aplicadas a esses navios.

A IMO informou que o emprego de companhias de segurança privada armada (privately contracted armed security personnel - PCASP) não deve ser considerado como uma alternativa para a cartilha “Melhores Práticas de Gestão para Deter a Pirataria ao Largo da Costa da Somália e na Região do Mar Árábico” (Best Management Practices to Deter Piracy off the coast of Somalia and in the Arabian Sea – BMP) e outras medidas de proteção.

A colocação de pessoal armado a bordo como um meio de garantir e proteger o navio e sua tripulação somente deverá ser considerada após a realização de uma avaliação de risco.

Também é importante envolver o comandante no processo decisório.

A norma inclui seções sobre avaliação de riscos, critérios de seleção, cobertura do seguro, comando e controle, gestão e utilização de armas e munições em todos os momentos a bordo e as regras para o uso da força, conforme acordado entre o armador, a companhia de seguro marítimo e o comandante.

As normas provisórias para os Estados de Bandeira levam em conta a adoção de uma política de autorização ou não de companhias de segurança privada armada.

O Estado de Bandeira deve considerar uma eventual escalada de violência resultante do uso de armas de fogo e de transporte de pessoal armado a bordo de navios no momento de decidir sua política. A IMO afirmou que as normas não se destinam a apoiar ou institucionalizar o uso de companhias de segurança privada armada e não abordam todas as questões legais que podem ser associados à sua utilização a bordo dos navios.

Fonte: IMO – Original em inglês – Tradução livre

---

## Armadores suplantam instalação do ECDIS

Com o término do prazo para a instalação do Sistema Eletrônico de Visualização e de Informações de Cartas Marítimas Eletrônicas (Electronic Chart Display and Information System – ECDIS) se aproximando, alguns armadores estão suplantando as exigências de instalação mínima de uma unidade por navio e optando por duas, e algumas vezes três unidades, uma vez que se aproxima a era do passadiço sem papel.

Existem ainda fortes preocupações sobre treinamento, confiabilidade e dados das cartas, no entanto, a indústria parece estar trabalhando para implantar um sistema de navegação mais dinâmico, apesar de que possa ser preciso um pouco mais de tempo para que os navegadores se acostumem.

O armador Torm de Copenhague, anunciou recentemente que irá instalar 120 unidades de ECDIS em sua frota própria de navios tanque.

O gerente de construção de novos navios da Torm anunciou que a opção de instalar dois ou três ECDIS em alguns navios é ajudar a empresa a cumprir sua exigência de "tempo de inatividade zero" (zero downtime) e assegurar que ela permaneça compatível com a navegação sem papel, com o sistema disponível a todos os momentos.

O contrato foi assinado com a Maris, fornecedor norueguês, no início deste ano, para a entrega a bordo de 40 navios nos próximos 12 meses.

A empresa já tem alguns navios sem cartas de papel operando com três unidades de ECDIS no passadiço.

De acordo com as regras da IMO, todos os navios em conformidade com a Convenção Solas deverão ter instalado a bordo pelo menos um ECDIS até 2018.

Todos os navios tanques de mais de 3.000 toneladas com batimento de quilha previsto para depois de 1º de julho de 2012 deverão ter pelo menos um sistema instalado. Para todos os petroleiros existentes será necessário um sistema instalado no mais tardar na primeira vistoria após 1º de julho de 2015.

Navios de passageiros cuja construção se iniciar após 1º de julho do próximo ano também necessitarão ter instalado a bordo um sistema de ECDIS e os existentes uma unidade em 1º de julho de 2015.

Novas construções de navios de graneis sólidos com quilha batida após 1º de julho de 2013 deverão ter um sistema instalado. Os existentes de tonelage acima de 50.000 de arqueação bruta precisam instalar um sistema o mais tardar até julho de 2016. Navios entre 20.000 e 50.000gt até 2017 e navios de graneis sólidos menores do que isso até o prazo final de 2018.

Os navios programados para dar baixa nos dois anos subsequentes ao término do prazo de implementação do ECDIS estão isentos do cumprimento de sua instalação.

Para a implantação tripla do sistema, a Torm usará uma unidade a vante da casa de navegação. Uma unidade será colocada a ré do passadiço e será usada para planejamento de derrota. A terceira unidade ficará em stand-by. De acordo com as regras Solas, se o navio tiver apenas uma unidade e esta falhar, ele deverá recorrer às cartas de papel e estas naturalmente precisarão ser mantidas atualizadas.

Um terceiro ECDIS resolve esse problema, mas naturalmente gera um custo extra.

“O conceito de tempo zero de inatividade (zero downtime) do ECDIS foi concebido para evitar possíveis atrasos, de modo que um navio pode sempre seguir para o próximo porto conveniente de escala onde os reparos possam ser realizados. Qualquer unidade defeituosa pode então ser enviada ao fabricante da conveniência do armador para reparo”.

Todas as três unidades nos petroleiros da Torm serão interligadas permitindo-lhes funcionar com o UKHO, serviço gráfico vetorial do Almirantado. Publicações digitais do Almirantado também serão fornecidas.

A Torm confirmou que além da interface obrigatória com a agulha giroscópica, com o GPS e odômetro, o ECDIS terá uma sobreposição da imagem do radar e funcionalidade com o ARPA, AIS, Navtex e com entrada de ecosonda.

Sob os termos do acordo, a Maris fornecerá o ECDIS às novas construções e substituirá os equipamentos a bordo de navios operados pelo armador dinamarquês.

Fonte: Lloyd's List – Original em inglês – Tradução livre.

---

## O Marlim azul

CFM Marcus **Vinicius** de L. Arantes – OSM (Eng.)  
[mv.arantes@hotmail.com](mailto:mv.arantes@hotmail.com)

A pescaria sempre foi uma das principais atividades de lazer na minha cidade. Cidade pequena, ao sopé da Serra da Canastra, onde nasce o Velho Chico que inicia ali o seu curso rumo ao mar rasgando o cerrado mineiro. Meu pai era um pescador inveterado. Raro era o fim de semana que ele não saía para pescar. Lembro-me dele chegar em casa ao cair da tarde dos domingos com sacolas cheias de peixes. Furibunda ficava minha mãe que tinha que limpar aqueles peixes todos, mesmo às vezes já estando de banho tomado esperando-o para irem ao cinema.

O Rio Grande, que também passa por ali, o próprio São Francisco e o Samburá, eram alguns dos “pesqueiros” da época que eu ouvia falar com mais frequência. Estes eram um pouco mais distantes da cidade e geralmente quando lá se ia, acampava-se para passar mais de um dia. E tome de peixe frito e pinga da boa. À noite, à luz de lampiões, o tradicional “truco” com toda aquela gritaria característica.



Nos poços e ribeirões mais próximos da cidade ia-se e voltava-se no mesmo dia para pescar lambaris e bagres. Tinha eu meus 14 ou 15 anos quando meu pai levou-me para uma destas pescarias com acampamento no Rio Grande. Era por volta de 1958 e não havia ainda a represa de Furnas, que transformou o local num grande e lindo lago, cinco vezes maior que a Baía de Guanabara, o “Mar de Minas”.

Não “puxei” a meu pai no gosto pela pesca. Nunca tive muita paciência de ficar com um caniço na mão esperando o bicho beliscar. E o pior é que beliscavam sempre, o que me passava despercebido, pois quando puxava a linha, já não havia mais isca. Sempre fui incompetente nisso, perco “de goleada” para os peixes.

Com relação à pesca marítima, uma constatação interessante quanto à praticada pelos jangadeiros, navegantes solitários em suas toscas embarcações de meia dúzia de toras de madeira amarradas umas às outras. Na minha época de Marinha Mercante, ao se navegar pela costa nordestina rumo ao hemisfério norte, na maioria das rotas dos navios não se vê terra ao se olhar para o lado do continente. O impressionante é que quando se olha para o lado oposto se vê uma minúscula vela branca de jangada lá longe no horizonte. Como consegue o jangadeiro, numa embarcação rudimentar, sem nenhum instrumento de navegação e sem nenhum ponto visível de orientação na costa, voltar para o mesmo lugar de onde saiu é um mistério que não consigo decifrar. É um sentido extra que possuem estes heróis do mar.

Há uma antiga tradição na Marinha Mercante de se pescar em navios fundeados. Basta o navio chegar ao seu local de fundeio e lançar o ferro para que apareçam várias linhas de mão, colocadas de espera. No meu velho e saudoso “Presidente João Goulart”, da Fronape, havia um marinheiro que, toda vez que o navio fundeava, colocava um naco de carne num anzol, jogava-o no mar e deixava de espera. Era um grande anzol, feito de aço forjado e amarrado num cabinho de nylon.

*“Não tenho pressa. Um dia ainda pego um bicho grande”, dizia sempre ele.*

Foi na viagem do Goulart para o Japão em 1969 para o “jumboizing”. Não me recordo se foi no Mar Vermelho ou no Golfo Pérsico, já que passamos nos dois, que o marujo botou novamente sua isca na água e saiu despreocupado. Algum tempo depois, um alvoroço a bordo. Todos corriam em direção à linha do marujo. Também fui olhar. O cabinho de nylon estava retesado indo de um lado para o outro. Correram os mais fortes e tentaram puxá-lo com as mãos. Nada!!! Um bicho ainda desconhecido, mas que parecia ser muito grande, oferecia uma resistência incrível ao ser puxado para bordo. O cabo continuava retesado se deslocando alternadamente para frente e para trás com uma velocidade cada vez maior. Improvisaram uma roldana, passaram o cabo pelo tambor do guincho de convés e o acionaram. O momento seguinte foi de rara beleza – um marlim azul fisgado dá um lindo salto para fora d’água e mergulha novamente.

Mesmo enfraquecido pelo cansaço e não sendo dos maiores, foi um trabalho puxá-lo para bordo. Tirei uma foto ao lado dele. “Já que sou péssimo pescador, vou pelo menos mostrar a foto e mentir que o pesquei sozinho”.



## Mário Avenida

---

CFM Edson Martins **Areias** – OSM (Adv.)  
[areias.edson@gmail.com](mailto:areias.edson@gmail.com)

Eu o conheci na Escola de Marinha Mercante. Era de uma turma acima da minha. Magro e forte com mais ou menos um metro e oitenta e um, tinha o semblante calmo e, observador, falava pouco, com um tique de levantar a sobrancelha esquerda quando ouvia alguém com atenção.

Era o que se convencionava chamar de *boa praça*, grande freqüentador de bailes e *fujão*, desafiando oficiais e sentinelas, escapando nos dias de semana para namorar ou ir ao cinema no horário do estudo obrigatório.

Um sujeito tipicamente brasileiro, de pele morena clara e o cabelo ligeiramente cacheado, o que lhe valia ser brindado com uma musiquinha que todos os colegas, veteranos e calouros, entoavam quando ele adentrava o rancho. A melodia era de uma propaganda do *Hené Cilim* adaptada por um colega de sua turma, o Nascimento *Lamparina* que registrava:

“Agora sim, está para mim  
Chegou Hené Cilim  
Para tingir, para alisar  
Hené Cilim o Avenida vai usar”

Era assíduo na ginástica e se exercitava nas barras. Não tinha paciência para discutir nem para se aborrecer com ninguém; tampouco perturbava os calouros e jamais soube que desse trotes.

*Avenida* porque, ao chegar na Escola já havia um outro Mário, o Mário Antônio, conhecido como *Mário Baiano*. Daí havia um veterano, calmo, ponderado, estudioso, de nome Flávio Ruas, fisicamente parecido com o Mário e a alguém ocorreu um estalo: por ser maior que o Ruas, este também alto e magro, o Mário Coelho Filho passou a ser chamado Mário *Avenida*.

Era um rapaz de personalidade forte, de notas razoáveis e excelente domínio vocabular. Ao se formar oficial de máquinas, embarcou nos navios de longo curso do Lloyd Brasileiro.

Nada nem ninguém conseguia mantê-lo embarcado nos dias precedentes e imediatamente posteriores ao carnaval: os embarcadores ficavam loucos. Se pedissem que o *Avenida* não desembarcasse para os festejos de Momo ele arrematava que pediria 7ª (desligamento por comum acordo) e perguntava:

- Muito bem, Natal e Ano Novo eu viajo, sem problemas; mas se eu viajar em fevereiro, quem vai pular o carnaval por mim?

Fiz carreira mais rápido do que ele. De tal forma, no ano 74 eu já possuía a carta de 2º. Ma-Mo – denominação antiga da categoria de primeiro oficial de máquinas - quando fui nomeado para despachar em função superior de Chefe de Máquinas de um belo navio frigorífico que fazia a rota do Mar do Norte, passando por Roterdam, Hamburgo e Aalesund (Noruega).

Ao chegar a bordo, encontrei como subchefe meu ex-veterano. Ao reunir a guarnição na Estação de Controle de Máquinas, Mário *Avenida*, disse à *Macacada* – assim ele se dirigia à toda a coletividade - que eu era Chefe de Máquinas competente e rigoroso e que ele estava a pronto a servir com lealdade e disciplina, orgulhoso de haver sido meu veterano na Escola e seu chefiado, agora.

Soube depois que ele ao chamar a *Macacada* aos brios, dizia que se o *Chefe (eu) tomasse conhecimento do procedimento fora da “marca” “arregaçaria”* com eles.

Tivemos um convívio maravilhoso e profícuo a bordo. Mário *Avenida* era inteligente e aplicado e sabia levar bem a guarnição e oficiais. Fora do serviço, era a alegria do salão com suas estórias e histórias vividas e contadas a quem quisesse ouvir. Falava de suas venturas e infortúnios, não raro estabelecendo uma autocaricatura que cativava a simpatia de todos.

Também os subalternos o chamavam, respeitosamente, Mário *Avenida*, quiçá supondo tratar-se de sobrenome. O navio era o Alberto Coccoza e lá ainda estavam o velho taifeiro João *Porco* e o oficial de náutica José Mauro *Boca de Sandália*, meu calouro.

O imediato era o velho capitão de cabotagem Liberato que sempre viajava com sua esposa, ambos, jóias de pessoas. O ambiente continuava muito bom e Mário *Avenida* elegera um condutor de máquinas catarinense, educado, tímido e extremamente religioso, para alvo de seus questionamentos irônicos, mas respeitosos.

Outra vítima de sua ironia era um velho oficial de Náutica da turma de 54, inteligente, muito culto e polêmico que falava Alemão escorreito e sempre trazia assuntos políticos à mesa reclamando que, anticomunista ferrenho, haviam-no taxado de *vermelho* por haver participado de uma greve.

Era a nós, no salão dos oficiais, que Mário contava seus vividos a bordo dos navios e na Escola. Excelente coração mantinha-se solteiro e namorador, com seus pecadinhos de *play boy* e um pouco cafajuste com as mulheres.

Vestia-se muito modernamente para baixar terra. Houve épocas em que usava umas camisas que deixavam o ventre à mostra expondo os músculos abdominais que ele cultivava nas sessões de ginástica solitária que religiosamente cumpria em seu camarote, onde sempre havia uma garrafa de bom uísque aberta.

Falando de camarotes, disse ele que andara na Frota Oceânica com um comandante, o *Morales y Morales*, muito eficiente e razoavelmente rigoroso. Pois bem: estava Mário *Avenida* tocando seu violão quando bate à porta o Comandante com seus principais para uma inspeção de rotina.

Mário abriu a porta e, insolitamente, convidou a comitiva a *tomar uma* (dose) com ele que celebrava o domingo em travessia a mar aberto. Daí o comandante vendo a desordem do ambiente lhe diz:

- Seu Mário *Avenida*, teu camarote é uma *zona*.

*Avenida* (possivelmente suspendendo a sobancelha esquerda) responde:

- Capitão, a minha vida é uma *zona*. Meu camarote é meu barraco, meu estúdio, minha academia, minha vida. Meu camarote sou eu.

O comandante, ante tanta sinceridade e considerando que o *Avenida* fora do camarote era eficiente e organizado apenas sorriu e se retirou. Fato é que no Alberto Cocozza o camarote do *Avenida* era razoavelmente organizado, quicá pelas freqüentes visitas que a escala do navio permitia, nos portos do Mar do Norte.

Numa destas viagens descobrimos que o carioquíssimo *Avenida* havia nascido em Pedrão, Bahia. Sua mãe, contava ele, era de uma religiosidade e ingenuidade ímpares e ele afirmava que por mais de uma vez ela lhe passou mensagens telepáticas. Não parecia ser delírio do *Avenida*. Quando seu pai faleceu, o *Avenida* estava em travessia e sua família quis livrá-lo da angústia de, estando em alto mar, nada pudesse fazer. Ao tocar no porto, dirigiu-se a casa, e ao ultrapassar o portão disparou:

-Mãe, não precisa me dizer nada; sei que meu pai *subiu* porque a senhora me falou quando eu estava no mar. A senhora não sabe, mas a senhora me avisou. Não desesperei porque sei que o pai está bem e que faleceu de maneira repentina, mas serena.

Pois bem, numa das viagens nas proximidades do carnaval, Mário *Avenida*, já com uns vinte e oito anos de idade, desembarca. Antes do desembarque, dizia ele, comia menos, se exercitava mais, para chegar em forma no verão do Rio de Janeiro, sua paixão.

Ao ter com sua mãe, esta lhe comunica que uma sobrinha querida, de dezoito anos, ia chegar da Bahia para passar as férias com eles; pedia que Mário a fosse buscar com ela e que a tratasse bem. *Avenida* relata que não acreditou no que via: a prima era uma morena de uma formosura que o levava a duvidar que pudesse ser sua parente. Cabelos negros e lisos, a pele aveludada, seios pequenos, pernas fortes e torneadas. Disfarçou bem seu encanto demonstrando polida hospitalidade.

Mas à noite não conseguiu conciliar o sono pensando na jóia que dormia sob o mesmo teto. À mesa do café, aquele rosto jovem e anguloso e a mãe a dizer que a sobrinha se sentisse em casa como filha, tendo Mário como irmão.

Logo após, Mário anuncia à mãe que vai à praia. A mãe, baixinho, sugere que leve a *priminha*. Mário, cinicamente rebate não saber se ficaria bem (corriam os anos setentas e o mundo era outro). A mãe chama a sobrinha e lhe diz que fosse com Mário que *tomaria conta dela*, como irmão mais velho.

E lá vão ambos os jovens, a menina encantada com a natureza do Rio. Mário capricha na rota selecionada, subindo as montanhas do Alto da Boa Vista e desembocando no mar então quase deserto da Barra da Tijuca. Acomodam-se na areia e ele mal aguenta e emoção de ver a *priminha* num biquíni moderno correr para a água, exibindo o corpo modelado, magro e forte, exuberante de juventude.

Nota como os demais rapazes a olham. Pede que Mário passe óleo nas costas. Castigo supremo, Mário duelando a ambiguidade de sentimentos, as peias do sangue familiar e a volúpia de macho ainda jovem. Mário diz que ela vá sozinha a água. Isto porque se levantasse sua sunga iria evidenciar a incontida excitação.

Uma manhã alegre, muitas conversas, pergunta se ela tem namorado, sondando a experiência da menina. Ela diz que deixou um namoradinho em Salvador, mas não tem certeza se gosta dele para valer. Ela já sabe que *Avenida* ainda não achou o *amor da vida dele*.

Saem da praia a bordo do *poderoso fusca* do *Avenida* equipado com um som que reproduz o que há de melhor nas rádios cariocas, tudo criteriosamente selecionado por ele, a bordo, nas travessias.

Param para comer e beber algo. Mário a leva a um bar muito em voga, cheio de jovens. Rompe a resistência da menina em não beber batida alegando que ela pode confiar nele como irmãozinho que dela vai tomar conta. Petiscam, bebericam, a tarde cai.

Mário *Avenida* e a prima, ele já mal disfarçando sua cobiça. Adentram o auto e num determinado trecho da estrada ele guina e toma um atalho.

- Aonde vamos?

-Está muito calor, bebi um pouco e preciso tomar uma chuveirada.

- O que é isto?

-Um condomínio onde temos uns apartamentos *maneiros*.

Adentram o motel de decoração agradável. Liga o ar condicionado, diz que ela fique à vontade. Age fria e naturalmente, de modo que ela nada tema. Ajusta o som e lhe serve uma bebida. Pergunta se ela não quer comer algo; ato contínuo telefona à copa. Pede licença e entra no banheiro sofisticado. Retorna.

Sugere que a *priminha* fique à vontade e aproveite para se banhar. Após alguma resistência, a menina entra no banheiro. Ao retornar, Mário está deitado, de braços, fingindo dormir. Dissimuladamente a observa, cabelos molhados, envolta num roupão branco a contrastar a pele bronzeada. Soa a campainha; Mário *acorda*, atende o garçom e convida a prima a sentar-se à convidativa mesinha da ante-sala, rindo e conversando.

Pouco depois, Mário e ela estão rolando na cama, ela com medo e Mário a tranquilizando. Ao chegarem em casa, no início da noite, ambos estavam felizes e saciados. A ingênua mãe do *Avenida* estava orgulhosa da cordialidade do filho.

*Avenida* disse que foram as férias mais maravilhosas de sua vida, mas que, sob o teto de sua mãe, jamais aconteceu nada à menina que, decerto, terá levado saudade para a Bahia e a lembrança do início de um novo ciclo em sua vida.

Ao fim da narrativa os ouvintes se dividiam: alguns o taxavam de *canalha*; outros se revelavam admirados com a renomada lábia do *Avenida* um sujeito que chamado a opinar sobre comportamentos a alheios saía-se com um “não absolvo nem condeno”.

Quanto ao violão do *Avenida*, às vezes chegava com olhos marejados ao salão dizendo-se *emocionado* com uma melodia que havia tocado. Curioso é que jamais alguém o ouviu tocar: ele tocava a viola apenas para ele mesmo ouvir...

\*\*\*\*\*

**Histórias do Mar** **Homens do mar**  
**Recorde, divirta-se, coopere e conte também sua história.**

### Assine nosso Rol de Equipagem

Torne-se sócio do Centro dos Capitães e embarque conosco.

Você será mais um a manter nossa estabilidade e nossa condição de navegabilidade.

Será mais um que, sem ganhar nada por isso, e sem a cultura do “o que eu vou ganhar com isso”, terá na consciência o indelével prazer de estar contribuindo para manter fluando nosso navio carregado de orgulho e vontade de ajudar sem interesse.

Você poderá fazer isso virtualmente visitando nosso site: [www.centrodoscaptaes.org.br](http://www.centrodoscaptaes.org.br)

Ou comparecendo à nossa sede à Av. Rio Branco 45 sl/507 – Centro – Rio/RJ



## Petroleiro está “encalhado” há um ano

Apontado há um ano como marco da recuperação naval brasileira, o petroleiro “João Candido”, lançado ao mar em 7 de maio de 2010, na presença do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva, jamais deixou o cais do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), no litoral de Pernambuco e ainda não há uma data para a sua entrada em operação.

Além de criar tensão na Petrobras e na Transpetro, que cobram a entrega do primeiro navio da encomenda, o atraso gerou uma crise sem precedentes no estaleiro, cuja construção foi simultânea ao do “João Candido”.

Especialistas e profissionais da indústria naval e da Marinha Mercante creditam o atraso na entrega à construção simultânea do navio e do estaleiro. Apontam ainda a precariedade da mão de obra local como um dos fatores determinantes para o não cumprimento dos prazos.

Embora defenda o empreendimento e sustente que a embarcação estará apta a navegar em poucos meses, o presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar), Severino Almeida, afirma que já eram esperados problemas.

“Não houve surpresas. Muita coisa no navio foi feita de forma adaptada ao crescimento do estaleiro. Houve falta de equipamentos no estaleiro para a montagem do navio. Isso seguramente ocorreu. Como houve a decisão de iniciar a construção do navio concomitantemente à construção do estaleiro, ficou claro, para quem conhece o setor, que haveria problemas”, disse Almeida.

Fonte: O Estado de São Paulo - Redação

[http://www.centrodoscaptaes.org.br/CCMM\\_11\\_Deu\\_na\\_Imprensa.html](http://www.centrodoscaptaes.org.br/CCMM_11_Deu_na_Imprensa.html)

## Petrobras: Gabrielli diz que estatal precisa de mais plataformas

---

A Petrobras precisa triplicar o número de plataformas que utiliza para conseguir dobrar a produção de gás e petróleo em 2020, afirmou o presidente-executivo da estatal (25.05).

O Brasil deve se tornar o terceiro maior produtor mundial de "petróleo novo" nos próximos anos e o primeiro entre países fora da OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo).

Gabrielli afirmou que a Petrobras quer dobrar sua produção total para 5,3 milhões de barris por dia até o final da década, ante nível atual de 2,5 milhões de barris diários.

Fora do Brasil, a companhia estima que a produção diária vá crescer para 3,9 milhões de barris contra 2 milhões este ano.

Para conseguir cumprir estas metas, a Petrobras vai precisar de 53 plataformas em 2020, ante 15 atuais, disse Gabrielli.

"Precisamos aumentar nosso uso de embarcações especiais e de fornecimento para 568 navios até 2020 contra 287 hoje", disse Gabrielli, acrescentando que a maior parte destes novos navios e plataformas vai precisar ser construída em estaleiros brasileiros.

A maior parte dos promissores campos petrolíferos brasileiros estão em águas profundas, longe da costa, o que torna mais difícil a operação.

Fonte: Agência Reuters.

## Marinha vai ter Navios de Múltiplos Propósitos

---

A Marinha do Brasil vai ter pelo menos dois Navios de Múltiplos Propósitos, um conceito novo de navio autossuficiente. Cada um desses navios, feitos para projetar poder naval, leva uma força completa de intervenção: soldados, tanques, helicópteros, lanchas, mísseis e hospital, mais um sofisticado centro de inteligência.



Cada unidade de alta tecnologia custa hoje entre US\$ 600 milhões e US\$ 750 milhões no mercado internacional. É um programa ambicioso, contemplado no Plano de Articulação e Equipamento da Marinha (Paemb), ainda sem prazo definido. Em nota, o comandante da Força, almirante Júlio Moura Neto, disse que "o processo de aquisição depende da disponibilidade de recursos orçamentários, não tendo sido ainda selecionado um projeto específico".

Embora apresentado como um lançador de ataques anfíbios, o conceito de múltiplo emprego aumenta a eficiência das operações de mobilização e deslocamento rápidos. Os meios devem permitir o

lançamento [acelerado](#) de 900 a 1.400 combatentes, 280 veículos e 30 helicópteros, em cenários distantes até 5 mil quilômetros. O contingente e seus recursos precisam ter capacidade de atuar sem novo apoio por dez dias, em posições avançadas, a 100 quilômetros do local de desembarque. A principal alteração em relação ao esquema tradicional das ações anfíbias é a integração em um único centro embarcado.

Em missão, o super navio exige cobertura aérea permanente por meio de [aviões](#) de caça, sob coordenação de uma aeronave de vigilância e alerta antecipado. No mar, uma flotilha de escolta cuida da proteção (veja infográfico).

O Navio de Múltiplos Propósitos é virtualmente autônomo. Além dos helicópteros, de dúzias de tanques, blindados sobre [rodas](#), lanchas de desembarque de tropas e centenas de soldados, abriga um hospital com capacidade para executar cirurgias de grande complexidade. Na ponte principal, alta como um prédio de 15 andares, funciona uma sofisticada sala de situação com enlace eletrônico por satélite, de onde são tomadas as decisões de comando e processadas as informações de inteligência.

O programa de reequipamento e reorganização da Defesa contempla Forças Armadas ágeis, especializadas e preparadas para cumprir missões expedicionárias. Nesse sentido, o advento dos Navios de Múltiplos Propósitos dá substância à teoria por meio de uma estrutura operacional que permite a mobilização rápida de um considerável contingente de combatentes, cerca de 900 militares, com acesso a helicópteros, tanques, lanchas e, sobretudo, a informações de inteligência, processadas a bordo.

Fonte: O Estado de São Paulo - Redação

## Simulador de comboios fluviais treina operadores de balsa em hidrovía

---

Pesquisadores da Escola Politécnica (Poli) da USP desenvolveram um Simulador de Navegação de Comboios Fluviais, destinado ao treinamento de operadores de balsas hidroviárias.

Equipado com visualização totalmente em 3D, o simulador será utilizado pela Transpetro para a análise de procedimentos e dimensionamento de sistemas e para o treinamento inicial ou reciclagem de capitães e pilotos fluviais que atuarão no transporte de combustíveis (álcool e biodiesel) na hidrovía Tietê-Paraná.

O simulador possui uma bancada com dois manches, chamados de telégrafos, que são manipulados pelo condutor em treinamento para realizar as manobras virtuais e mostra, em três telas 3D, um comboio fluvial formado por quatro chatas, que é empurrado pelo navio operado pelo condutor.

Pelas telas, o condutor visualiza o percurso que o comboio tem de percorrer, inclusive com as dificuldades do curso da hidrovía, como curvas, pontes, eclusas e correntezas.

### **Segurança para transporte de combustível.**

A necessidade de um treinamento apurado na condução do comboio fluvial se justifica pela própria carga que será transportada: álcool e biodiesel.

As embarcações terão capacidade de transportar cerca de 4 mil metros cúbicos de combustível. No simulador, o operador terá condições de conduzir os comboios vazios ou cheios.

### **Propulsão azimutal.**

Todo o comboio fluvial da Transpetro, composto pelas quatro balsas e pelo navio empurrador, terá 137 metros de comprimento.

Na reprodução do simulador, a embarcação que empurra o comboio, o empurrador, já é dotada de propulsão azimutal, dispensando o uso de leme.

Fonte: Inovação tecnológica/Com informações da Agência USP

## Mais três estaleiros para o Estado do Rio.

---

O Estado do Rio de Janeiro vai ganhar mais três estaleiros: OSX, de Eike Batista, Alusa/Galvão - ambos no Norte Fluminense -, e Estaleiro Inhaúma, na capital. Os projetos são algumas das prioridades do Fundo de Marinha Mercante (FMM), que concedeu recursos de cerca de R\$ 11 bilhões.

Rejeitado por ambientalistas de Santa Catarina, o OSX já tem todo apoio do governador Sérgio Cabral. O estaleiro Inhaúma é o antigo Ishibrás, que a Petrobras irá reformar para montar principalmente plataformas.

Esse estaleiro foi responsável pela construção dos maiores navios já produzido no país, de 313 mil toneladas, e ultimamente estava subutilizado, destinado apenas a reparos. A Petrobras deverá licitar a operação para um grupo privado.

O terceiro estaleiro beneficiado é o Alusa/Galvão, de Quissamã, também no Norte Fluminense.

## Petrobras investirá US\$ 350 mi em terminal flutuante do pré-sal

---

A Petrobras espera receber em no máximo 45 dias as propostas para construção do navio que fará parte do terminal flutuante de tancagem para escoar parte da produção do pré-sal a partir de 2013, com custo estimado de US\$ 350 milhões, informou o diretor de Abastecimento da estatal, Paulo Roberto Costa.

A unidade de armazenamento ficará a 90 quilômetros da costa, entre o norte do Estado de São Paulo e o sul do Estado do Rio de Janeiro, e usará uma nova tecnologia. Segundo Paulo Roberto, o terminal vai contar com um navio do tipo FSO (navio flutuante), que está sendo licitado, com capacidade de estocar entre 2 milhões e 3 milhões de barris de óleo.

A ideia com a construção desses terminais de tancagem no mar é reduzir custos de logística, uma vez que a produção do pré-sal está a cerca de 300 quilômetros da costa brasileira. Segundo o executivo, em vez de longas viagens até a terra firme, navios do tipo posicionamento dinâmico, conhecidos como DP, vão transferir o óleo das plataformas de produção para esse terminal flutuante.

Caberá a navios convencionais levar o óleo para as refinarias em terra ou direcionar para exportação, com tendência para navios existentes.

Fonte: Reuters – Rio / Redação

## Acidentes atingem “nível preocupante”

---

Segundo a União Internacional de Seguro Marítimo (IUMI), o tamanho médio dos graneleiros e petroleiros que sofrem perdas totais continua a aumentar, com as seguradoras marítimas advertindo que os acidentes graves no mar continuam em “nível preocupante”.

Estatísticas da IUMI mostram que 623 perdas foram relatadas até agora para 2010, ou seja, o registro das perdas será provavelmente tão ruim quanto a dos últimos dois anos

Além disso, o número de perdas totais para 2008 e 2009 aumentou durante o ano passado – em 2008 o número de notificações de perdas totais aumentou de 89 para 96 e para 2009 de 67 para 86.

As principais causas de perdas totais continuam a ser as condições meteorológicas e os encalhes.

O tamanho médio dos graneleiros e petroleiros que sofrem perdas totais continua a aumentar. A capacidade média dos graneleiros perdidos subiu para 32.000 toneladas brutas em 2010 – um aumento de 19.000 toneladas brutas em 2008 e 23.000 toneladas brutas em 2009.

Para os petroleiros a capacidade média subiu para 36.000 toneladas brutas em 2010. Em 2008 era de apenas 8.000 toneladas brutas.

## Turquia planeja seu próprio “Canal do Panamá”.

---

A Turquia vai construir um novo canal ligando o Mar Negro com o Mar de Marmara para aliviar o tráfego no Estreito de Bósforo, um dos mais movimentados e perigosos canais de navegação do mundo, informou o Primeiro Ministro turco Recep Tayyip Erdogan.

O Primeiro Ministro anunciou seu plano em meio a uma campanha para sua reeleição, comparando o projeto à importância dos Canais de Panamá e Suez. O canal terá uma extensão de 40 a 45 quilômetros, profundidade de 25 metros e largura de 150 metros, disse Erdogan em discurso durante a campanha eleitoral.

O Bósforo é uma passagem marítima natural de 750 metros em seu ponto mais estreito e divide Istambul em duas partes - uma na Europa e outra na Ásia. Segundo o governo turco, mais de 50 mil navios passam pelo estreito por ano, dos quais 8 mil são petroleiros.

O Canal de Istambul, como será chamado, atravessaria terras praticamente desabitadas e floresta de propriedade estatal a oeste de Istambul, criando um segundo canal que, em última análise, liga o Mar Negro ao Mediterrâneo. O Ministro prometeu que o atual Estreito de Bósforo ficará livre do tráfego de petroleiros e será usado apenas para esportes aquáticos e viagens turísticas.

Fonte: Wall Street Journal

Nota da Redação: A única certeza da execução desses projetos megalomaniacos divulgados em campanha eleitoral é que eles, lá como cá, são esquecidos após a eleição.

## Escritório da A. P. Moeller-Maersk é revistado

---

A Comissão Europeia realizou no final de maio uma revista nos escritórios da dinamarquesa A.P. Moeller-Maersk, maior transportadora de contêineres do mundo, como parte de uma investigação por formação de cartel de frete marítimo e abuso de posição dominante, anunciou a companhia.

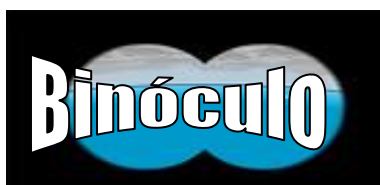
"Podemos confirmar que a Comissão Europeia efetuou uma inspeção não prevista em nossas instalações", indicou o gigante marítimo e petroleiro dinamarquês em um comunicado.

"A Comissão indicou que está interessada em possíveis acordos sobre preços e/ou capacidade das linhas de transporte marítimo desde e para a União Europeia e o Espaço Econômico Europeu", explicou Christian Kledal, chefe da divisão marítima da Maersk.

"Além disso, a Comissão Europeia também investiga um possível abuso de posição dominante no mercado", acrescentou a empresa, a maior da Dinamarca

O grupo disse ainda que "está claramente convencido de que (suas) práticas estão de acordo com a legislação Europeia de concorrência", e que vai "cooperar plenamente com os funcionários da Comissão". Fonte: AFP

\*\*\*\*\*



## A COLUNA DO LEITOR

### Saudosismo

Compartilho do saudosismo do nosso colaborador Marcus Vinicius em seu artigo "A Fronape do meu tempo" publicado na última Revista Eletrônica do CCMM. Estive embarcado em algumas classes dos navios mencionados e sua descrição e fotografia me

trouxeram gratas recordações.

Parabéns ao Vinicius pelo seu relato e pela riqueza do seu acervo fotográfico.

CLC Luiz Augusto C. Ventura - Redator

\*\*\*\*\*

*Arte, Cultura & Eventos*

## Convite

*O Centro dos Capitães da Marinha Mercante tem a honra de convidá-lo para Almoço de Confraternização em homenagem aos 13 anos de fundação da Transpetro na figura do seu presidente Dr. Sérgio Machado.*

**Local: Hotel Guanabara Palace (Cobertura)**

**Data: 22/06/2011 - 1200h**

**Almoço por adesão.**

## CIAGA SEDIARÁ COMPETIÇÕES DE FUTEBOL DOS 5º JOGOS MUNDIAIS MILITARES - RIO 2011



Os 5º Jogos Mundiais Militares - Rio 2011 - serão o maior evento esportivo militar já realizado no Brasil. O CIAGA será uma das sedes da modalidade Futebol. As competições ocorrerão no período de 16 a 24/07/2011 e reunirão cerca de 7.000 participantes vindos de mais de 100 países, um número de participantes superior aos dos Jogos Pan-Americanos, que irão disputar 20 modalidades esportivas.

## O rei Canuto à beira-mar

---

Há muito tempo, a Inglaterra era governada por um rei chamado Canuto. Como costuma acontecer com muitos líderes e homens de poder, Canuto estava sempre cercado de pessoas a enaltecê-lo. Bastava entrar num aposento qualquer e já começavam os elogios.

— Vossa Excelência é o homem mais glorioso que já surgiu na face da terra — dizia um.

— Jamais haverá alguém tão poderoso quanto Vossa Majestade — reforçava outro.

— Nada há que Vossa Alteza não seja capaz de fazer — comentava entre sorrisos um terceiro.

— Grande Canuto, monarca de todos! Nada neste mundo ousa desobedecer a vossas ordens — alguém mais dizia em seu louvor.

O rei era uma pessoa bastante sensata e estava ficando cansado de todas aquelas tolices.

Um dia, caminhava pela beira-mar, e os seus reais dignitários e fidalgos acompanhavam-no, tecendo-lhe elogios como de costume. Canuto decidiu ensinar-lhes uma lição.

— Pois então, dizeis que sou o maior do mundo? — perguntou a todos os presentes.

— Ó rei — responderam — nunca houve alguém tão poderoso, nem jamais existirá quem tenha tanto valor!

— E dizeis também que tudo me obedece?

— Perfeitamente! O mundo curva-se diante de vós e honra-vos.

— Entendo — disse o rei. — Então, trazei a minha liteira, e vamos para a água.

— Imediatamente, Alteza! — E desceram todos, carregando o assento real pelas areias da praia.

— Vamos mais para perto — ordenou Canuto. — Coloquei a liteira aqui mesmo, na beira da água.

O rei então sentou-se e ficou observando o oceano à sua frente. — Vejo que a maré está subindo. Deter-se-á, se eu assim ordenar?

Os conselheiros ficaram perplexos, mas não ousaram dizer que não. — Ordenai, ó Grande Rei, e o oceano obedecer-vos-á — garantiu-lhe um deles.

— Pois bem! Oceano — gritou Canuto — ordeno que te detenhas. Maré, interrompe o teu fluxo. Ondas, deixai de rebentar na praia. Não ouseis tocar-me.

Esperou em silêncio alguns instantes, até que uma pequena onda veio espalhar-se aos seus pés.

— Como ousas! — gritou Canuto. — Oceano, afasta-te já. Ordenei que te recolhas diante de mim, e deves obedecer-me. Afasta-te.

E a resposta foi outra onda que veio rebentar ali, bem junto dos pés do rei. A maré subia, tal como sempre fizera. A água aproximava-se cada vez mais. Atingiu a liteira, e molhou não somente os pés do rei, mas também o seu manto. Os conselheiros estavam todos ao seu redor, alarmados, e desejosos de saber se ele não se irritaria.

— Ora, meus amigos — disse Canuto — parece que não tenho tanto poder quanto me fazeis acreditar. Talvez tenhais aprendido algo no dia de hoje. Talvez agora fiquéis sabendo que só há um Rei todo poderoso, que governa o mar e detém o oceano na palma da mão. Sugiro que guardeis as vossas expressões de louvor para Ele.

Os conselheiros e dignitários do rei baixaram a cabeça e sentiram-se ridículos. E dizem por aí que, pouco depois, Canuto tirou da cabeça a coroa e jamais voltou a usá-la.

William J. Bennett

*O Livro das Virtudes* / Editora Nova Fronteira / (Adaptação)

## Juramento à bandeira

---



Em cerimônia militar presidida pelo Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, Diretor de Portos e Costas, 268 alunos do primeiro ano da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) juraram à bandeira na manhã chuvosa do dia 27 de maio no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro.

Presidente e diretores do Centro dos Capitães da Marinha Mercante (CCMM) estiveram presentes ao evento.

Foto: Publicação do Jornal Pelicano da EFOMM

## Lançamento de livro

---

O companheiro Edson Martins Areias, advogado, OSM, escritor, contista e agora poeta, nosso colaborador, revela nova faceta ao bater a quilha do seu novo livro de poesias “Prisioneiro da Liberdade” em maio, na Livraria Argumento, no Leblon, pela Editora Ediouro, em evento repleto de amigos e admiradores. O CCMM parabeniza o amigo Areias pelo lançamento.

## Palestra para aposentados do Sindmar

---

Uma seleta platéia acompanhou compenetrada e interessada, a palestra sobre “Mal de Alzheimer” proferida pelo diretor do CCMM, Comte. Luiz Augusto C. VENTURA no departamento de aposentados do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante, no dia 8 de junho. O Departamento de Aposentados do Sindmar está de parabéns pela iniciativa.

## Ordem do Mérito Naval

---



Como parte das comemorações pelo 146º aniversário da Batalha Naval do Riachuelo, a Marinha agradeceu, com a imposição da Medalha Ordem do Mérito Naval, várias personalidades civis e militares em cerimônia realizada no último 10/06 na Escola Naval, no Rio de Janeiro, presidida pelo Almirante-de-Esquadra João Afonso Prado Maia de Faria, Comandante de Operações Navais e Diretor Geral de Navegação. Dentre os agraciados, e representando a Marinha Mercante, encontrava-se o Capitão de Longo Curso Paulo Cesar Di Renna, Comandante da Transpetro e ex-diretor do Centro dos Capitães, que foi condecorado pelo Alte. Leal Ferreira, Diretor de Portos e Costas.

O Colega Di Renna, recebeu recentemente em Lisboa, pela conceituada Escola Náutica Infante Dom Henrique, a certificação STCW prevista para tripular navios de passageiros como oficial, tornando-se o primeiro Comandante brasileiro com essa certificação.

Foto: Comte. Di Renna, logo após condecoração, ao lado do Comte. Álvaro Almeida Junior, Presidente do CCMM

**Visite o site do CCMM**

**[www.centroscapitães.org.br](http://www.centroscapitães.org.br)**

**(ATUALIZADO E COM NOVA ROUPAGEM)**

## DISPONÍVEIS NO SHOPPING CCMM

### LIVROS

“**HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE**” -  
Volumes I e II - Alberto Pereira de Aquino  
“**MAR DE MEMÓRIAS**” - Wesley O. Collyer  
“**LEI DOS PORTOS**” - Wesley O. Collyer  
“**EMPURRANDO ÁGUA**” - Antonio Haylton  
Figueiredo  
“**MEMÓRIAS DE UM PELEGO**” - Rômulo  
Augustus Pereira de Souza  
“**O COMANDANTE BAHIA**” - Carlos  
Nardin Lima

### BRINDES

CD “**HINO DA MARINHA  
MERCANTE BRASILEIRA**”  
(NOVA GRAVAÇÃO) - Cr\$  
15,00

**BOTON COM LOGOTIPO  
DO CCMM** – Cr\$ 5,00

**GRAVATA COM LOGOTIPO  
DO CCMM** – Cr\$ 10,00

**BONÉ COM LOGOTIPO DO  
CCMM** – Cr\$ 15,00

### FACILIDADES CCMM

#### ASSISTÊNCIA MÉDICA

O CCMM possui seguro “Plano Empresa” com a Golden Cross. Este tipo de contrato, por suas próprias características, apresenta custos mais atrativos.

OBS: O plano só inclui até 65 anos de idade.

#### ASSISTÊNCIA JURÍDICA

Temos convênio com dois colegas advogados que poderão prestar assistência aos nossos associados mediante remuneração com considerável desconto.

CLC Paulo Sérgio Rocha de Lima e  
CLC Carlos Alberto G. Cardoso

#### ASSISTÊNCIA ODONTOLÓGICA

A Dra. Gabriela Calls atende em seu consultório – Av. Rio Branco 45/707 – Centro, aos nossos associados, oferecendo 30% de desconto sobre a tabela do sindicato dos dentistas.

#### ASSISTÊNCIA ORTOPÉDICA

CLÍNICA EFFETIVA - Odontologia, Ortopedia e Traumatologia - Médico Resp. - Dr. André de Souza Lima  
Medicina do Esporte, Perícia Judicial.  
Desconto de 30% sobre a consulta particular. Convênio com a UNIMED e AMIL DENTAL

Av. N. S<sup>a</sup> de Copacabana, 807 / 406.

Tel.: (021) 2549-9552

[www.clinicaeffetiva.com.br](http://www.clinicaeffetiva.com.br)

[souzalimaa@terra.com.br](mailto:souzalimaa@terra.com.br)

## PENSAMENTOS INESQUECÍVEIS

“Os pequenos atos que se executam são melhores que todos aqueles grandes que se planejam”.  
George C. Marshall (1880-1959)

## PROVÉRBIOS POPULARES

### TRADUÇÃO LIVRE

“*Necessity makes the frog jump*”

A necessidade faz o sapo pular.

Editor responsável pela “Revista Eletrônica”  
CLC Luiz Augusto Cardoso [Ventura  
venturalac@yahoo.com.br](mailto:venturalac@yahoo.com.br)

#### CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

Av. Rio Branco, 45 Sls. 507/ 508 - Centro

Rio de Janeiro – RJ CEP 20.090-003  
Tel.: 2253-4623 Tel. (fax): 2518-1638

[presidencia@centrodoscapiates.org.br](mailto:presidencia@centrodoscapiates.org.br)