



CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

O MAR É O NOSSO COMPROMISSO

**RIO, 15/07/11
No: 85**

**Revista
eletrônica**

On-line

Dia do Marítimo

IMO lança campanha on line para agradecimento aos marítimos



Em 2010 os Estados Membros da IMO concluíram que a contribuição ímpar dada pelos marítimos de todo o mundo ao comércio marítimo internacional, à economia mundial e à sociedade civil como um todo, deve ser destacada anualmente com um "Dia do Marítimo".

A data escolhida foi 25 de junho que marcou o término da Conferência Diplomática de Manila, Filipinas, que adotou a revisão da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (Convenção STCW) e seus Códigos.

Este ano a celebração tomará a forma de uma campanha on line, onde estamos pedindo a todos que manifestem o seu apoio através de redes sociais. No Dia do Marítimo vamos pedir às pessoas ao redor do mundo que digam: "Obrigado marítimos". Pode ser no Facebook, no Twitter, postando um vídeo no Youtube, discutindo no LinkedIn ou mesmo escrevendo um blog inspirado.

Nosso objetivo é prestar uma homenagem ao universo de 1,5 milhão de marítimos pela singular e quase sempre esquecida contribuição para o bem estar do público em geral. Gostaríamos de fazer isso usando as redes sociais o tanto quanto possível.

Através da interatividade na web, queremos mostrar aos marítimos, onde estiverem, nosso respeito, reconhecimento e gratidão. O alcance universal dos meios de comunicação social vai aumentar a conscientização sobre o papel vital que os marítimos desempenham na economia mundial e, em muitos aspectos, no desenvolvimento sustentável, viabilizando aos navios o transporte de 90% do comércio mundial de forma segura, eficiente e com mínimo impacto sobre o meio ambiente.

O Dia do Marítimo é também uma oportunidade para chamar à atenção do público sobre recentes problemas enfrentados pelos marítimos modernos como a pirataria. Mas, mais importante, para nós, para o mundo, é a oportunidade de dizer: "**Muito obrigado marítimos**". Fonte: IMO. Orig. em inglês.

Nota da Redação: O Dia do Marítimo não repercutiu no Brasil, salvo pelas poucas manifestações de órgãos de classe e, na esfera oficial, por [nota emitida pela Autoridade Marítima](#) através da DPC. Talvez pelo ineditismo da comemoração que pela primeira vez é destacada no calendário mundial.

O fato é que a população brasileira precisa conhecer mais sobre a atividade marítima e sobre os homens do mar.

Quem sabe não poderíamos sensibilizar o Governo Federal, nas próximas comemorações, a divulgar na mídia, sob seu patrocínio, um vídeo institucional destacando os marítimos e sua importância para a sociedade? O FMM certamente teria um bom emprego. Fica a ideia.

Brasil proíbe marítimos estrangeiros de baixar terra.

Comte. Luiz Augusto C. **Ventura** – CLC
venturalac@yahoo.com.br

Enquanto um organismo de grande prestígio mundial como a Organização Marítima Internacional (IMO) se empenha em destacar a importância da classe marítima para o comércio marítimo internacional e para a economia mundial, chegando a ponto de criar um dia mundial comemorativo para homenagear essa classe trabalhadora, o Brasil, um país eminentemente marítimo, dependente dessa atividade, não só a nível nacional como internacional, inexplicavelmente, através do seu departamento de imigração, dita norma proibindo uma numerosa parcela de marítimos internacionais de baixarem terra em território nacional.

A medida foi determinada pela Coordenação Geral de Polícia de Imigração de Brasília e o seu não cumprimento pode gerar aos Capitães dos navios infratores multa de até US\$ 1.000.

Não se sabe o que gerou tal medida, mas sabe-se muito bem o quanto isto é constrangedor e cruel para o marítimo.

Falar da nossa revolta contra tais medidas, conclui-se, é malhar em ferro frio. Não sendo suficiente o tratamento ignominioso dado ao marítimo brasileiro pelas Guardas Portuárias espalhadas pelo nosso litoral, vem agora uma autoridade federal que autoriza milhares e milhares de estrangeiros a trabalharem no Brasil todo ano, inclusive na área marítima (ver notícia na coluna Radar – Cabotagem), impedir que um punhado de marítimos filipinos e croatas baixem terra em nossos portos. Mesmo por poucas horas.

O problema é cultural e de falta de sensibilidade. Para não falar de autoritarismo. Não vemos razão em prejudicar uma minoria de trabalhadores, impedindo seu descanso, alegando para isso violação à Convenção ILO 108 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), em vigor e respeitada pelo Brasil desde 1958. Esse tipo de pendenga poderia muito bem ser solucionado diplomaticamente.

Sem considerar a parte emocional – o que seria querer demais haja vista a sensibilidade de quem emite essas normas insensatas, há que se ver a parte econômica. São milhares de dólares que o país deixa de arrecadar com a proibição dos tripulantes baixarem terra. Ainda se deve levar em conta que os armadores internacionais ficam impedidos de fazer a troca de suas tripulações em território nacional, pois correm o risco de que seus tripulantes não possam deixar os aeroportos para embarcarem em seus navios, no que resulta em mais uma fonte de evasão de divisas. A União Nautilus Internacional e o Club P & I do Reino Unido já estão prevenindo seu membros a esse respeito.

Já computaram essas perdas? E a reputação do país no exterior?

O grande problema é que a medida é passível de ser taxada como discriminatória. Não vemos perigo à segurança nacional com o desembarque de um punhado de filipinos pacíficos nos nossos portos, coisa que fazem há anos e anos. Quando o Departamento de Imigração brasileira diz que não pode baixar terra o tripulante originário de país não signatário da Convenção ILO 108, para no ar o questionamento de que isso atinge basicamente os tripulantes de nacionalidade filipina, cujo país não é signatário da Convenção, sem que isso jamais tivesse sido alegado durante décadas.

Nova convenção de identificação (biométrica) de marítimos já está elaborada, mas encontrando dificuldades de atingir número suficiente de signatários. É a ILO 185.

Referindo-se a esses acontecimentos assim se pronunciou um porta voz da Nautilus (União Marítima Internacional):

“Desde o início da 185, nós desempenhamos um papel muito ativo no desenvolvimento de uma convenção significativa que não só proporcione benefícios de segurança, mas proteja os direitos dos marítimos. O objetivo era evitar precisamente este cenário de aplicação aleatória de medidas discriminatórias e o tratamento vil dos marítimos”.



João Moreira ou onde is the toilet?

CFM Edson Martins **Areias** – OSM (Adv.)

areias.edson@gmail.com

Era um tipo folclórico. Antes de ingressar na Escola de Marinha Mercante, ao findar o curso técnico da ETN, resolveu sentar praça no Exército Brasileiro e se tornou pára-queidista.

Devia ter mais ou menos um metro e setenta e cinco de altura e era forte como um touro. A voz era inconfundível, grave, manejada sempre com calma e em volume baixo.

Ponteava as frases com os interrogativos *certo* e *entendeu* e seu *sim* era verberado com um enérgico *afirmativo* enquanto seu *não* era um vigoroso *negativo*: parecia estar sempre de serviço, a postos para cumprir ou determinar alguma ordem.

Quando ingressei na Escola de Marinha Mercante ele era *maquibamba de curso longo*, vale dizer, aluno do curso fundamental de máquinas que havia repetido um ano. Seus colegas o chamavam, à boca pequena, *Moreira Besteira*, quiçá por suas reflexões insólitas.

Naquela época o trote nos calouros era uma tradição consentida. O problema é que o *Moreira Besteira* acabava dando trote em si mesmo; isto porque reunia um pelotão inteiro de calouros, colocava-os em forma e, após mandar que tomassem distância suficiente para fazerem flexões de braço, bradava:

- Atenção *Ferame* (conjunto de feras) a meu comando: posição fundamental - flexão de braço; embaixo, no meio, em cima! E ele mesmo iniciava a série enquanto um outro colega seu, passante, fiscalizava se algum calouro se esquivava ao exercício. E Moreira não parava, bradando *mais uma, mais uma, vou forjá-los para o "bar", seus fracotes!*

A turma fugia do *Moreira Besteira* porque ele dizia que ninguém podia cansar antes dele que era uma máquina de fazer flexões. Pior que, à noite, os veteranos adentravam os camarotes dos calouros, acordavam-nos e mandavam-nos ao banho frio, mesmo no inverno. Para *aquecer*, antes e depois do banho da madrugada, flexões ao som de uma musiquinha da propaganda da Esso que os calouros eram instados a cantar: *só flex dá a seu braço o máximo / só flex dá a seu braço o máximo / só flex dá a seu braço o máximo / e veja o que flex faz.*

Não só a voz do Moreira era inconfundível: sua dicção era ímpar; o *pode* dele soava *bode*, o feminino de *boi* soava *faca*, *vamos* soava *famos*, *Marinha Mercante* soava *Barinha Bercante*.

Até que um dia ele resolveu dar uma chance aos pobres calouros: ao adentrar os camarotes, depois do toque de silêncio, com a luz apagada, gritava "*cabarote*" *sentido!* E o fazia, no escuro, com o caxangá a cobrir-lhe a face. Daí bradava: *Abroveitem que estou bonzinho hoje. Quem adifinhar quem eu sou não fai lefar trote.*

Era o bastante para os calouros (na época, quatro alunos por camarote) explodirem em unísono:

- *É o feterano Boreira.*

Moreira abria um sorriso de face a face e chegava à conclusão: *estou vicando muito bobular!*

Ele integrava a equipe de Ginástica Acrobática como base. Protegia razoavelmente o grupo de calouros que formava com ele no *cirquinho*. Quando nós, Moreira dentre os mais antigos, marchávamos para e dos treinos da acrobática, a turma abancada nas varandas e janelas dos camarotes apupava e cantava aquela musiquinha das bailarinas do *Folie Bergère* e das apresentações de circo.

Além de *forjar* os calouros para o *bar*, *Boreira* era muito aplicado em tudo que fazia. Quando dava serviço de chefe de dia, com a pistola *quarenta e cinco* à cintura e seu brevê de pára-queidista sobre o uniforme sempre alinhado, a coisa era séria: exigia imobilidade total, silêncio absoluto, alinhamento perfeito. E fiscalizava tudo. Com olhar de águia, o olho esquerdo ligeiramente mais fechado...

Era dado a proferir discursos, principalmente no rancho, que arrancavam efusivos aplausos e assovios, tanto pela desconexão do texto quanto por sua pronúncia. Mas ele achava que era por seu poder de persuasão.

No ano anterior à nossa entrada na Escola, contam que surgiram dois candidatos à Presidência do Grêmio do Corpo de Alunos, embrião da atual Sociedade Acadêmica da Marinha Mercante: um deles, o Artur Carbone, hoje renomado advogado maritimista, e o outro, nosso querido *Boreira Besteira*.

Daí que, no rancho, aos discursos ponderados do Carbone, seguia-se a oratória inflamada do *Boreira*, precedida por entusiásticos aplausos e sucedida por gritos, *apoiado!* e efusivos brados de *já ganhou!*

No dia das eleições *Boreira* tinha a certeza absoluta de que estava eleito. Processada a apuração, seguiu-se uma vitória acachapante do Carbone.

O mais bonito foi a reação do *Boreira*: adentrou o rancho debaixo de intensa salva de palmas ouvindo seu nome aclamado por todos. Pediu a palavra. Revelou-se surpreso com o resultado das urnas; mas teve a grandeza de dizer que Carbone era muito qualificado para exercer a presidência do Grêmio e que todos deviam ajudá-lo na difícil tarefa. Naquele dia o rancho inteiro o aplaudiu, porém, a sério. E assim, Moreira, de pronto, passou a integrar a diretoria do Carbone.

Era um boa praça, mas, quando irritado, reagia como um touro bravo, difícil de ser domado. Detestava palavrões e os calouros eram obrigados a tratá-lo de *senhor* ou de *veterano*.

Muito aplicado, tornou-se um excelente profissional. Encontrei-o algumas vezes, depois de formados, nas lanchas que transportavam os oficiais, do velho *Cais dos Mineiros* para os navios da Frota Nacional de Petroleiros ao largo da Baía de Guanabara.

Boreira jamais deixou de tratar seus ex-calouros como tal. Daí que ele andava em navios a motor que navegavam na cabotagem e eu no Presidente Deodoro, navio-turbina que fazia rotas mais longas, sem delongar nos portos.

Boreira me dizia que eu devia sair daquele *navio de velhos sovinas que não sabiam aproveitar a vida*. Nos vários encontros, *Boreira*, recomendava que tivéssemos atitude e mantivéssemos o moral, *mais alto que a bandeira no mastro*, segundo suas palavras.

Um belo dia encontro o *Boreira* na lancha da condução: ele se deslocara até meu navio para me encontrar. Dizia ele que eu devia pedir *sétima*, isto é, desligar-me da Frota Nacional de Petroleiros e segui-lo.

- Para onde, Moreira?

- Segue teu "feterano".

Apontou um navio no cais do estaleiro Mauá: pequeno, todo branco, as obras vivas em verde. Muito bonito. Narrou que o chefe de máquinas seria o velho e popular Professor Jorge Alves Pinto, o *JAP*; o sub-chefe seria o respeitado Aurino Alvarenga, experiente chefe de máquinas do Lloyd Brasileiro que, aposentado, se dispusera a apoiar o amigo Jorge, tantos anos afastado das lides do mar.

O comandante, dizia Moreira, era o inteligente Gilberto Serra, o imediato o Sandoval Magno Contente, o primeiro de Náutica o Alfredo Maés, irmão do Jorge *Barão* Maés, nosso contemporâneo de Escola.

Havia, à época, a figura do comissário que era um catarina com porte e atitude de diplomata, o Eugênio Macedo. Ainda, como oficial de máquinas, o Sérgio Torres *Manga Rosa* da turma do *Boreira*.

- E o dinheiro, Moreira?

- Não é problema: há um abono em dólares, as viagens são curtas, e ainda ao final de cada viagem uma bonificação que pode valer mais uma remuneração mensal.

- E a linha?

- Vamos fazer Argentina, Brasil, Ilhas Canárias, Rotterdam, Hamburgo e Noruega!

A palavra *Noruega* soava como música a meus ouvidos. Afinal, meu fiel cabo-foguista Laurindo Gomes, o *Pitéu*, cansava de me dizer que eu devia parar de fazer aquela linha maldita do Golfo Pérsico e navegar em rotas mais agradáveis.

Aceitei o convite do Moreira que me incumbiu de arranjar mais um oficial de náutica para formar uma boa equipe. Entrei com o requerimento de desembarque pela causa sétima do vigente RTM (Regulamento para o Tráfego Marítimo) e me desliguei da FRONAPE - Frota Nacional de Petroleiros.

Após ajustado com o Armador do navio em construção, rumamos para o Estaleiro, Moreira e eu. Logo na primeira semana acompanhando as obras, notei o graneleiro *Mário de Almeida* atracado no cais do Estaleiro, na popa de nosso navio.

Subi a bordo e encontrei nosso calouro Alexandre Socci. Induzi-o a juntar-se a nós e, poucos dias depois, ele embarcava em nosso *Friço-Tietê*, moderno, veloz, bonito e na rota da Europa.

Antes de iniciada a viagem, Moreira - o mais antigo dos terceiros oficiais de máquinas - determinou que eu aprendesse tudo sobre as instalações de frio, devendo fazer sombra ao engenheiro alemão da *Linde Eis Machine*; Sérgio *Manga Rosa* Torres, que acabara de concluir o Curso de Aperfeiçoamento de Máquinas para Oficiais (da Marinha de Guerra) devia acompanhar o *Egon Wassermann* da AEG em tudo que dissesse a Eletricidade, Eletrônica e Automação; Moreira, experiente em máquinas de combustão interna, conheceria tudo referente ao motor de propulsão e máquinas auxiliares. Deveríamos adestrar-nos mutuamente.

O esquema funcionou muito bem. O navio era muito moderno e, sua série, a primeira a incorporar elementos de plena automação na praça de máquinas.

Na viagem inaugural tocou-me o serviço de divisão das dezoito às seis da manhã, no porto de Hamburgo. Nevava forte, mas os oficiais de folga se aventuraram em terra, numa delegação numerosa. Lá pelas onze da noite, aparece o Moreira e me informa que o pessoal estava num clube com muitas moças e mulheres sós ou acompanhadas, mas que a maioria delas sequer falava Inglês.

Disse ele que o ambiente estava bom para mim, que eu trocasse de roupa que ele faria meu serviço e que o táxi estava me aguardando no portaló. Ante a insistência do bom veterano Moreira, fui encontrar a turma no tal clube, onde, de pronto, arranjei uma *simpatizante* que me propunha brindes com *bruderschaft* (fraternidade) seguidos de *bitocas* nos lábios;

O comissário Eugênio Macedo, catarinense louro, falava bem Alemão e convidou um monte de alemães para continuar a festa a bordo. E assim, na madrugada fria, dançou-se, conversou-se, comeu-se e bebeu-se, a fartar, a bordo do NM Frigo-Tietê. *Boreira* negou-se a permitir que eu reassumisse o serviço porque soube que eu fazia progresso com a Martha Kroll, chamada *Maus* por seu jeito arisco e seu porte longilíneo.

Boreira era querido por todos, sempre leal e prestativo, mantendo a estampa atlética, a polidez e a camaradagem.

Tempo que voa, o navio sai de Hamburgo, se faz ao mar e a turminha que estudava Inglês na travessia se diverte a ironizar a dificuldade do *Boreira* em pronunciar as palavras até mesmo em Português; pois bem: em Aalesund, na bela Noruega, *Boreira* baixa terra e segue para o famoso *Kafe Stova*, ponto de reunião da juventude escandinava.

Ao adentrar o salão vê uns três brasileiros do grupo que estudava Inglês; conversa vai, conversa vem, eles discutem quem deveria perguntar à garçonete onde ficava o banheiro. Hesitavam, tímidos, com aquele complexo de perfeccionismo que assola os brasileiros que estudam idiomas. Eis que, *Boreira* se avoca o encargo, ante a surpresa de todos. Verbaliza em sua voz grave, com impositação:

- Miss, *onde is the toilet?*

A mocinha sorri e aponta a direção. *Boreira* sorve seu café e conclui em triunfo:

- *Vocês estudam, estudam e na hora “h” vacilam. Comigo é no “positivo”... Isto mesmo: rápido e direto: comigo é no “positivo”.*

Desde então a turma parou de implicar com a pronúncia do *Boreira*, um homem prático, sem vaidades ou pretensos perfeccionismos.

Histórias do Mar

Pirataria – Minha noite de terror

Comte. Luiz Augusto C. **Ventura** – CLC
venturalac@yahoo.com.br

Em julho de 1983 fui surpreendido com a convocação para embarcar às pressas no O/O “Muriaé” da Frota Nacional de Petroleiros – Fronape. O Comandante efetivo do navio adoecera e precisava ser substituído. Mesmo não tendo experiência anterior em minero-petroleiros, seria só uma viagem e a causa era justa. A viagem programada era carregar minério em Tubarão (ES) para descarga no Japão. A etapa seguinte seria carregar petróleo no Golfo Pérsico para descarga no Brasil, mais precisamente, em São Sebastião, litoral norte de São Paulo. A viagem redonda era estimada em quatro meses e poderia ser dividida em três fases distintas: Tubarão x Japão; Japão x Golfo Pérsico e, finalmente, Golfo Pérsico x São Sebastião.

A avaliação da derrota, no que diz respeito ao aspecto de segurança, assim poderia ser resumida na sua primeira fase: a passagem pelo sul da África e suas costumeiras tempestades já era rotina não causando preocupação em demasia; do Cabo Good Hope ao Estreito de Lombok, cruzando o Oceano Índico, estaríamos livres da temporada de ciclones observada entre novembro e maio; de Lombok até o Japão, já no Pacífico, ao entrar nas Filipinas, a coisa mudava de figura. Teríamos de cruzar a região, rumo ao Japão, justamente no período de máxima frequência de furacões que ocorre entre julho e outubro de cada ano. Aí a coisa complicava. Todo o cuidado era pouco. A preocupação só não era maior pela confiança depositada na formidável eficiência da previsão do tempo das estações meteorológicas japonesas. A operação de descarga no Japão não preocupava. Pelo contrário. É sempre um prazer trabalhar em um país onde tudo funciona à perfeição. Primeiro mundo é outra coisa.

A segunda fase da viagem (Japão x Golfo Pérsico) era preocupante. Enfrentar o ponderável (a natureza com sua previsibilidade) é uma coisa, mas enfrentar o imponderável (a possibilidade de um ataque pirata nas águas da Indonésia) é outra totalmente diferente. E era esse o risco que teríamos de correr ao demandar o Estreito de Málaca. O temor de uma abordagem por velozes embarcações no período noturno faz com que aquela travessia seja tensa em toda a sua extensão. A preocupação com um ataque pirata é maior do que o perigo em navegar entre os inúmeros bancos de areia da região e do intenso tráfego em mão e contra mão.

Vencido o Estreito de Málaca e de volta ao Índico, estaríamos livres da temporada de ciclones nas áreas entre o leste da Índia e oeste da Tailândia e da área do Mar Árábico. Restava considerar o preocupante e rotineiro estado de beligerância nos países do oriente médio além da complexa navegação no Golfo Pérsico com sua visibilidade quase sempre comprometida com tempestades de areia ou por um constante “fog” produzido pela queima de gases de petróleo, sem falar na intensa movimentação de petroleiros monstruosos e no difícil fundeio em áreas restritas tomadas por navios em espera. A pirataria ainda não havia se espalhado, como hoje, pelo Mar Árábico, protagonizada pela Somália.

As duas mais difíceis fases da viagem foram cumpridas e tudo isso foi suplantado. A passagem pelo sul da África foi agitada, como sempre, mas superada; a travessia do Oceano Índico demorada, mas tranqüila; a demanda do Pacífico, passando pelas Filipinas, em área e época de furacões foi tensa, com atenção aos centros de baixa pressão atmosférica, mas sem transtornos. A passagem pelo Estreito de Málaca, com a observância de técnicas antipirataria, transcorreu sem anormalidades. A entrada, saída e operação no Golfo Pérsico, salvo por uma espera mais prolongada em um fundeadouro da Arábia Saudita, transcorreu também dentro da normalidade.

Seguiu-se a fase final da viagem: a volta para casa em mais 22 dias de navegação. Voltar pra casa é sempre prazeroso, muda o astral da tripulação e, por conseguinte, as três semanas foram rapidamente vencidas. As prioridades agora eram diferentes. Rever a mulher, os filhos os pais, as noivas as namoradas. Para os que desembarcariam, um alívio pela perspectiva de um período de descanso; para os que permaneceriam a bordo, o consolo de passar três ou quatro dias com seus entes queridos.

Eu iria desembarcar. Devo dizer que os oficiais e tripulantes, que no início da viagem me eram quase totalmente desconhecidos, já começavam a me deixar saudades. O Comandante efetivo já estava nomeado e aguardando no porto para a passagem de comando. Quarenta e oito horas antes da chegada em São Sebastião, falei com minha mulher para que não se deslocasse para lá. Não valia a pena o esforço de uma viagem tão cansativa ainda mais com a necessidade de deixar as crianças, em fase escolar, desassistidas. Era uma sofrida decisão, mas, descobrimos posteriormente, uma abençoada premonição.

Chegada ao porto, Prático a bordo, atracação ao terminal da Petrobras, visita de praxe das autoridades portuárias, liberação do navio, início dos preparativos para a descarga do petróleo trazido do Golfo Pérsico. Acompanhando o agente, familiares dos tripulantes ingressam a bordo depois de uma maratona estafante de credenciamentos e licenciamentos.

Finalmente inicia-se a descarga. Era o anoitecer do dia 31 de outubro de 1983.

Com tudo preparado para a passagem de comando no dia seguinte, era hora de relaxar um pouco. Voltar a ter a sensação de sentir terra sob os pés depois de quatro meses no mar. Saí de bordo acompanhado pelo meu ex-comandante e compadre José Carlos do Carmo, naquela ocasião exercendo a função de coordenador da brigada antipoluição do TEBAR. Fiquei em sua casa até uma hora da manhã quando ele me trouxe de regresso para bordo.

Tinha início ali, aquela que viria a ser a noite mais longa da minha vida. A minha noite de terror.

Para melhor compreensão da narrativa a seguir, permitam-me fazer uma breve descrição do O/O “Muriaé”. O navio de 135.000 Tpb era dotado de uma superestrutura que chamava a atenção pela sua altura. Notava-se que ele tinha um convés a mais do que os outros navios de porte semelhante. Do alto do seu convés mais elevado, olhando-se para a proa, tinha-se a sensação de que seu comprimento era menor do que os seus reais 275 metros. Esta característica fazia com que suas acomodações fossem bastante espaçosas. Cinco andares separam o convés principal, onde se localizava o Centro de Controle de Carga (CCM), do convés do Comandante onde, além das acomodações deste, estavam localizadas também as do Imediato e do Chefe de Máquinas. É fácil deduzir que qualquer ruído dentro de um camarote nesta altura, fechado por causa do ar condicionado, não seria ouvido cinco convés abaixo, local mais próximo onde o pessoal que operava o navio se concentrava.

Por volta das duas e meia da manhã, já em sono profundo, tive a nítida sensação de que alguma coisa estranha acontecia. Algo frio me tocava ostensivamente e vozes agitadas, proferindo palavras, mandavam que eu acordasse. Virei-me sonolento e divisei quatro vultos me apontando armas e ordenando que eu me levantasse. Acreditando ser um pesadelo, tentei voltar a dormir. Infelizmente não se tratava de pesadelo. Novos gritos ainda mais raivosos me trouxeram à realidade. Eram quatro indivíduos dentro do meu dormitório em volta da minha cama. Três encapuzados e um de cara limpa. Um portava uma escopeta, outro um revólver, outro uma enorme faca tipo peixeira e o quarto um pé de cabra de aproximadamente um metro de comprimento, utilizado para arrombar silenciosamente meu camarote. Ao ameaçar me levantar, uma coronhada na cabeça me mostrou que aquilo não era uma brincadeira. Quando, a muito custo, conseguí me sentar na cama, os bandidos partiram para me amarrar e amordaçar. Estavam munidos de cabo tipo adriça com o qual tentaram me imobilizar amarrando meus pulsos. Para amordaçar, dispunham de um largo esparadrapo que tentaram me colar na boca. Eu ainda não havia atinado para o que estava se passando. Sonolento e agora também atordoado pela coronhada, não conseguia raciocinar direito. Instintivamente não permiti que me amarrassem nem me amordaçassem. Nem com as coronhadas que se seguiram.

Concluindo que não conseguiriam me amarrar nem amordaçar, apesar das agressões, os piratas afastaram-se e, aos berros ainda mais irados, quiseram saber:

- Cadê o cofre, filho da puta.

O cofre, que continha apenas os entorpecentes regulamentares de bordo e uma pequena verba para a lavanderia, estava localizado no escritório contíguo ao dormitório, onde ficava embutido dentro de um armário e se encontrava trancado e com o segredo manual ativado.

Naquele momento, numa rápida análise, conclui qual a intenção dos piratas: raspariam o cofre do Comandante, que no seu entender deveria ter uma razoável soma, e em seguida fariam com que ele abrisse com a chave mestra um por um dos demais camarotes para roubá-los. Eu já conhecia esse procedimento de literatura. Ironicamente escapei da pirataria nas águas infestadas da Indonésia e estava sendo vítima dela em meu país, em área de segurança nacional.

Se eu já estava assustado, fiquei em pânico. O que aconteceria com os tripulantes que se encontravam, quase todos, dormindo com familiares nos camarotes? Agradei a Deus o fato de não estar com a minha família. Abençoado presságio.

Um plano se formou rapidamente na minha mente. Tentaria fugir. Somente fora do meu camarote é que eu poderia dar o alarme.

As acomodações do Comandante e do Armador são amplas e ocupam quase todo o andar. Somente uma pessoa familiarizada com o navio é que pode se deslocar de um lado para outro com rapidez e desventura.

Assim pensando achei que, com o pretexto de mostrar o cofre, eu poderia me aproximar de uma porta que dava acesso a um corredor onde eu poderia alcançar a escada de ligação entre os andares.

Com essa idéia e cercado pelos bandidos, levantei-me para pretensamente lhes mostrar o cofre. Aí surgiu a primeira dificuldade para prejudicar o meu plano. Uma enorme quantidade de sangue escorreu pelo meu rosto e senti que estava atordoado, consequência das várias coronhadas. Mas não desisti. Saí trôpego, acompanhado de perto pelos piratas e disfarçadamente passei pelo escritório. Encaminhei-me em direção à grande porta de vidro que ligava o salão de reuniões ao corredor de circulação interna que levaria à salvadora escada.

A porta se abria para dentro e se encontrava com a chave passada. Quando a maçaneta já estava ao alcance da minha mão, tentei o ato desesperado. Ao mesmo tempo em que dei um grito para surpreender os bandidos, lancei os cotovelos para trás de encontro ao rosto dos mais próximos de mim deixando-os momentaneamente atordoados. Foi o tempo que tive para abrir a porta e tentar o corredor. Infelizmente não consegui atingir a escada. Um dos piratas se atirou e agarrou as minhas pernas. Caímos no corredor. Fui sobre uma pequena caixa de areia no chão, usada na época à guisa de cinzeiro. Sangue e areia se espalharam pela antepara e pelo corredor. Mas agora eu me encontrava fora do camarote e precisava chamar a atenção de alguém. Gritei com toda a força que tinha. O assaltante que havia se atirado nas minhas pernas tentava evitar que eu desse o alarme. Eu já não pensava em consequência nenhuma. Ainda rolando pelo corredor, consegui desferir-lhe um soco que lhe rebentou o nariz. Com o impacto ele deixou cair a sua arma que imediatamente peguei, mas de nada me serviu. Era a enorme faca que não tive coragem de usar e joguei pra longe. Não sei como não atiraram naquele momento. Talvez porque eu estivesse enrolado com um deles no chão e os outros recearam atingir o próprio companheiro. Além do mais, meus gritos chamaram a atenção do Imediato Mesquita que se encontrava no camarote ao lado com sua mulher.

Despertado pelo barulho, o Imediato e sua esposa levantaram-se para ver o que se passava. Ao abrir a porta do camarote e dar o primeiro passo para o lado de fora o Imediato mal teve tempo de entender a cena estupefacente que vira. Um dos piratas correu em sua direção e o imobilizou imediatamente amarrando-lhe os pulsos. Mais rápida foi sua mulher que se protegeu trancando a porta, deixando-o para o lado de fora.

Meu objetivo, pelo menos em parte, havia sido atingido. O alarme fora dado. Se o navio estivesse fundeado, eles não teriam muito a temer, já que ninguém a bordo anda armado. Mas o navio estava atracado e o Terminal da Petrobras tem sua segurança própria armada. A situação poderia se reverter a qualquer momento. Infelizmente eles pareciam não ter se intimidado muito com isso. Atiraram-me novamente para dentro do meu camarote, desta vez acompanhado do Imediato e fecharam a porta. Foi aí que eles se vingaram. Deixaram o Imediato amarrado em cima de um sofá e partiram pra cima de mim. É difícil descrever o quanto fui agredido. Eram chutes, socos e coronhadas pra todo lado. Eu tinha de pagar pela ousadia de ter tentado fugir, de ter conseguido dar o alarme e ainda por cima ter revidado a algumas agressões. Eu teria que abrir o cofre de qualquer maneira. Impotente e fora de mim, eu me recusava. Era também uma forma de ganhar tempo. Para quebrar de vez a minha resistência, fui agredido no saco escrotal por um dos bandidos enquanto outro me enfiava a mão na garganta. Acho que aí desfaleci, não sei por quanto tempo. Talvez alguns segundos que duraram uma eternidade. Tudo era muito rápido. O fator tempo era difícil de mensurar. Só me lembro de ter ouvido uma voz que parecia vir de muito longe e que dizia:

- Comandante, abra o cofre, pelo amor de Deus. Não resista mais.

Era o Imediato. Consegui balbuciar:

- Está bem. Eu abro.

Foi quando me largaram. Eles agora tinham pressa.

Para abrir o cofre eu tinha que me levantar, voltar ao escritório, localizar a chave e a papeleta onde estava escrita a combinação do segredo do cofre (eu não sabia de cabeça) e finalmente agachar-

me e abri-lo. Foi o que fiz, muito lentamente, seguido de perto pelos piratas. Com muito sangue escorrendo pelo rosto e sem meus óculos de leitura, eu não conseguia abrir o cofre. Os bandidos ficavam cada vez mais nervosos. Após várias tentativas um deles levantou o pé de cabra me dando a última chance para acertar o segredo e abrir o cofre. Felizmente consegui. Jogaram-me para o lado e vasculharam tudo Para decepção deles só encontraram um par de algemas, os entorpecentes legais para emergência e uma pequena soma de dinheiro destinada à lavanderia de bordo.

Insinuando que eu seria chegado a um entorpecente daí a minha resistência, gritaram para os comparsas do lado de fora, que eu nem sabia que existiam:

- Sujou, sujou. Vamos dar o fora.

Reuniram-se aos outros quatro que davam cobertura do lado de fora e dirigiram-se para a embarcação que haviam usado na abordagem e que se encontrava amarrada ao nosso costado pelo lado do mar. Antes fomos prevenidos para ficar quietinhos dando-lhes tempo para escapar. Vim a saber mais tarde que desamarrei o Imediato e dei o alarme pelo sistema de som do navio. Os piratas saíram sem ser molestados. Os três tripulantes de serviço e alguns outros que haviam acordado com o alarme, assistiram a fuga impotentes. A segurança armada do Terminal só veio tomar conhecimento do fato quando eles já se encontravam longe e a salvo.

Recuperei os sentidos num leito de hospital. O Comte. José Carlos, chamado novamente em sua residência, incrédulo, voltou a bordo para me dar assistência.

Nunca mais voltei ao navio. A passagem de comando não contou com a minha presença. Perdi bens pessoais, inclusive dinheiro. Jamais alguém perguntou o que perdi ou mencionou indenização. Nem por delicadeza. Como assistência tive a presença da minha mulher e um filho (ela precisou brigar para conseguir condução) que acompanharam o Inspetor Geral da companhia do Rio até São Sebastião.

É fácil imaginar a revolta da minha família ao ver o estado em que me deixaram.

Felizmente não sofri nenhuma fratura grave. Hematomas novos ainda foram descobertos durante alguns dias. Pela primeira vez, em mais de 20 anos de companhia, desembarquei por uma causa diferente da 19ª (Férias - Disponibilidade remunerada). Meu desembarque, na falta de outra causa mais adequada no Regulamento para o Tráfego Marítimo, vigente na época, foi pela causa 5ª (Acidente no trabalho), ironicamente conveniente. Levada ao pé da letra pela companhia, essa causa de desembarque me levou a fazer todo o tratamento de recuperação pelo INSS no Rio. Nem um simples telefonema me foi dado pela Assistência Social da companhia durante o tratamento. Jamais entendi isso.

Não obstante o incompreensível desinteresse da companhia que manteve o acontecimento em sigilo (nenhum navio foi prevenido sobre o ocorrido) e não me prestou qualquer assistência moral, muito menos material, restou-me o reconhecimento dos meus oficiais, tripulantes e de uma pequena parcela dos meus colegas que tiveram conhecimento do fato. Estes souberam aquilatar perfeitamente os acontecimentos e me foram muito solidários.

Levei dois meses para me recuperar fisicamente e o tempo acabou por curar todas as feridas. Só ficaram as cicatrizes, principalmente as cicatrizes da alma.

Os piratas jamais foram descobertos pela polícia. Ainda no hospital me mostraram algumas fotos que preferi nem olhar. Mais de dez anos depois li no "O Estado de São Paulo" que um tal de Mancha, procurado como líder de uma quadrilha que assaltava navios no porto de Santos, foi encontrado morto, boiando perto da ilha de Caraguatá, em Cubatão. Não sei por que, mas senti a sensação de que havia sido feita justiça. Algo me disse que esse Mancha estava em São Sebastião na noite de 31 de outubro de 1983.

O "Santa Clara"

Notícia do Jornal "O Globo" de 19/03/1941

"Irremediavelmente perdidos - Os radiogramas recebidos pelo Arpoador, no Rio, desfazem as últimas esperanças de salvamento dos tripulantes do "Santa Clara". O ministro do trabalho determina providências para o pagamento dos seguros aos vinte e dois marujos. Não terão indenização os oficiais reformados da Marinha."

[Leia aqui](#) a história do "Santa Clara" narrada pelo CLC Carlos **Dufriche**

Histórias do Mar

Homens do mar

Recorde, divirta-se, coopere e conte também sua história.



Embarcações trazem mais trabalhadores estrangeiros

Mais de 500 estrangeiros, oriundos principalmente de países como Indonésia, Japão e México, receberam autorização no primeiro trimestre deste ano, do governo federal, para entrar e trabalhar no Rio Grande do Norte, de acordo com levantamento divulgado ontem pelo Ministério do Trabalho e Emprego. Em caráter permanente ou temporário, eles chegaram exercendo atividades a bordo de embarcações pesqueiras, da área de exploração de petróleo e gás e também para prestar serviços de assistência técnica ou como especialistas em outras áreas. O número registrado no estado - que também inclui os chamados investidores pessoa física - é cerca de 15 vezes superior ao do mesmo período de 2010, é mais que o dobro do atingido em 2008 e só ficou atrás dos alcançados no Rio de Janeiro (mais de 5 mil), em São Paulo (mais de 4 mil) e em Minas Gerais (550 autorizações).

Em todo o país, o governo brasileiro autorizou a entrada de 13.034 estrangeiros para trabalhar no primeiro trimestre deste ano. De acordo com o levantamento, o número é 13% superior ao do mesmo período do ano passado, quando foram concedidas 11.530 autorizações. O Ministério do Trabalho não disponibilizou porta-voz para conceder entrevista. Em nota, entretanto, o coordenador Geral de Imigração e presidente do Conselho Nacional de Imigração (Cnig), Paulo Sérgio de Almeida, disse que o aumento é consequência do crescimento da economia do país.

"Em linhas gerais, reflete a pujança dos investimentos responsáveis pelo crescimento da economia brasileira, seja de empresas brasileiras que vêm adquirindo máquinas, equipamentos e tecnologia no exterior e com isso necessitando da vinda de técnicos estrangeiros para a sua implementação; seja de novas empresas de capital estrangeiro que estão se estabelecendo no país, aproveitando o crescimento sustentável brasileiro, e que em geral necessitam de profissionais estrangeiros para o início de suas operações", esclarece.

As autorizações para profissionais que trabalham a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira que operam no Brasil prestando apoio ao setor da exploração e produção de petróleo e gás no mar somaram o maior número entre as temporárias, com 3.710. No entanto, foram expedidas cerca de mil autorizações a menos para essa categoria se comparado com o mesmo período de 2010. Logo após vem a Assistência técnica por até 90 dias, sem vínculo empregatício, com 2.468 autorizações concedidas.

Fonte: Tribuna do Norte (RN)

FMM dá apoio financeiro para estaleiro da OSX

OSX Brasil, empresa do grupo EBX dedicada ao setor de equipamentos e serviços para a indústria offshore de petróleo e gás natural, informou que o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (FMM) aprovou a prioridade de apoio financeiro ao projeto da Unidade de Construção Naval do Açú ("UCN Açú").

A OSX estima que a linha de crédito para a implantação do estaleiro poderá chegar a R\$ 2,7 bilhões. O empreendimento será construído no Complexo Industrial do Super Porto do Açú, situado no Distrito Industrial de São João da Barra, criado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro e implementado pela Companhia de Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro (Codin).

A Unidade de Construção Naval do Açú é resultado da parceria da OSX Construção Naval S.A. com a sócia Hyundai Heavy Industries. De acordo com a companhia, o Complexo Industrial do Super Porto do Açú tem logística privilegiada e localização estratégica, a cerca de 150 km da Baía de Campos, responsável por 85% da produção de óleo no Brasil.

Fonte: Monitor Mercantil

Vale desvia para a Itália supernavio que ia para a China

A Vale alterou para Taranto, na Itália, o destino do seu supernavio mineraleiro que partiu do Brasil no dia 24 de maio originalmente com destino à China, levando 391 mil toneladas de minério de ferro.

Segundo a empresa, a mudança ocorreu devido a uma necessidade de mercado

O supernavio é o maior mineraleiro do mundo, com capacidade de 400 mil toneladas, 362 metros de comprimento e 65 metros de largura

Segundo a Vale, a expectativa é de que o primeiro supernavio da mineradora brasileira a atracar na China seja o Vale China, ainda em construção no estaleiro chinês Rongcheng, financiado por instituições financeiras chinesas. Fonte: Reuters / Redação

Eisa de vento em popa

O estaleiro Eisa, que já tinha quatro navios encomendados pela Transpetro, ganhou, na última concorrência da estatal, mais oito unidades. Serão então construídos 12 navios pelo Eisa que tem planos também de se instalar em Alagoas onde deverá se dedicar à construção de plataformas e sondas.

A pedra no calcanhar do Eisa vem da Venezuela de Hugo Chavez. De lá foram encomendados 10 navios, o primeiro já foi lançado, e nenhum pago. O estaleiro tenta negociar com a estatal PDV Marine, subsidiária da PDVSA, o retorno pleno do contrato ou, pelo menos, a quitação de gastos do estaleiro com a primeira unidade. Comenta-se que o estaleiro teria comprado motores para diversos navios da PDVSA e, portanto, precisaria obter uma definição dos venezuelanos para saber se guarda os motores ou se os utiliza em outras embarcações.

Fonte: Net Marinha – Sérgio Barreto Motta

RADAR
LONGO CURSO
(Detectando a notícia)



Piratas já atacam na costa da Índia

O Comandante de um navio químico, em viagem, notou o casco branco de um barco a cerca de 3 milhas na sua proa. Notou que o barco aumentou de velocidade e passou a se aproximar do navio. O navio aumentou a velocidade, alterou o rumo, soou o alarme geral e tomou medidas antipirataria. O barco continuou a perseguir o navio por cerca de 10 minutos antes de parar. O Comandante informou que o barco transportava 5 ou 6 pessoas portando armas. O barco, segundo soube o Comandante, atacou mais tarde outro petroleiro.

A tentativa de ataque pirata ocorreu 18/06 às 2011h, 15 milhas a W de Trivandrum, litoral da Índia.

Fonte: ICC Commercial Crime Services



A COLUNA DO LEITOR

Breve histórico de uma praticagem

Prezado colega Ventura.

Cumprimento-o pelo brilhantismo de seu editorial. Concordei em gênero número e grau com sua tese.

Em minha opinião, esta situação também se constitui numa injustiça para com os oficias mercantes, tão sacrificados.

Não obstante, em vista de seu interesse pelo assunto cumpro o dever de lhe oferecer pequenos subsídios específicos para seu melhor entendimento de nossa organização e de nossa realidade.

Vamos ao que desejo elucidar:

O prático não tem salário, não tem registro em carteira, não é empregado - é sócio.

Recebe um pró labore de quinze salários mínimos, em Santos. Acrescente-se a isto, um ganho variável de produção, conforme o tráfego de navios. A empresa de praticagem é uma sociedade simples limitada. Poderíamos figurar entre as empresas mais transparentes do país. Não existe sonegação de nenhuma espécie nem caixa dois em nossa praticagem. Temos três Contadores em tempo integral, funcionários da Casa. Toda nossa contabilidade é verificada por um de nossos advogados tributaristas. Recolhemos milhões em impostos para os Municípios, para o Estado e para a União. Empregamos mais de CEM pessoas, que lá trabalham satisfeitas e felizes. Todos têm fundo de garantia, plano de saúde

Unimed, plano dentário e uma série de pequenos outros benefícios que os fazem se sentirem privilegiados por estarem conosco. Somos uma das maiores praticagens do mundo e entre as mais bem organizadas. Temos uma obra social firme, pois contribuimos mensalmente para mais de quinze instituições locais para crianças carentes. Somos mantenedores de duas creches que amparam mais de 230 crianças carentes. Proporcionamos cursos profissionalizantes no SENAI para jovens de extrema pobreza dos municípios de Santos e Guarujá e após os cursos, fazem eles estágio prático em nosso estaleiro onde aprendem as lides do dia-a-dia.

Nossa despesa é gigantesca. Temos assessoria de imprensa e mantemos alguns escritórios de advocacia sob contrato. Temos um maravilhoso estaleiro, sem paralelo na região, para manutenção de nosso material flutuante. Só de motores diesel de 250 HP, prontos para uso imediato, no cavalete e cobertos por plástico, temos seis. Temos câmara de pintura ultramoderna e sofisticada; departamento de laminação; mecânica diesel; elétrica naval; carpintaria naval; almoxarifado; rampa de acesso para puxar as lanchas, quando necessário. Um modelo de organização.

A Praticagem de Santos, que humildemente presido, foi a primeira praticagem nas Américas a obter a difícil certificação ISO 9000, que precisa ser renovada anualmente e é atestada pelo Lloyd's Register of Quality Evaluations ou American Bureau. Esta certificação nos custou anos de duro trabalho de ajustes de métodos de gerenciamento, tudo formulado por empresa de engenharia de São Paulo específica para tal fim e com inversão de uma enorme soma de dinheiro nesse projeto. Isto é para atender nossa contínua busca de excelência, para bem servir à comunidade.

Há cerca de sessenta anos nosso Centro de Operações organiza e controla o tráfego de navios, segundo as disponibilidades oferecidas pela CODESP que é quem tem o poder de autorizar entradas e saídas de navios. E o fazemos com absoluta transparência, pois que o porto é um grande condomínio onde há enormes interesses em jogo e não podemos errar.

Somos responsáveis diretos pelo fiel cumprimento das normas de tráfego exaradas pelo agente local da Autoridade Marítima, o Sr. Capitão dos Portos. Não podemos errar nada!

Nosso sistema está tão aprimorado que é quase perfeito, pois se baseia no "erro e acerto" e estamos sempre aperfeiçoando as normas internas para melhor atender ao intenso tráfego de navios. A mais moderna Estação Meteorológica da região é nossa. Temos marégrafo eletrônico em tempo-real. Único na região. O controle de tráfego que fazemos deveria ser feito pela Autoridade Portuária, mas esta não está aparelhada para tal. Portanto, fazemos nós. Um dia passará para as mãos da CODESP como deveria ser. Duvido que façam tão bem como nós o fazemos, perdoe-me a falta de modéstia neste aspecto.

O novo prático, quando chega, recebe um ano de treinamento. Por óbvio, chegam completamente "cegos" e quase nada conhecem de manobras de navios, sejam eles mercantes, de guerra ou civis (que aberração!). São treinados debaixo de rigorosos critérios: fazem 700 manobras sob supervisão dos práticos sênior, 50% diurnas e 50% noturnas e distribuídas em todos os pontos do porto.

Após serem considerados aptos, são submetidos a novo exame por comissão-mista da CP e Praticagem. Então, aprovados, começam como prático júnior, digamos assim, e vão então começar a integralizar seu capital-social na firma, ou seja, cota-parte, aos poucos e em parcelas mensais, o que significa hoje cerca de R\$ 130.000,00 para cada prático, integralizado a perder de vista. Quando o prático se afasta definitivamente, tem devolvida, pela praticagem, sua cota-parte à vista ou em poucas parcelas.

A conhecida ABNT estabelece normas para tudo neste nosso Brasil. Para o ambiente portuário, há também normas de engenharia. Estas normas contemplam vários aspectos técnicos, como raio de curvatura do canal, largura e profundidade do mesmo e dimensões máximas dos navios para trafegarem nestes canais. Como sabemos Santos é um estuário natural estreito, sinuoso e raso. Por estas regras, Santos não poderia receber navios com mais de 175 metros de comprimento, em função do raio de curvas locais, nem com mais de 12,2 metros de calado. Pois bem, saiba o amigo que, autorizados pelas Autoridades, após clara exposição de motivos, nossa praticagem, apoiada no "expertise" dos nossos práticos, solicitou e obteve permissão, para ultrapassar todos estes parâmetros técnicos matemáticos, exclusivamente para BENEFICIAR O BRASIL. Hoje, recebemos navios com até 311 metros de comprimento e praticamos calados de até 13,3 metros nas preamares. É nossa postura pró-ativa, em favor de nosso sofrido e desorganizado país. No entanto, somos constantemente perseguidos e vilipendiados por alguns mega-armadores europeus que vão a Brasília dizer que "em Santos está faltando prático" pois somos obrigados, ocasionalmente, a postergar a saída de um navio, por umas duas horas, para que outro, de entrada, não perca a janela da preamar e só possa entrar doze horas depois, na preamar seguinte, o que seria uma injustiça.

Nossos preços do serviço foram todos NEGOCIADOS com os representantes dos armadores, que, depois de demorados ajustes, ASSINARAM um Acordo de Preços com a Praticagem de Santos, solenemente e no salão nobre da DPC. Entre tantas ilustres figuras de nossa armação, lá estava e também assinou este documento, espontaneamente, o Sr. Pedro Henrique Garcia de Jesus, na época insigne Presidente da Libra, e que hoje, sempre que pode, tenta denegrir a imagem da Praticagem de Santos. Jamais, em tempo algum, ocorreu IMPOSIÇÃO de preços de nossa parte. O que há é muita MENTIRA plantada pelos grandes armadores europeus que, ao que me parece, conseguiram cooptar algumas de nossas autoridades, para seus pontos de vista ERRADOS. Ou seja, hoje vemos autoridades brasileiras tentando trabalhar para maximizar os lucros dos mega-armadores transnacionais e prejudicar milhares de brasileiros por nada! Quero dizer que, se a praticagem a partir de hoje passasse a trabalhar

DE GRAÇA para esta gente, o frete marítimo não iria descer nem um único centavo! Grosso modo, nosso preço dos serviços gira ao redor de R\$ 3,00 por contêiner e R\$ 9,66 por passageiro.

Nestes navios de luxo, o custo para retirar o lixo de bordo é de R\$ 17,00 por passageiro e para trasladar a bagagem dos mesmos de terra para bordo e vice-versa, cerca de R\$ 38,00 por passageiro. Só para se ter uma idéia de custos.

Caro Ventura, sou amigo pessoal de um prático norte americano, o jovem Jim Flynn que todo ano nos visita e fica hospedado em minha casa. É mais jovem e também amigo de meus filhos.

Solteiro ainda, este prático americano gasta 2/12 avos do que ganhou no ano anterior, em obras sociais na Favela Jardim Ângela em São Paulo, sob gerenciamento de padres irlandeses da Ordem de São Patrício, e que lá vivem. Visitando nossa Praticagem de Santos, disse ele: - "você estão cem anos na nossas frente em organização!"

Caro amigo Ventura, conto-lhe tudo isto, pois o considero muito e adoro todos os seus editoriais. Como percebo que se interessou pelo tema "praticagem" tão somente desejei oferecer-lhe informações adicionais que, "strito sensu", não seriam necessárias, mas eis que faço questão de lhe ser tão transparente quanto minha organização é.

Em Santos, vivemos num mar de inacreditáveis mazelas portuárias e somos uma ilha de excelência e de transparência operacionais. Temos nítida consciência de que contribuimos para a redução do chamado "Custo Brasil" muito mais do que se possa imaginar, para o melhor desempenho possível de nossas exportações e importações via porto de Santos.

A dragagem tão falada é uma balela, pois só dragou o eixo do canal e não alcançou os berços de atracação. Assim, continuamos com 13,3 m de calado máximo permitido.

A CEP (Secretaria Especial de Portos) teria plantado, em tempos passados, uma mentira na imprensa, dizendo que Santos era um porto monovia e que iria transformá-lo em porto de mão dupla. Que barbaridade! Que inverdade deslavada!

Santos sempre foi porto de mão dupla, sempre, sempre! O que ocorre é que a Autoridade Marítima, com o crescimento do porte dos navios, criou regras de segurança, (elogiadas por vários comandantes alemães) que, no primeiro trecho do canal, segregam o tráfego de navios com mais de 230 m LOA ou mais de 11 metros de calado. A aplicação destas normas atingem 11% do tráfego anual de navios e os armadores de container, quando atingidos, vão a Brasília dizer que estão sendo prejudicados pela praticagem, pois somos nós os responsáveis por cumprir as normas da Autoridade Marítima!!!

Penso que nesta guerra contra nós há uma grande dose de inveja e muitas mentiras repetidas à exaustão (método Goebels de convencimento de multidões na época do nazismo); e também não somos culpados pelo dólar baixo. Nossos preços são, absolutamente todos, em reais e corrigidos periodicamente pelos índices de inflação como em qualquer atividade neste país. Não somos monopólio e nem impomos preços dos serviços e também não somos "tarifas" como querem confundir nossos detratores.

Era o que me cumpria oferecer ao amigo.

Um forte abraço,

Fabio Mello Fontes por e-mail em 15/06/2011

Concurso para Praticante de Prático

Prezado Comte. Luiz A.C. Ventura.

Acuso com prazer o recebimento de mais uma edição - Revista Eletrônica 84 - com seus vários artigos e comentários, todos eles como sempre atualizando os seus leitores com os últimos acontecimentos no "waterfront" incluindo as inovações do setor de um modo geral e principalmente contando histórias sobre o mar e seus protagonistas, alguns inesquecíveis!

Todavia, a razão principal desta feita é enviar-lhe minhas congratulações pela abalizada análise sobre o anunciado novo - Concurso para Praticantes de Prático- aberto pela Marinha, chamando à atenção/reflexão dos organizadores pela elaboração dos critérios/requisitos exigidos para os candidatos em questão! Como foi feito, dá-nos a impressão que o preceito preponderante é apenas o nível de escolaridade (que não deixa de ser importante), mas que não é determinante nesse específico caso/profissão por mais longo que possa ser o interstício do período como praticante, pois sempre lhe faltará o "back-ground".

Trata-se, como dito na sua argumentação, de uma função de magna responsabilidade e competência, envolvendo riscos e imprevistos que podem causar prejuízos/danos inimagináveis dependendo do tipo de navio e a carga transportada. Nada mais coerente, sensato e prudente, selecionar esses candidatos entre profissionais que já vivenciaram e adquiriram inúmeras experiências anteriores nos navios que comandaram, passando destarte, para os comandantes na função, a confiança indispensável que emana ao orientar/auxiliar e no modo de dialogar que precisam nessa ocasião especial, mormente nas manobras de atracação/desatracação.

Lembrando o escritor A. Huxley: "Experiência não é o que aconteceu com você, mas o que você fez com o que lhe aconteceu."

Abraços.

G.Maier por e-mail em 15/06/2011

Bem lembrado

Meu caríssimo amigo Ventura,

Seu artigo está irretocável. A Autoridade Marítima tem o dever de explicar as razões que a fazem seguir esse rumo. Um Seminário, um debate, uma mesa-redonda poderia ajudar os "brancos" Oficiais da Marinha Mercante a entenderem esses critérios tão "evidentes", que contrariam, a lógica, o costume internacional, a consideração pela profissão e a nossa inteligência.

Ah, é bom lembrar um outro maravilhoso incentivo que a carreira de Prático oferece: a quase nenhuma responsabilidade em caso de acidentes...

Abraço decepcionados.

Wesley Collyer por e-mail em 15/06/2011

Modéstia do escritor e poeta

Caro Ventura:

Agradeço o recebimento e especial deferência de publicar o artiguinho sobre o Avenida e de divulgar meu "Prisioneiro da Liberdade"

Parabéns pelo excelente nível da publicação.

Edson Areias por e-mail em 15/06/2011

Bom senso. Cada um na sua

Cmte. Ventura, saudações marinheiras!

Li seu texto sobre o concurso da praticagem que "azula no horizonte", no próximo mês de agosto. Concordo em tudo que o Sr menciona. Em tudo! Acrescento que o Brasil, talvez por ainda ser um país jovem e, portanto, imaturo em alguns temas importantes, peca por permitir o ingresso de outros profissionais no processo seletivo para Praticante de Prático. Em minha opinião, apenas os profissionais nas categorias CCB e CLC, e ainda assim com seus respectivos certificados STCW atualizados na Regra II/2, poderiam concorrer a uma vaga da praticagem.

Por se tratar de uma navegação restrita e obrigatória, onde o excesso de zelo pela segurança da navegação é a tônica do próprio objetivo da existência da praticagem, a prática marinheira (e daí o nome "praticagem") é a base para que os comandantes de navios sintam-se devidamente assessorados por profissionais cuja experiência marítima é similar a deles. Sabemos que um erro causado pela falta de experiência pode originar problemas diversos, incluindo os da esfera ambiental, criminal ou penal. É inadmissível a expectativa de que esta prática marinheira seja adquirida em apenas um ano, exercendo a função de praticante de prático.

Como não gostaríamos de ver cirurgiões sem o devido estudo e a prática da medicina, ou juízes no STF sem a devida formação e experiência na linda carreira jurídica, ou almirantes que não tenham sólida formação naval e militar, não podemos admitir que o ápice da carreira de um marítimo, comandante ou prático, seja preenchido por outros profissionais, mesmo com seus admiráveis intelectos, mas originários de outras profissões, importantes, mas distantes do dia-a-dia marítimo. É um paradoxo perigoso, uma contradição lógica da própria existência da praticagem brasileira, que deve estar comprometida em garantir a segurança da navegação em área restrita. Será que nos submeteríamos a uma cirurgia no estômago com um profissional cuja formação original é em Ciências Náuticas?

Fica aqui meu protesto, sincero e objetivo (e solidário ao seu!), e sem desmerecer, obviamente, todos aqueles que conquistaram a possibilidade de exercer a profissão de prático, mesmo sem ser marítimo de carreira, já que a regra oficial do processo seletivo assim permitiu. Resta-nos pressionar as autoridades para que o bom senso prevaleça nos processos seletivos futuros, eliminando os inevitáveis comentários de que a regra atual foi feita (e assim será mantida) para atender objetivos estritamente pessoais, e nada nobres, de uma minoria.

Bons ventos a todos os marítimos e práticos!
Marcelo Dotta Da Silva por e-mail em 14/06/2011
EFOMM/CIAGA 1988

Artigo oportuno

Bastante oportuno o artigo do Comte. Ventura "Mais um concurso para praticante de prático" publicado na última edição da Revista Eletrônica do CCMM. O Comte. Ventura mostra uma percepção aguda do assunto. Também sou daqueles que advogam que a função de prático seja exercida exclusivamente por pessoal oriundo da Marinha Mercante ou Marinha do Brasil. As razões são óbvias e estão ligadas à experiência anterior tão necessária ao exercício da função.

Abraços
Marcus Vinicius Arantes por e-mail em 07/07/2011

Arte, Cultura & Eventos



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.

Homenagem do CCMM aos 13 anos da Transpetro



“O apagão que mais tememos é o “apagão” do patriotismo, da esperança, da nossa bandeira nos mastros dos nossos navios e da oportunidade para os tripulantes brasileiros”.

Trecho do discurso proferido pelo Comandante Álvaro José de Almeida Junior, presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, no almoço promovido pelo CCMM no Hotel Guanabara Palace, no dia 22 de junho de 2011, em homenagem à Transpetro pela passagem dos seus 13 anos. O Comte. Álvaro complementou:

“Só conquistam o mundo os que ousam; os burocratas não conseguem, sequer, escrever uma

página na história. A TRANSPETRO, no mar, cumpre a sua missão”

E concluiu: “Parabéns pela ousadia, pela determinação e principalmente pela coragem com que enfrentam e solucionam os problemas que se apresentam. Não existem grandes marinheiros sem grandes tormentas.” ([Ler na íntegra](#))

O evento reuniu destacados Chefes Navais da ativa e da reserva, Armadores, Autoridades, Líderes Sindicais, Presidentes e Diretores de entidades ligadas à comunidade marítima, além de destacados associados do Centro dos Capitães.

O presidente do Sindmar, Severino Almeida, em seu pronunciamento, destacou o Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), como sendo o “Estado brasileiro voltando a navegar” e acrescentou: “A frota da Transpetro não entrou na curva da morte graças ao Promef. Por isso, expresso o reconhecimento dos trabalhadores marítimos à atuação do Presidente da empresa, Sérgio Machado, que levou adiante este Programa”.

Agradecendo a homenagem em nome da Transpetro e de seus funcionários o Presidente Sérgio Machado destacou em sua fala:

“Para ser soberano, um país precisa ter capacidade de transportar suas riquezas e a Marinha Mercante terá sempre esse papel. O mundo atual é multipolar e os países emergentes são as novas locomotivas da economia. O Brasil já é uma força econômica mundial. Este projeto (Promef) pertence à sociedade brasileira e tem que continuar, pois movimenta nossa economia. Queremos juntar esforços e que estas nossas riquezas mudem para melhor a vida dos brasileiros”.

Transpetro lança ao mar o quarto navio do Promef



A Transpetro lançou ao mar no dia 30/06, no Estaleiro Mauá, em Niterói, o quarto navio do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef). O navio de produtos foi batizado de “Rômulo de Almeida”, em homenagem ao político, economista e professor baiano que participou, nos anos 1950, da criação da Petrobras. Na cerimônia, foi realizado também o batimento de quilha do quarto navio de produtos contratado junto ao Mauá. O Centro dos Capitães participou do evento com a presença do seu presidente CLC Álvaro José de Almeida Junior, dos Vice-presidentes CLC Francisco César Monteiro Gondar e CLC Jones Alexandre Barros Soares e da maioria dos diretores.

Almoço de meio de ano



O departamento de aposentados do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante promoveu um almoço de confraternização de meio de ano, entre seus associados, no dia 25 de junho de 2011, coincidentemente Dia do Marítimo (mundial), no restaurante do Hotel São Francisco no Rio de Janeiro.

Ao evento estiveram presentes vários mercantes e suas famílias que se confraternizaram em um ambiente de camaradagem e cordialidade com uma pitada de saudosismo.

O Centro dos Capitães, representado no evento, parabeniza o Departamento de Aposentados do Sindmar pela iniciativa.

[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 flutuando nosso navio carregado de orgulho e vontade de ajudar sem interesse.

Você poderá fazer isso virtualmente visitando nosso site: www.centrodoscapitães.org.br

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

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^a de Copacabana, 807 / 406.
Tel.: (021) 2549-9552

www.clinicaeffetiva.com.br
souzalimaa@terra.com.br

PENSAMENTOS INESQUECÍVEIS

O sentido da vida consiste em que não tem nenhum sentido dizer que a vida não tem sentido.

Niels Bohr (1885-1962)

PROVÉRBIOS POPULARES

TRADUÇÃO LIVRE

“Hunger is the best seasoning”

A fome é o melhor tempero.

Editor responsável pela “Revista Eletrônica”
CLC Luiz Augusto Cardoso Ventura
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@centroscapitaes.org.br