



**CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE**

**O MAR É NOSSO COMPROMISSO**

**RIO, 15/10/11  
No: 88**

**Revista  
eletrônica**

**On-line**

## **Dia Marítimo Mundial**

### **Uma resposta dirigida à pirataria**

*Mensagem do Secretário Geral da Organização Marítima Internacional alusiva ao Dia Marítimo Mundial, 2011. (\*)*

**D**esde os idos de 1980 até recentemente, a campanha antipirataria da IMO esteve focada nos estreitos de Málaca e Cingapura e no Mar do Sul da China. Graças a esforços conjuntos, a pirataria naquelas águas foi significativamente reduzida.

Entretanto, atualmente, este espinhoso problema vem se manifestando em outras partes do mundo, mais notadamente – mas não apenas – nas águas ao largo da costa da Somália, no Golfo de Aden, no Mar Árábico e em parte do Oceano Índico. Navios transportando óleo proveniente do Golfo Pérsico e do Golfo de Aman estão na mira dos piratas, os quais se tornaram mais atrevidos, audaciosos, agressivos e violentos e parecem estar bem mais organizados.

Sequestro e resgate têm sido os modos de operação no caso da Somália e existem centenas de marítimos presentemente sendo mantidos reféns a bordo de navios sequestrados, durante períodos de seis meses em média.

Estudo recente revelou alarmantes estatísticas. Durante 2010, 4185 marítimos foram atacados por piratas usando armas de fogo, sendo que 1090 foram feitos reféns e 488 sofreram significativo abuso psicológico ou físico.

Além disso, a economia mundial também sofre – estima-se um prejuízo anual entre 7 e 12 bilhões de dólares. Muitos navios passaram a não mais transitar pelo Golfo de Aden, optando pela rota do Cabo da Boa Esperança, aumentando o percurso de suas viagens, com todos os custos decorrentes.

Foi por todas essas razões que a IMO resolveu não apenas considerar o combate à pirataria como tema para o Dia Marítimo Mundial, mas também um tema central para os seus trabalhos neste ano, e por quanto tempo for necessário. Um plano de ação multifacetado foi desenvolvido, já que o problema da pirataria tem raízes diversificadas e profundas. Assim, o plano se coaduna com ações das Nações Unidas, alianças de Estados, governos agindo coletiva ou individualmente, forças militares, companhias de navegação, operadoras de navios e tripulações. Todos têm uma parte crucial a cumprir, de modo a abolir do mundo a ameaça da pirataria.

Para aliviar essa inaceitável situação, nenhum esforço deve ser poupado. As companhias de navegação devem assegurar-se de que seus navios rigorosamente aplicam diretrizes da IMO e as Melhores Práticas, desenvolvidas pela Indústria. Em particular, devem resguardar-se os navios mais vulneráveis, com baixa borda livre e pouca velocidade.

Já se teve algum sucesso na empreitada de combater a pirataria, entretanto, muito ainda há por fazer, incluindo a captura, julgamento e punição para todos aqueles envolvidos na pirataria, o rastreamento do dinheiro do resgate e o confisco dos ganhos oriundos dos crimes de sequestro. Espera-se que a escolha do tema para 2011 tenha sido um ponto em que fiquem focados todos aqueles que podem fazer a diferença no esforço de combate à pirataria.

Enquanto isto, nossos pensamentos e orações estão com aqueles marítimos que, no presente momento, estão nas mãos dos piratas. Possam todos eles ser libertados em boas condições e retornar em breve às suas famílias

EFTHIMIOS E. MITROPOULOS  
Secretário Geral da IMA

(\*) Lida pelo Comte. Álvaro José de Almeida Júnior, Presidente do Centro dos Capitães, na cerimônia realizada no CIAGA, em 29/09/11, alusiva a data.

## Comentário

### Construção naval no Brasil

---

Fábio Mello Fontes (\*)  
[fmfontes@globo.com](mailto:fmfontes@globo.com)

Não é que sejamos contra o Brasil e os brasileiros, como alguns queridos colegas e amigos podem interpretar. Muito pelo contrário. Contudo, construir um navio não é o mesmo que construir uma casa. Navio precisa de técnicos de alta qualidade, é trabalho de altíssima precisão, onde não cabe o típico "mais ou menos" tão característico de nossos operários. Na construção naval, a unidade de medida é o milímetro! Não dá para fazer um bom navio com a mão de obra brasileira de hoje. Precisamos com urgência preparar esta mão de obra. Precisamos preparar escolas para todas as funções que um estaleiro exige. Parece que estão empregando pedreiros e canavieiros para construir navios! É o fim da picada. Primeiro a mão de obra, depois, ou concomitantemente, os estaleiros. Todos sabem que o brasileiro médio quer emprego, não quer trabalho. Após qualificar boa mão de obra, podemos começar a construir navios. Para que o Brasil construa um navio igual a um navio coreano, se passarão alguns séculos. Tiro esta conclusão pelo que conheço da mão de obra brasileira, e pelo que conheço dos atuais navios construídos na Coreia do Sul. Também digo que muitos e muitos anos se passarão, até que possamos competir com os coreanos e japoneses nos quesitos preço, prazo e qualidade. Talvez jamais haja esta possibilidade. Desculpem-me a aparente agressão ao patriotismo de alguns colegas, mas precisamos dizer as verdades, para que possamos iniciar as correções de rumo que se fazem necessárias nos programas de qualificação de mão de obra – o calcanhar de Aquiles de nossa embrionária construção naval. Não devemos só pensar em adquirir navios mais baratos e melhores na Ásia, mas devemos e podemos iniciar um amplo programa de preparação de material humano para que venhamos a ter, no futuro, uma construção naval competitiva. Será que chegará este dia? Que nossa construção naval venha a se consolidar, não tenho dúvida, pelo apoio que está recebendo do governo Lula-Dilma. Para que venha a se tornar competitiva, duvido que isto ocorra algum dia, com esta realidade atual. Teremos apenas uma construção naval patriota, nunca competitiva. Se a questão é apenas patriotismo, vamos lá: uma indústria naval patriota. Não seremos competitivos com as leis trabalhistas brasileiras, não com o país caríssimo que é o nosso, em tudo e por tudo, se comparado com qualquer outro do mundo atual! Afinal, temos a gasolina mais cara do planeta terra, temos os automóveis piores e mais caros do mundo. Acham que estou exagerando? Não estou não! Deixemos de ufanismo barato e implantemos urgentemente um programa sério de preparação de novas gerações para o trabalho qualificado que o país precisa. Os pedreiros brasileiros são uma lástima. Impossível haver algo pior. Imaginem o padrão atual do pessoal que trabalha em estaleiros!

Caros colegas e amigos diletos, precisamos mobilizar nossa sociedade e nossos políticos para esta dura realidade: não temos gente de qualidade para construir um novo Brasil. Urge que trabalhem duro para reverter este quadro e possamos então crescer com consistência.

Devo lembrar aos colegas que os melhores navios do mundo, hoje em dia, são os construídos nos Estados Unidos (que estão fora da competição mundial) e na Alemanha (que também não tem preço para competir). Com qualidade e competitividade, só na Coreia do Sul e no Japão. Por enquanto.

Tudo depende de nós. Somos nós os responsáveis pelo futuro do Brasil. Ninguém fará por nós o que nós mesmos devemos e podemos fazer.

(\*) **Presidente da Praticagem de Santos**

## Atividade solar pode influenciar sinal de GPS

---

Em fevereiro de 2011 uma forte erupção solar irrompeu causando uma grande tempestade solar que pode ser a primeira de muitas tendo em vista que o sol vai atingir picos de atividade magnética em 2012 e 2013. A NASA está extremamente preocupada sobre os efeitos destas tempestades, alertando que a sociedade moderna depende cada vez mais de sistemas de alta tecnologia como os GPS's e comunicação por satélite que são afetados por estes fenômenos solares. Em junho de 2011, aconteceu um fórum de meteorologia espacial para discutir métodos de previsão de tempo solar e tentar minimizar seus efeitos. "O Sol está acordando de um sono profundo e nos próximos anos esperamos níveis de atividade solar muito mais intensos. Ao mesmo tempo, nossa sociedade tecnológica tem desenvolvido uma sensibilidade sem precedentes a tempestades solares. A intersecção destas duas questões deve ser discutida" - disse Richard Fisher, chefe da divisão de Heliofísica da NASA, acrescentando: "Acredito que estamos no limiar de uma nova era na qual a previsão do tempo espacial pode influenciar em nossas atividades diárias tanto quanto a previsão do tempo terrestre".

Em relação às atividades de segurança da navegação, quais seriam os efeitos de uma grande tempestade geomagnética, especialmente em tempos onde os navegadores atuais confiam muito na posição GPS?

Peter Chapman-Andrews, diretor do Royal Institute of Navigation (RIN) inglês alerta: "Estamos nos aproximando de um período de intensa atividade solar a qual terá grande efeito nos sinais GNSS, sendo o GPS um deles. É também verdadeiro que outros sistemas serão afetados, e, a falha no recebimento destes sinais, pode levar à degradação no desempenho do sistema ou até completa falha".

Logo, o RIN tem sido uma das muitas vozes chamando a atenção para a necessidade de criação de sistemas alternativos baseados em terra e declara no seu relatório de 2010: "O Global Navigation Satellite Systems (GNSS) fornece atualmente informação de posição e tempo de grande confiabilidade, sob circunstâncias normais. Porém, vulnerabilidades são reconhecidas e podem levar a falhas locais ou regionais. Portanto, faz-se mister desenvolver um método alternativo com alcance mundial e que seja referenciado em bases terrestres a fim de prover uma fonte acurada de posição e tempo que possibilite posição confiável no mar, terra e ar. Esta declaração substitui a sua anterior, emitida pelo RIN em 2004 e que recomendava fortemente que o Loran-C seja este sistema backup.

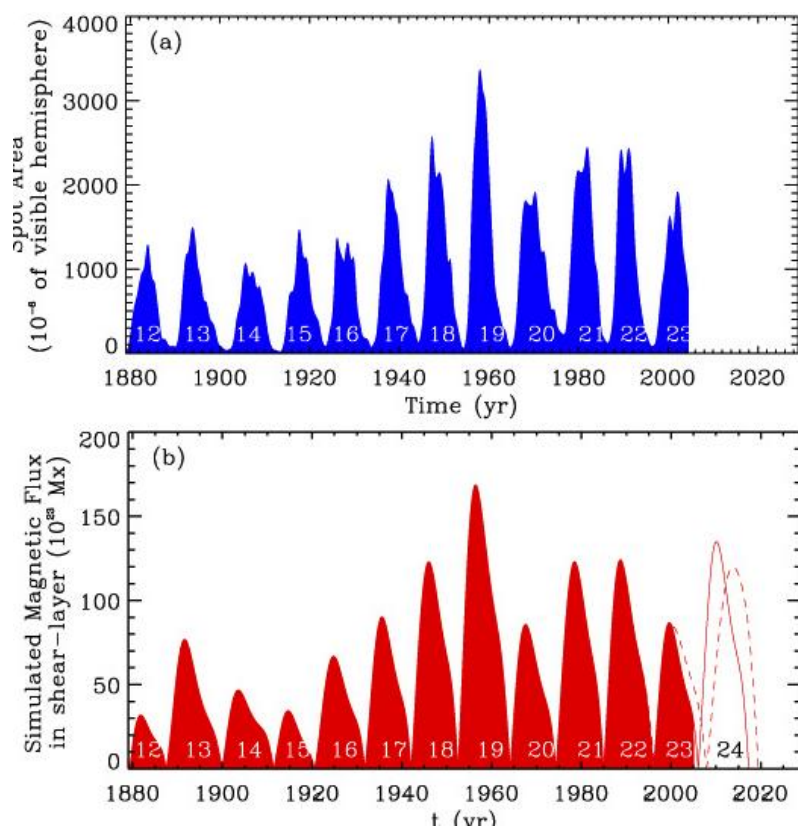
Muitos marítimos confiam excessivamente no dado de posição e hora do GPS sem usar métodos alternativos de navegação para confirmar sua posição. Exemplos têm sido encontrados em inspeções de navios como:

- Navios sem almanaque náutico e logo sem condições também de efetuar cálculo de desvio da agulha padrão.
- Navios em que não foram encontrados registros de cálculos astronômicos.
- Navios que não efetuam compensação da agulha padrão ou que não sabem utilizar o diagrama emitido pela firma compensadora.
- Navios sem publicações náuticas atualizadas.
- As repetidoras das agulhas giroscópicas apresentaram grande desvio em relação à giro master.
- Navios em que as agulhas giroscópicas principais não seguem o estipulado no plano de manutenção da empresa.
- O relógio de bordo não estava atualizado e não existia cronômetro a bordo.

Nas embarcações acima, facilmente constatamos que a única navegação possível se faz através do GPS. Contudo, em tempos onde a atividade solar aumenta, podendo haver longos períodos onde a posição GPS pode ser incorreta, Comandantes prudentes devem cada vez mais encorajar seus oficiais a usar métodos tradicionais de navegação, como: navegação astronômica, marcação visual e radar, Série de Traubb, Parallel Index, etc, e também desenvolver algum referencial de navegação estimada. Além disto, o cálculo da variação magnética também deve sofrer alguma influência da atividade solar.

Como diziam os mais antigos, o verdadeiro navegador encontra a posição do seu navio por, no mínimo, dois métodos distintos.

Gráfico de atividade solar. Observem que o ciclo 24 atinge seu pico em 2012.



Fonte: Revista Seaways do Nautical Institute, edição de agosto de 2011. Autor: Captain TIM Grime MNI  
- Original em inglês - Tradução livre  
- Colaboração do CLC Jones Soares

### **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.centrodoscaptães.org.br](http://www.centrodoscaptães.org.br)

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

## Norma disciplina a retirada de resíduos de embarcações

---

A Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ - publica resolução (Nº 2.190, DE 28-07-2011) que dispõe sobre a retirada de resíduos de embarcações.

A Resolução tem por objetivo disciplinar a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações em áreas sob a jurisdição de instalações portuárias brasileiras, bem como serviços prestados em instalações portuárias de uso público e em terminais portuários de uso privativo (TUP), localizados dentro ou fora da área do porto organizado, em estações de transbordo de cargas (ETC) e em instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4), incluindo as respectivas áreas de fundeio, sem prejuízo para a legislação específica de gestão de resíduos, como aspectos relativos à vigilância sanitária, agropecuária e fitossanitária.

São considerados resíduos de embarcação: resíduos sólidos, semi-sólido ou pastoso, e líquido gerados durante a operação normal da embarcação, tais como: resíduo hospitalar ou de saúde, água de lastro suja, água oleosa de porão, mistura oleosa contendo químicos, resíduos oleosos (borra), água com óleo resultante de lavagem de tanques, crosta e borra resultantes da raspagem de tanques, substâncias químicas líquidas nocivas, esgoto e águas servidas, lixo doméstico operacional, resíduos de limpeza de sistemas de exaustão de gases e substâncias redutoras da camada de ozônio.

A Resolução se enquadra em um dos módulos do sistema GISES- Global Integrated Shipping Information System da IMO e faz parte do Port Reception Facilities.

As etapas do serviço de retirada de resíduos de embarcações são: as coletas, o acondicionamento e segregação dos resíduos a bordo da embarcação, o transbordo ou remoção para terra, a armazenagem temporária, quando couber, em área dedicada a essa função, dentro ou fora da instalação portuária, sempre sob responsabilidade do prestador do serviço, como também o transporte e a destinação em locais adequados.

Algumas regras básicas para recepção de resíduos de navios:

- Os navios devem entregar seus resíduos nas instalações de recepção antes de deixar o porto (segregação adequada, embalados e lacrados);
- Os navios devem entregar notificação prévia dos resíduos que vão descarregar (quantidade, qualidade, instalações de recepção);
- Os navios devem pagar uma tarifa obrigatória para cobrir os custos das instalações de recepção.

Fonte: ANTAQ



## Histórias de animais a bordo.

---

CLC **Mateus** Tavares Rocha – (Comandante do N/T “Itaituba”)  
navio.itaituba@transpetro.amosconnect.com

Os marinheiros mais antigos têm muitas histórias de animais a bordo para contar.

Quando a Saúde dos Portos era menos rigorosa e os tripulantes podiam ter animais a bordo, vários navios adotavam algum animal como mascote, em geral papagaio ou outros pássaros, gatos e cachorros.

Marinheiros do “Lloyd Bahia” contavam que em um porto do nordeste, subiu pela escada de portaló um vira-lata em busca de comida e logo foi adotado e batizado de Lloyd em homenagem à Companhia.

O animal era muito esperto e logo aprendeu a rotina de bordo: quando o mar estava revolto nunca ia ao convés e na chegada dos portos, assim que era arriada a escada, era o primeiro a baixar terra.

Assim como os marinheiros chegavam aos portos “secos” para ver as meninas, o Lloyd não fugia à regra: também se mandava atrás dos seus pares, mas jamais perdeu o navio. No caso dele se distrair além da conta, bastava um apito longo para o Lloyd disparar em direção ao navio, subir a escada e ficar no convés todo serelepe acompanhando a manobra de desatracação.

# Arribada evitada

---

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

Na década de 70 as comunicações a bordo ainda eram muito precárias. Os navios eram dotados de estação radiotelegráfica guarnecida por pelo menos um oficial radiotelegrafista que mantinha o navio em comunicação com terra e outros navios através de telegramas oficiais e particulares utilizando-se de um manipulador e do decantado código Morse. Outra possibilidade era a radiofonia que sofria inúmeras restrições, sobretudo quando o navio se afastava muito de terra.

No comando do N/T “Bragança”, navio de 132.000Tpb da Fronape, em uma viagem do Rio de Janeiro para o Mediterrâneo, deparei-me com uma situação em que a estação rádio era de uma ajuda inestimável. Um tripulante apresentou um problema de saúde e a comunicação com terra, com o setor médico da companhia, era muito importante.

Antes de cruzarmos o través de Recife, último ponto mais próximo do território nacional na derrota do navio, e já com rumo para o Arquipélago de Cabo Verde, fui notificado pelo enfermeiro de bordo de que o 2o Oficial de Máquinas apresentava um quadro de manifestação alérgica. Algumas regiões do seu corpo apresentavam vermelhidão com tendência para a formação de bolhas. Contatamos o setor médico da Fronape, mais exatamente o seu titular, o saudoso Dr. Virgílio, que orientou o enfermeiro a administrar determinado antialérgico.

Seguiram-se algumas horas à primeira medicação e o sintoma não regrediu, pelo contrário, se expandiu por quase todo o tronco do oficial.

Cruzamos o través de Recife e, através da difícil comunicação radiotelefônica, passávamos a situação para o médico, sempre com a notícia de que o paciente não apresentava melhora. Este, sem alternativa, só alterava a dosagem do antialérgico.

Vinte e quatro horas afastados do través de Recife, para o norte, a situação do oficial piorou. Bolhas, agora formadas, tomaram conta do tórax, do rosto e do couro cabeludo do segundo maquinista. Seu aspecto era realmente apavorante. O Dr. Virgílio, acionado com as dificuldades de comunicação cada vez maiores à medida que o navio se afastava, ao ser informado de que o quadro se agravava, sem opção, passou para mim a responsabilidade do que fazer: “Comandante faça o que achar melhor”, um eufemismo para quem queria dizer: arribe para o porto mais próximo.

Esta era realmente a alternativa mais lógica já cogitada pelo Imediato e pelo Chefe de Máquinas, além do próprio paciente que, com razão, insinuava vez por outra seu desejo de desembarcar. Acontece que uma arribada forçada implica em inúmeras consequências e tem que ser muito bem pesada. O ETA no porto de descarga fica comprometido, autoridades portuárias, agência e companhia precisam ser informadas, termos lavrados, etc.. Além do mais, naquelas circunstâncias, com o navio carregado num calado de 16 metros, a aproximação da barra do porto de Recife teria de guardar uma distância bastante prudente o que requeria a organização de uma eficiente logística para o resgate do tripulante fora de barra envolvendo um rebocador de alto mar ou mesmo um helicóptero.

Na verdade, proteger a vida de um tripulante, é muito mais importante do que qualquer despesa ou transtorno burocrático que a atitude tomada para esse fim venha a causar. Eu não poderia colocar em risco sua vida, mas tinha também o dever de zelar pelo interesse do armador. Eu temia que, depois de tomar a decisão de arribar e acionar essa enorme infra-estrutura, nas 24 horas necessárias para chegar à barra de Recife o tripulante mostrasse sintomas de melhora.

Resolvi tomar a atitude que me pareceu mais sensata. Reuni os oficiais, os suboficiais, inclusive o enfermeiro, e os principais da guarnição, solicitei que todos observassem visualmente o estado do tripulante (eram 1000 horas) e informei que prosseguiria viagem até as 1000 horas do dia seguinte quando todos voltariam a examinar a situação. Se o estado do tripulante piorasse ou mesmo se mantivesse estável, eu arribaria para Recife. Se, pelo contrário, fosse constatada qualquer melhora, o que significaria que o antialérgico estaria começando a fazer efeito, a viagem continuaria. Com o assentimento de todos uma Ata de Deliberação foi registrada e firmada no Diário de Convés.

Às 1000 horas do dia seguinte, conforme combinado, todos se reuniram na enfermaria para examinar o tripulante. Não foi preciso nenhuma perícia mais detalhada. A regressão das erupções era visível e a melhora no estado geral do paciente era incontestável. Concluir que a tendência dali em diante era só de melhora tinha uma lógica irrefutável.

A viagem prosseguiu, uma arribada foi evitada e o tripulante voltou à normalidade.

---

# Também tenho saudades da E.L.M.A.

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



atracado próximo ao meu *Lóide Guatemala*. Onde estivesse um “Bomba”, um “Baía” ou um “Cabo” era quase certa também a presença de um “Rio” ou um “Lago” argentino com aquela chaminé típica - uma bandeira com uma âncora centrada em duas faixas brancas cruzadas em banda e contrabanda dispostas em campo azul. Podemos dizer que, pela semelhança na estrutura e no conjunto de suas rotas, a E.L.M.A. era “o Lloyd da Argentina”.

À minha época na Marinha Mercante a E.L.M.A tinha uma frota de 43 navios, entre cargueiros e navios de passageiros. Dentre os cargueiros, a grande maioria foi batizada com nomes de rios e lagos argentinos.

Os “Rios” eram em maior número – 26. Os “Lagos” eram cinco. Esses navios, embora tivessem esses nomes padronizados não compunham uma



classe como eram os “Bombas”, por exemplo. Muitos diferiam uns dos outros e foram construídos em estaleiros diferentes.

Dentre os “Rios”, 07 eram ingleses (*Rio Belen, Rio Belgrano, Rio Bermejo, Rio Chico, Rio Santiago, Rio Segundo, Rio Tercero*), 07 italianos (*Rio Cuarto, Rio de La Plata, Rio Gallegos, Rio Jachal, Rio Lujan, Rio Quinto, Rio Tunuyan*), 03 americanos (*Rio Aguapey, Rio Araza, Rio Atuel*), 03 iugoslavos (*Rio Carcaraña II, Rio Colorado II, Rio Corrientes II*), 03 dinamarqueses (*Rio Iguazu, Rio Mendoza, Rio San Juan*), 01 alemão (*Rio Juramento*), 01 sueco (*Rio Primero*) e 01 espanhol (*Rio Salado*). Cinco deles eram para carga refrigerada e 18 tinham

acomodações para 12 passageiros. Houve alguns outros “Rios” em períodos anteriores e posteriores à minha permanência na Marinha Mercante.

Dos cinco “Lagos” existentes na época, três eram iugoslavos (*Lago Lacar, Lago Hahuel Huapi, Lago Trafal*) e dois de construção argentina do estaleiro A. F. N. E. Astilleros y Fábricas Navales del Estado (*Lago Alumine e Lago Argentino*). Eram navios mistos, todos com capacidade para 12 passageiros.

Os demais navios tinham nomes de cidades, regiões, personalidades e ex-presidentes argentinos. Navios de passageiros eram quatro (*Corrientes, Libertad, Mendoza e Santa Fé*). Além deles, os já citados *Rio de La Plata, Rio Jachal e Rio Tunuyan* eram mistos com uma capacidade de passageiros maior que os demais. Acomodavam 116 passageiros.

Em julho de 1989 começa a se desenhar o fim da E.L.M.A., quando o governo argentino interveio na empresa, destituindo sua diretoria e nomeando um interventor para iniciar os procedimentos de privatização. Para tal, a empresa foi dividida em duas, ambas colocadas à venda para o setor privado. Ao cabo de três leilões realizados de 1991 a 1994, não apareceram compradores interessados. Assim, o



governo optou por sua liquidação, dando fim à maior armadora estatal do país. Mais uma vez, à semelhança com o nosso velho e saudoso Lloyd Brasileiro.



Fonte: HISTAMAR – Historia y Arqueologia Marítima

\*\*\*\*\*

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



## Libra adquire controle de Aeroporto Internacional de Cabo Frio

O grupo Libra fechou a compra do controle acionário da concessionária que explora o Aeroporto Internacional de Cabo Frio, na região dos Lagos do Rio de Janeiro. O Libra, com atuação em terminais portuários e logística, comprou 60% da Costa do Sol Operadora Aeroportuária, empresa que tem o direito de explorar o aeroporto até 2023 em uma concessão que poderá ser renovada. Os outros 40% da concessionária estão em mãos de uma holding que reúne cinco sócios pessoas físicas. A Libra não informou o valor do negócio.

O aeroporto de Cabo Frio é especializado em carga aérea e vem crescendo na prestação de serviços para a indústria de petróleo e gás uma vez que o município está situado próximo à região produtora da Bacia de Campos.

Fonte: Francisco Góes / Valor Econômico

## Navio brasileiro parte para primeira missão da ONU no Líbano

---

O governo brasileiro informou que enviou, dia 4/10, um navio da Marinha do Brasil para se juntar à Força Interina das Nações Unidas no Líbano, Unifil. A cessão da embarcação equipada com aeronave e até 300 tripulantes foi aprovada pelo Congresso nacional no último dia 28.

A decisão atendeu a um pedido do governo que foi baseado em argumentos elaborados pelos ministros da Defesa, Celso Amorim, e das Relações Exteriores, Antonio Patriota. Segundo os ministros, o Brasil está demonstrando assim seu compromisso com a promoção da paz no Oriente Médio.

A missão da ONU no Líbano foi reforçada pelo Conselho de Segurança após o conflito de 2006 no país. O navio brasileiro deverá ajudar a monitorar o tráfego da costa libanesa para impedir violações do embargo de armas ao Líbano.

Segundo o Departamento de Operações de Paz, a Unifil tem cerca de 12 mil boinas-azuis no país árabe. A participação do Brasil na reconfiguração da missão foi iniciada este ano com a chegada do contra-almirante brasileiro, Luiz Henrique Caroli. Ele comanda a força-tarefa marítima que conta atualmente com 800 militares.

Segundo uma nota do Itamaraty, o navio brasileiro se juntará a embarcações de outros países incluindo Alemanha e Turquia.

Fonte: Jornal do Brasil/Leda Letra

## Primeira plataforma da OSX chega ao Rio de Janeiro



Chegou ao Rio de Janeiro, dia 06/10, a primeira unidade de produção da OSX, estaleiro do grupo do empresário Eike Batista, e a previsão é que até o fim do ano o navio-plataforma (FPSO) comece a operar na bacia de Campos. A tripulação é estrangeira.

O FPSO OSX-1 foi construída na Coreia do Sul e customizada em Cingapura pelo estaleiro Keppel ao longo de um ano. A adaptação da unidade aos padrões nacionais começou em agosto de 2010 e em agosto deste ano saiu de Cingapura rumo ao Brasil. A unidade tem 271,75 metros de comprimento e capacidade de

armazenamento de 900 mil barris de petróleo.

O navio-plataforma vai operar no campo de Waimea, localizado em águas rasas na bacia de Campos, no norte fluminense.

A adequação da FPSO custou à empresa US\$ 610 milhões e a capacidade de produção da unidade é de 80 mil barris de óleo equivalente ao dia. A carteira de pedidos da OGX, braço petrolífero do grupo EBX, para a OSX prevê mais 4 FPSOs e 2 WHPs (plataforma fixa de produção), que totalizam de US\$ 4,6 bilhões a US\$ 4,8 bilhões.

Segundo o presidente da OSX, Luiz Eduardo Carneiro, os FPSOs OSX-2 e 3 serão construídos também em Cingapura pelos estaleiros Keppel e Jurong, respectivamente. Eles estão orçados em US\$ 775 milhões e US\$ 800 milhões.

As unidades estão sendo contratadas no exterior enquanto o estaleiro do grupo no Porto do Açu, em parceria com a coreana Hyundai, não fica pronto.

As obras de terraplanagem estão sendo preparadas e a previsão é que o estaleiro esteja totalmente concluído no primeiro trimestre de 2014. O investimento que será realizado é de aproximadamente US\$ 1,9 bilhão.

---

**O CCMM ESTÁ DISPONIBILIZANDO UM E-MAIL EXCLUSIVO PARA ASSUNTOS JURÍDICOS DE INTERESSE DOS ASSOCIADOS:**

[diretoriajuridica\\_CCMM@yahoo.com.br](mailto:diretoriajuridica_CCMM@yahoo.com.br)

## Coast Guard da Califórnia tenta determinar presença de óleo em navio afundado na Segunda Guerra Mundial

---



A Guarda Costeira assinou contrato com a firma Global Diving and Salvage Inc. para determinar se existe óleo a bordo do navio SS Montebello afundado a 900 pés abaixo da superfície do oceano a 6,5 milhas da costa de Cambria, Califórnia.

O petroleiro SS Montebello afundou depois de ter sido torpedeado por um submarino japonês em 23 de dezembro de 1943. O Montebello se partiu e afundou na vertical com sua proa avariada.

Múltiplas operações de mergulho foram realizadas entre 1996 e 2010 para levantamento do local e para determinar a

integridade do casco. Até o momento, não há sinais de vazamento e, de acordo com verificações anteriores, o casco parece estar intacto.

Um veículo especial operado remotamente será enviado para recuperar amostras de óleo e sedimentos. Técnicos da OSPR e National Oceanic and Atmospheric Administration vão realizar testes de forma independente das amostras. Observações e amostragem do naufrágio serão feitos dentro de um período de duas semanas com início em 10 de outubro de 2011. O prazo de duas semanas é considerado a melhor janela de oportunidade para fazer uma patrulha de observação a bordo do navio afundado, porque, historicamente, o clima é melhor nesse trecho específico da Costa Central.

Para mais informações sobre o SS Montebello, visite:  
<http://www.dfg.ca.gov/ospr/Admin/Montebello/index.aspx>

---

## Encalhe na Nova Zelândia

---



O contêiner "Rena", de bandeira liberiana, carregado, encalhou em um recife no litoral da Nova Zelândia no dia 6/10. O mau tempo dos últimos dias inclinou o navio lançando ao mar vários contêineres, alguns com produtos químicos. As fortes vagas provocaram também rachaduras no casco do navio tendo atingido um tanque de combustível. Mais de 150 toneladas de Fuel Oil já foram derramadas caracterizando o que as autoridades marítimas locais estão considerando o pior desastre ambiental da Nova Zelândia.

O capitão e o segundo oficial de náutica, ambos filipinos, foram indiciados e tiveram seus passaportes confiscados.

## Britânicos e americanos resgatam navio sequestrado por piratas somalis

---



Representantes do Ministério da Defesa britânico e do Ministério das Relações Exteriores da Itália informaram que navios da marinha britânica e americana resgataram cargueiro seqüestrado por piratas da Somália e libertaram a tripulação.

O cargueiro italiano MV "Montecristo" foi seqüestrado no dia 10/10 por volta das 0500 horas quando navegava a 612 milhas a leste da costa da Somália. O navio de guerra britânico RFA "Fort Victoria", que participa atualmente de operações antipirataria da OTAN ao leste do Canal de

Suez, acompanhado de uma fragata americana, atendeu ao pedido de socorro do cargueiro italiano.

Segundo relatos, a tripulação do navio, composta por italianos, indianos e ucranianos, teria se trancado em um compartimento blindado na praça de máquinas após o pedido de socorro, dificultando a ação dos 11 piratas que acabaram sendo rendidos e levados sob custódia pelos militares britânicos e americanos.

Segundo um dos piratas presos, eles teriam desferido o ataque partindo de um barco-mãe com dois barcos de alta velocidade armados com foguetes lançadores de granada, tendo sido efetuado um disparo contra o navio antes da invasão. Para comunicação entre os piratas e o barco-mãe eram usados telefones via satélite (satphone) Thuraya.



A COLUNA DO LEITOR

### **Nota do Redator:**

Nos últimos 30 dias tivemos problemas com o serviço de e-mail Yahoo. Perdemos toda nossa lista de contatos, bem como nossas pastas de arquivos, o que nos dificultou a edição desta Revista. Esta Coluna dos Leitores foi uma das mais prejudicadas. Como nosso endereço foi perdido, deixamos de receber a correspondência de nossos leitores. Pedimos desculpas por isso.

Solicitamos considerar nosso novo endereço abaixo e esperamos contar com as manifestações dos nossos amigos para o próximo número.

[luizaugustocardosoventura@yahoo.com.br](mailto:luizaugustocardosoventura@yahoo.com.br)

## A caixa que encolheu a Terra

---

*Como o contêiner barateou o transporte e revolucionou o comércio mundial*

Giuliano Guandalini

Convencionou-se dizer que o avião, as telecomunicações e a internet viabilizaram a globalização ao derrubar fronteiras e encurtar distâncias. Do ponto de vista do comércio mundial, no entanto, nenhuma invenção teve mais impacto do que o contêiner – aquela grande caixa metálica com tamanho padronizado internacionalmente que pode transportar, por trens, navios e caminhões, produtos tão distintos como grãos de café e iPods. Os contêineres são uma espécie de herói esquecido da globalização, e não é difícil entender por quê. Há cinquenta anos, encher um navio cargueiro com mercadorias levava até uma semana de trabalho ininterrupto. A tarefa exigia centenas de estivadores, que, sindicalizados, transformavam os portos em centros de roubo e ineficiência – ambiente retratado nas telas pelo clássico *Sindicato de Ladrões (On the Waterfront)*, de 1954, do cineasta Elia Kazan. Graças aos contêineres, com dimensões padronizadas há quase quatro décadas, um trabalhador, operando uma grua computadorizada com seu joystick, faz o mesmo serviço num único dia sem a ajuda de estivadores. O impacto no comércio foi irreversível. O custo do frete caiu de 20% para 1% do valor final da mercadoria – uma queda de 95%. Os portos viram sua produtividade avançar rapidamente a partir de 1970 e ajudaram a deslanchar o comércio global – as exportações mundiais cresceram 500% de 1980 para cá.

O sucesso do contêiner só foi possível graças à padronização de suas dimensões. Para que isso ocorresse, países e empresas engalfinharam-se num conflito que se arrastou por toda a década de 60 do século passado. Havia certo consenso sobre a altura e a largura das caixas. Elas não poderiam ser tão amplas a ponto de não circular pelas rodovias e ferrovias nem tão altas a ponto de não passar por baixo de viadutos. O embate deu-se em torno do comprimento. Cada transportadora queria impor o seu. Nos Estados Unidos, as duas maiores empresas de transporte marítimo usavam caixas de comprimentos distintos, de 35 pés e de 24 pés, o que provocava o caos. "Se o tipo de contêiner usado por uma empresa de transportes não servisse nos navios ou trens de outras, cada companhia precisaria ter uma enorme frota para atender apenas os seus clientes", diz o economista americano Marc Levinson no livro *The Box – How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger (A Caixa – Como o Contêiner Tornou o Mundo Menor e Ampliou a Economia Mundial)*, lançado recentemente nos Estados Unidos. A falta de padronização impedia ainda que os contêineres feitos nos Estados Unidos pudessem ser usados na Europa, e vice-versa. O impasse só se dissolveu no fim da década de 60, quando a International Organization for Standardization (ISO), uma associação internacional que busca estabelecer padrões, definiu e publicou cinco dimensões básicas a ser seguidas – duas, a de 6,06 metros (20 pés) e a de 12,19 metros (40 pés), tornaram-se mais populares. Definidos os padrões, o contêiner, como uma linguagem simples e universal, passou a circular por todo o mundo.

Ninguém sabe o número ao certo, mas estima-se que existam hoje perto de 20 milhões dessas caixas metálicas em atividade. Enfileiradas, dariam quase três voltas em torno da Terra. Também é difícil precisar quem as inventou. Os primeiros contêineres foram utilizados em 1920 exclusivamente no transporte ferroviário. Mas a idéia de transportar a mesma caixa por diferentes meios de transporte só apareceu em 1956 – dois anos depois da estréia de *Sindicato de Ladrões*. O pai do atual modelo de logística de transporte de cargas foi o americano Malcom McLean, morto em 2001 aos 87 anos. McLean começou no ramo de transportes com um único caminhão e tornou-se dono de uma das maiores transportadoras dos Estados Unidos. Em 1937, enquanto aguardava a carga de seu caminhão ser lentamente retirada pelos estivadores, ele concluiu que a operação seria muito mais rápida se a carreta pudesse ser colocada diretamente sobre o navio. McLean trabalhou durante duas décadas para colocar sua idéia em prática. Em abril de 1956, o *Ideal X*, navio utilizado na II Guerra e adaptado por McLean para transportar carga, zarpou do Porto de Newark, em Nova Jersey, com destino ao Porto de Houston, no Texas, carregando 58 contêineres. Desde então, a caixa metálica se popularizou, e o transporte de mercadorias nunca mais foi o mesmo.

Publicado na Revista Veja de 04/04/2007.

# Comemoração do Dia Marítimo Mundial



O Dia Marítimo Mundial foi comemorado pela Marinha do Brasil nas dependências do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha –CIAGA, no dia 29 de setembro.

A cerimônia foi presidida pelo Comandante da Marinha Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, e teve a ordem do dia proferida pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira. O evento foi dividido em quatro significativos destaques: a leitura da mensagem do Secretário Geral da IMO Efthimios Mitropoulos



feita pelo Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, CLC Álvaro José de Almeida Júnior (transcrita na abertura desta Revista); a aposição do distintivo de Comodoro no Capitão de Longo Curso Nilson Ferreira Nunes Filho, da Transpetro, pelo Comandante da Marinha; a tradicional homenagem ao Patrono da Marinha Mercante brasileira, com aposição floral no busto do Visconde de Mauá, e o plantio de quatro mudas de ipê no Bosque onde está situado o Memorial às Vítimas da Marinha Mercante Brasileira na Segunda Guerra Mundial.

O evento, um dos mais importantes do calendário marítimo, contou com a presença dos ex-Ministros da Marinha Alfredo Karan e Sérgio Chagastelles, do ex-Comandante da Marinha, Roberto Guimarães Carvalho, representantes sindicais e

associações de classe, empresas de navegação, autoridades civis e militares e representantes dos mais diversos segmentos da comunidade marítima. O anfitrião do evento, Comandante do CIAGA, Contra-Almirante Rodolfo Frederico Dibbo, formou o Corpo de Alunos e recepcionou os convidados com muita atenção e cavalheirismo em verdadeiro dia de gala.



## Memórias de um pelego

A Diretoria do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR) e o Comandante Romulo Augustus Pereira de Souza têm a honra de convidar V.Sa. para o lançamento da segunda edição do livro Memórias de um pelego.

LOCAL: Associação Costeira do Rio de Janeiro  
Restaurante do Empedrado | Sala Roberto Leite  
Rua do Condado, 410/1 andar | Centro

DATA: 06 de setembro de 2011 (quarta-feira)

HORARIO: A partir das 18h

TRAJE: Esporte fino

WAP: (21) 3075 5794 | email: snt@sinoficialm.com.br  
(Simone ou Quêzia)



## Lançamento do livro Memórias de um Pelego (2ª. Edição)

## 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) - R\$ 15,00

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

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

**BONÉ COM LOGOTIPO DO CCMM** – R\$ 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. Sª 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 números não mentem, mas os mentirosos fabricam números.

*Itamar Franco*

### PROVÉRBIOS POPULARES

#### TRADUÇÃO LIVRE

“*Our union makes us stronger*”.

A união faz a força

Editor responsável pela “Revista Eletrônica”

CLC Luiz Augusto Cardoso Ventura

[luizaugustocardosoventura@yahoo.com.br](mailto:luizaugustocardosoventura@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@centrodoscapiataes.org.br](mailto:presidencia@centrodoscapiataes.org.br)

