



CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

**RIO, 15/11/11
No: 89**

**Revista
eletrônica**

On-line

Comentário

Contradição...

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

A Marinha Mercante brasileira é um mar de contradições. País privilegiado por um imenso litoral marítimo de cerca de 8.000 km de extensão, concentrando ao longo da costa os setores produtivos e consumidores da economia, beneficiado por condições favoráveis de navegação durante o ano inteiro, sem intempéries, o Brasil tem sua Marinha de Comércio responsável por apenas 5% do transporte de mercadorias no intercâmbio externo brasileiro.

Uma atividade de importância estratégica para o país que pode garantir o funcionamento do comércio exterior e influenciar na competitividade das exportações, é totalmente descuidada pela estratégia governamental. Nossos portos são em sua maioria sucateados, não oferecendo condições de competitividade para outros modais de transporte.

Auto suficiente em petróleo, o Brasil não incentiva a sua Marinha Mercante oferecendo-lhe combustíveis mais baratos, haja vista que este dispêndio representa 15% do custo de operação dos navios. Estranhamente o combustível para a cabotagem custa 30% mais caro que o rodoviário.

Para um país que já teve um Lloyd Brasileiro (mais de 100 anos como referência do setor), uma Companhia Nacional de Navegação Costeira e uma Companhia Comércio e Navegação, empresas que praticamente dominaram a navegação de cabotagem no Brasil, desde o início da República até a década de 80 do século passado, é muito contraditória a comparação com os dias de hoje quando, não fosse o transporte de grânéis sólidos e líquidos, não teríamos praticamente Marinha Mercante.

As contradições não são só no litoral. Nas vias interiores navegáveis também. Enquanto países desenvolvidos priorizam o modal hidroviário para o transporte de grandes cargas nós fazemos nosso transporte utilizando rodovias e caminhões.

A decantada retórica de que o Brasil não tem vocação para o mar soa muito estranha para a nossa configuração geográfica. Deveria prevalecer a assertiva contrária. Mais uma contradição.

Algumas contradições exóticas também conseguem permear o cotidiano marítimo movidas pelo desconhecimento do meio, muitas vezes através de teorias travestidas de fundamentos pretensamente científicos e ecológicos, e que, contraditoriamente, conseguem emperrar o desenvolvimento do setor.

Algumas ONGs (muito em voga atualmente), com argumentos bizarros, conseguem impor grandes prejuízos ao desenvolvimento do comércio marítimo brasileiro. Convencem o Ministério Público, com suas singulares argumentações, a paralisar obras importantes em desenvolvimento ou ainda em

projeto. Em uma dessas interferências junto ao Ministério Público, uma ONG conseguiu interromper trabalhos de dragagem e manutenção de hidrovia na amazônia com a alegação estravagante de que a circulação de comboios fluviais iria atropelar os peixes e de que o barulho das dragas iria incomodar o descanso dos índios ribeirinhos.

Recente interferência de pescadores junto ao Ministério Público, desta vez na região sudeste, no Rio de Janeiro, provocou a restrição de fundeio de navios de passageiros na Enseada de Búzios. Segundo a Procuradoria da República no Rio de Janeiro, foi acatada a argumentação dos pescadores da área que afirmaram que a âncora dos navios matava os peixes e provocava crateras no fundo do mar e, com seu arrasto, afetava também o leito marinho.

Se essas extravagantes teorias se disseminarem e forem acatadas pelas autoridades dos nossos principais portos o Brasil fecha para balanço.

Pessoal

Lá como cá...

Ninguém mais quer embarcar

Companhias de Navegação e Operadoras européias alertam para a escassez de pessoal na Marinha Mercante.

Os marítimos passam meses sem ver suas famílias e vivem em um espaço confinado onde poucos se acostumam com a monotonia, a solidão e a falta de privacidade. Eles sofrem mais do que ninguém as intempéries dos oceanos, o frio e o rigor do trabalho diário no mar e, embora não digam, por suas cabeças e de seus entes queridos sempre paira o perigo de naufrágios, da violência dos fenômenos naturais do mar e, mais recentemente, da pirataria. A profissão de marítimo está entre as mais difíceis do mundo, embora a atração desta vida aventureira nômade, recompensada com um salário que não é fácil de encontrar em terra, tenha garantido aos empresários a oferta de mão de obra abundante, preparada e profissional.

Até agora. Porque as Companhias de Navegação da União Europeia, que representam 41% da frota mercante mundial, começam a notar uma escassez alarmante de marítimos dispostos a embarcar, uma tendência que ameaça sua competitividade e suas necessidades e previsões de expansão.

Os navios da UE arrolam mais de 450.000 profissionais, mas apenas 160.000, ou cerca de 35%, são de nacionalidade da comunidade. E o problema é que, segundo os especialistas, há cada vez menos profissionais europeus capacitados a ocupar cargos superiores a bordo (capitães, Imediatos, oficiais de máquinas...)

“É uma questão de dinheiro. As companhias de navegação que pagam bons salários não têm dificuldade para encontrar oficiais nacionais, ao contrário das que pagam pouco”, disse um dirigente sindical na Galícia. “Na Espanha, algumas companhias tem disponível para embarque tripulações estrangeiras, sobretudo de Cuba, Peru, Argentina e Colômbia, dispostos a cobrar menos”. O sindicalista conclui com um exemplo prático: “Talvez você encontre um Chefe de Máquinas cubano disposto a cobrar 2000 euros ao mês, mas não um espanhol”.

Os salários da frota européia variam muito de acordo com o contrato de cada empresa, do registro ou da bandeira do navio. Não existe uma tabela única, embora a Federação Internacional de Trabalhadores em Transporte disponha de uma tabela salarial obrigatória para as companhias de navegação que com ela mantêm acordo. As tabelas variam de pouco mais de 1.000 € para um taifeiro a mais de 3.700 € para um Capitão.

A situação espanhola se estende ao resto da UE, como declarou há algumas semanas o Comissário de Transportes, o estônio Siim Kallas, questionado a respeito pelo eurodeputado polaco Jan Kozowski, advertindo que nos últimos anos há “uma significativa falta de oficiais da marinha mercante no mercado de trabalho global, e em consequência, também na frota européia”.

“A Comissão está plenamente consciente do problema da tendência decrescente de marítimos e da falta de atrativos da profissão para os jovens”, afirma Kallas em sua resposta, em que promete que a executiva da comunidade proporá medidas para resolver esta falta.

No final de 2010, Bruxelas acionou um grupo de especialistas para emitir, antes do verão, um parecer com sugestões para melhorar a competitividade e a qualidade do emprego no setor. E, apesar da indústria não falar de salários, deixa claro que enfrenta um sério problema, como afirma o presidente da Associação de Armadores da Comunidade Europeia, o belga Van Marnix Overklift, na primeira reunião: “Há uma necessidade amplamente reconhecida para atrair jovens europeus para a profissão marítima e melhorar o conhecimento e a imagem da indústria. Atrair os jovens para uma carreira no mar e garantir o alto nível de conhecimentos técnicos marítimos no setor (...) é, sem dúvida, uma urgência”.



Elemento Humano

O tópico de maior relevância hoje na IMO, no que se refere ao elemento humano na navegação, é a adoção das emendas de Manila à Convenção e ao Código STCW, ocorrida por ocasião da Conferência Diplomática realizada em junho de 2010 nas Filipinas, a qual contou com a participação brasileira.

As emendas adotadas, de um modo geral, visam atender a evolução ocorrida na indústria marítima desde 1995, data da última revisão da Convenção STCW, evolução esta que demandava mudanças nos padrões de formação e certificação do “elemento humano” que move esta indústria, sempre com o objetivo de resguardar a vida humana no mar, a segurança da navegação e, por conseguinte, do navio e da carga, bem como a prevenção da poluição marinha.

Entre as muitas alterações inseridas na Convenção e no Código STCW merecem destaque a criação de novas certificações para subalternos (Regras II/5 e III/5), criação das certificações de Oficial e subalterno eletrotécnico (Regras III/6 e III/7), padrões obrigatórios de acuidade visual para os marítimos (Seção A-I/9 do Código) e a possibilidade de flexibilização, a critério das Administrações, das horas de descanso dos marítimos (Seção A-I/VIII do Código).

Com a adoção das emendas, começa agora o processo de aceitação pelas Partes, em paralelo ao esforço para a adequação aos novos dispositivos, de forma a dar cumprimento aos prazos previstos para a entrada em vigor da Convenção (1º de janeiro de 2012 - ver cronograma abaixo), de forma que sejam providenciadas as mudanças de caráter legal e administrativo necessárias à implementação das novas emendas, já que, de acordo com o previsto na nova Regra I/15, 1º de julho de 2017 é a data limite para que todos os marítimos atendam aos requisitos impostos pela Convenção e ao Código STCW como emendados. Deste modo, até 1º de julho de 2017, as Partes deverão introduzir gradualmente as mudanças impostas pelas emendas de Manila, como autorizado pela Convenção, sem romper a operação dos navios registrados em sua bandeira, ou o serviço de formação, treinamento e qualificação, observadas as situações específicas trazidas ao longo do texto da Convenção.

Fonte: CCA-IMO



Fonte: Cronograma traduzido de “Marinos Mercantes”

Navegação

Clubes P&I poderiam exigir das tripulações habilidades manuais de navegação.

Medo do excesso de confiança no ECDIS poderia forçar retorno para habilidades tradicionais.

A comunidade dos Clubes P&I está totalmente desconfortável com a introdução da mais recente peça de tecnologia na forma de apresentação de cartas eletrônicas e sistemas de informação.

Recentemente foi a vez do P&I do Reino Unido de manifestar um alerta sobre o ECDIS ao emitir uma circular aos seus membros instando os armadores a assegurarem que suas tripulações não coloquem sua total confiança na tecnologia em detrimento das tradicionais habilidades de navegação.

Embora se congratulando com o novo requisito obrigatório de possuir o ECDIS como o principal meio de navegação em navios mercantes, o Clube P&I do Reino Unido está alertando os armadores e os gestores sobre os potenciais problemas associados à sua implementação.

Um dos gestores do P&I do Reino Unido declarou: “O ECDIS não é um caminho fácil. Há ainda milhares de marítimos a serem treinados e sistemas de gerenciamento de segurança a serem revistos”.

“Em muitos casos será restrita a flexibilidade que os armadores/gestores desfrutam atualmente para trocar os oficiais entre os diferentes navios de suas frotas e já vimos que os inspetores do Port State Control estarão olhando atentamente para os arranjos do ECDIS dos navios para garantir sua conformidade.

“Há uma acentuada curva de aprendizado pela frente e se você realmente não iniciou a viagem, você terá que se mexer rapidamente. O risco de um navio ser detido por não conformidade é muito real.”

O gestor também destaca que os riscos necessitarão de uma gestão cuidadosa e meticulosa acrescentando que ele acredita que não há qualquer possibilidade de que futuramente o ECDIS seja apontado em relatos de acidente.

A marcha de novas tecnologias vai continuar e o mercado de seguros está ciente do fato, mas desde o mercado de energia até o setor marítimo, novas tecnologia trazem com elas novos riscos e, apesar do trabalho que fazem, as seguradoras são avessas a riscos.

A qualidade das tripulações continua a ser um pesadelo para os clubes, e é grande o medo da tentação de simplesmente deixar a tecnologia fazer o trabalho. Daí as atuais advertências.

Embora ainda falem 10 meses para o início da implantação do ECDIS ninguém apostaria contra os clubes pedindo a seus membros uma prova definitiva de que as tripulações têm competência para navegar sem recorrer à tecnologia na renovação do próximo ano.

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

Greve no apoio marítimo

Sem definição de contraproposta da Abeam quanto às reivindicações apresentadas ao Acordo Coletivo de Trabalho pelo Sindmar, o segmento de offshore está em vias de ser paralisado pelos oficiais e eletricitistas mercantes.

A categoria, já em estado de greve há alguns meses, deverá ser orientada com a informação dos procedimentos para a paralisação.

A estratégia do Sindmar é deflagrar a greve em uma empresa de cada vez

CIA, KGB, “Diva” e “Dilya”.

OSM **Evandro** Felisberto Carvalho – CFM
evandro.felisberto@bol.com.br

No dia 06 de setembro de 1976, o tenente Viktor Ivanovich Balenko, de 29 anos, deu uma banana para o primeiro ministro soviético Leonid Brezhnev e decolou de uma base da Soviet Air Defence Force, na ilha Sakhalin, com destino ao Japão. Balenko pilotava o mítico “Interceptor Foxbat - Jet Fighter Mig-25”, com um potente radar de válvulas de 50 km de alcance e um sofisticado código de computador. No aeroporto de Hakodate, em Hokaydo, Balenko entregou de bandeja aquele presente inesperado para japoneses e americanos – os segredos do Mig-25 foram parar na feira de Acari.

Três anos depois, japoneses fabricavam as válvulas das caldeiras dos navios que estavam sendo construídos no estaleiro Ishibrás, no Rio. Eram oito navios Product Carrier de 18.000 Tpb para a Fronape - conhecidos como “Classe Lady”. Eu trabalhava no Departamento de Projeto Naval desse estaleiro, e estava encarregado da aprovação dessas caldeiras. Elas eram fabricadas pela Ishibrás em Campo Grande e, quando as duas primeiras ficaram prontas, passaram a depender apenas das válvulas que ainda não haviam chegado do Japão. A fábrica cobrava o fornecimento dessas válvulas e eu repassava a cobrança ao estaleiro.



Um belo dia, meu chefe, Gilberto Nascimento Berenguel, mostrou-me um telegrama enviado do Japão informando que as válvulas dos cascos 090 e 091, navios “Diva” e “Dilya”, embarcariam para o Rio num avião da Varig naquela semana.

Às 20:23h do dia 30 de janeiro de 1979, um cargueiro da Varig, um Boeing 707, prefixo VLU, decolou do aeroporto de Narita, em Tóquio, com destino ao Rio de Janeiro, com escala em Los Angeles.

Aos 54 anos de idade e com mais de 23 mil horas de voo, Gilberto Araújo da Silva, um dos mais experientes comandantes da Varig, decolou para aquela que seria sua última viagem. Com 22 minutos de voo, como rotina, ele contactou Tóquio. Tudo estava bem. O segundo contato jamais foi feito - o avião, com seus seis tripulantes, desapareceu sobre o Oceano Pacífico.

A imprensa brasileira divulgou que o avião transportava apenas 153 quadros de Manabu Mabe. Nas entrelinhas, entretanto, alguns jornais insinuaram que havia peças de um caça para descarga em Los Angeles.

Não existe na aviação internacional caso semelhante. O avião simplesmente evaporou - é o maior enigma da aviação brasileira. Teriam os russos derrubado o Boeing? A KGB o sequestrou? Nada foi descoberto.

Veio a Perestroika, a União Soviética faliu, Balenko voltou à Rússia, mas nada veio à tona. As famílias dos tripulantes tiveram que se conformar com o desaparecimento de seus entes queridos.

Nesse mistério todo, só Deus sabe onde foram parar as válvulas das caldeiras do “Diva” e do “Dilya”.

Quem sabe um dia Frederick Forsyth escreve alguma coisa a respeito.

Reeperbahn...

Comte. **Ernani** A. M. Ribeiro – CLC
ernani-ribeiro1@hotmail.com

Li no último número da Revista Eletrônica do CCMM uma menção à Reeperbahn, conhecida rua de movimentada vida noturna em Hamburgo, Alemanha.

Gratas recordações me vieram à mente. Reeperbahn, Grosse Freiheit e arredores são nomes que evocam lembranças de pessoas, odores, música, fumaça de cigarros, cerveja, etc.

Logo após a Segunda Guerra, viajei em linha regular para o norte da Europa no novíssimo “Loide Chile”. Normalmente escalávamos os portos de Lisboa, Le Havre, Antuérpia, Rotterdam, Bremen e Hamburgo.

A Europa estava arrasada, principalmente os portos alemães. Naquela época, para eles, europeus, nós éramos ricos. Tínhamos dólares, cigarros americanos, uísque escocês, estes comprados no Duty Free em Antuérpia e Rotterdam.

O povo estava tão necessitado que, quando nós íamos para terra, algumas pessoas nos seguiam para pegar a guimba dos cigarros.

Lembro-me especialmente da grande cervejaria Zillertal, aonde íamos para beber cerveja em grandes canecas que as belas lourinhas traziam, às vezes, quatro em cada mão, acompanhado das excelentes salsichas e salada de batatas. Depois de devidamente calibrados, seguíamos para o “Telefone”, apelido que demos a um cabaré em que as mesas mostravam um numero iluminado em um pequeno poste, mesas que dispunham de telefones. Quando ele tocava acendia a luz na mesa que chamava e a(s) ocupantes perguntavam se pagaríamos uma bebida. De repente, lembrei-me que havia em Lisboa uma casa parecida, porém o telefone era um boy, parecido com aqueles de hotel que, a mando de uma das meninas, transmitia o recado desta maneira: aquela senhora manda saber se o senhor lhe pagaria uma bebida.

Voltando a Hamburgo. O hotel aonde as garotas nos levavam era muito precário. Para um monte de quartos só havia um banheiro e nada de calefação. De manhã, elas nos acordavam assim: vake up!, vake up! (wake up!). Quando levantávamos o edredom de penas de ganso, éramos castigados pelo pecado da véspera.

Era o tempo da Marinha Mercante romântica. Ainda não havia o famigerado contêiner. Os navios de carga geral passavam, dependendo das condições atmosféricas, até cinco dias nos portos.

Neles viam-se uma profusão de bandeiras. Nos cabarés uma algaravia que era a soma de várias línguas.

Pobres das meninas
Pobres de nós.

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

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

O saudoso “Mula Manca”

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

Estive embarcado como *Praticante-Aluno* no “Lóide Nicaragua” com um Segundo-Maquinista (denominação da época) que era uma das pessoas mais espirituosas e engraçadas que conheci na Marinha Mercante. Era um baiano encorpado de voz grave e pausada. Não cursara a E.M.M.R.J. Viera das categorias subalternas e galgara postos até oficial a muito custo, segundo ele.

Lembrei-me dele ao começar a escrever sobre o “Mula Manca”, pois foi dele que ouvi pela primeira vez essa expressão quando me apontou um desses navios atracado em Salvador, salvo engano. Tratava tudo de forma muito jocosa com um linguajar peculiar e engraçado. Aos Chemaqs., dos quais ele não gostava, chamava-os de “sapo”, os Comissários eram “Mão de Vaca” e às linhas de cabotagem chamava “linha da lama” ou “linha do macaco”. Lembrei-me de tudo isso também pelo fato do “Mula Manca” ter sido um cargueiro de cabotagem que por vários anos navegou em nossa costa com direito a “esticadas” até a Argentina – a chamada Grande Cabotagem.

Há uma controvérsia em relação ao apelido desses navios. Existem algumas hipóteses, mas a que me parece mais viável é que foi tirado de uma marchinha de carnaval com este título. Essa denominação também foi aplicada a qualquer veículo que andasse aos solavancos.



Designados como C1-M-AV1, os “Mula Manca” começaram a ser construídos no início dos anos 40 em diferentes estaleiros americanos para serviços costeiros. Alguns deles estiveram a serviço da marinha americana e outros fizeram parte da política dos Estados Unidos de reserva de emergência de belonaves e navios mercantes em tempo de guerra, a “National Defense Reserve

Fleet”. Era necessário que se mantivesse essa frota reserva para que as unidades perdidas no conflito fossem imediatamente repostas. A frota reserva ficava em diversos pontos da costa americana sendo os principais no James River, Virgínia (James River Reserve Fleet), em Beaumont, Texas (Beaumont Reserve Fleet) e em Suisun Bay na Califórnia. Com relação aos mercantes, idealizou-se um projeto padronizado de baixo custo de produção e curto prazo de construção. Incluídos nesta política estavam além do “Mula Manca”, o nosso conhecido “Liberty”. Com relação a este último, tivemos três unidades operando no Brasil – O “Maringá” e o “Kalu”, da Cia. de Navegação Pan Americana e o “Caiçara”, da Netumar.

Após o final da segunda guerra esses navios foram vendidos a empresas de navegação estrangeiras e tanto o “Mula Manca” quanto o “Liberty”, contrariaram a designação que receberam de “navios descartáveis” e de vida útil reduzida – sobreviveram à guerra e continuaram navegando pelos mares do mundo durante muitos anos.

Os “Mula Manca” foram operados no Brasil pelo Lóide Brasileiro e pela Cia. Nacional de Navegação Costeira e receberam nomes de rios brasileiros. Cada empresa recebeu 12 unidades. Os que integraram a frota do Lóide foram os seguintes: **Rio Amazonas, Rio Doce, Rio Guaíba, Rio Guaporé, Rio Gurupi, Rio Ipiranga, Rio Juruá, Rio Oiapoque, Rio Parnaíba, Rio São Francisco, Rio Solimões e Rio Tocantins**. Os da Costeira foram **Rio Capibaribe, Rio Iguaçú, Rio Jaguaribe, Rio Jequitinhonha, Rio Maracanã, Rio Miranda, Rio Mossoró, Rio Paquequer, Rio Paraguaçu, Rio Piabanha, Rio Piancó e Rio Tubarão**.

Com a extinção da Costeira, as suas 12 unidades foram incorporadas à frota do Lóide Brasileiro em 1967.

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



Mais um Estaleiro em Pernambuco

O Pernambuco Petroleum Business, evento realizado de 18 a 20 de outubro no Porto de Galinhas, em Pernambuco, se encerrou com a assinatura de três protocolos de intenções que vão garantir capacitação, de início, para 4,5 mil pernambucanos; construção de um centro de certificação com investimentos de quase R\$ 3 milhões e a implantação do quarto estaleiro na costa do estado, o italiano Navalmare.

O Prefeito de Recife, João da Costa e o Governador do Estado, Eduardo Campos, assinaram também um protocolo de intenções com o Estaleiro Promar, em implantação em Suape, para a implementação de um programa de qualificação profissional voltado às necessidades técnicas de desenvolvimento e implantação de projetos estruturadores na região do entorno do Complexo. “O programa vai possibilitar o aprendizado, aprimoramento e qualificação dos interessados que, mesmo sem experiência no mercado de trabalho específico, tenham a possibilidade de concorrer às oportunidades de emprego ofertadas pelo Estaleiro Promar”, disse o prefeito.

Fonte: Folha de Pernambuco / Redação

Chega FPSO P-58 da Petrobras

O casco do antigo VLCC “Welsh Venture”, renomeado “Roncador”, já chegou a Rio Grande – RS, onde será convertido na FPSO P-58 da Petrobras pela Queiroz Galvão. O navio chegou com propulsão própria de Cingapura onde foi realizada a adequação do casco.



Será realizada em Rio Grande a integração dos módulos construídos nas cidades fluminenses de Niterói e Itaguaí.

Após a conclusão, a P-58 será instalada no Campo de Baleia Azul, no estado do Espírito Santo, a cerca de 78 quilômetros da costa, em águas com profundidade de 1.400 metros.

A FPSO será capaz de produzir, processar, armazenar e escoar petróleo, com capacidade de produção de 180 mil barris de óleo/dia, de compressão de 6 milhões de metros cúbicos de gás/dia, de injeção de água de 350 mil barris/dia. As acomodações são para 110 pessoas.

O término dos serviços em Rio Grande e a saída do Porto Novo estão previstos para junho de 2013.

As dimensões do casco são as seguintes:

- 330 metros de comprimento.
- 56.6 metros de boca.
- 30.5 metros de pontal.
- 21.8 metros de calado.

Fonte: Oil & Gas Journal

Capitão de rebocador condenado a um ano de prisão nos EUA.

O norte-americano Matthew Devlin foi condenado pela Justiça americana a um ano de cadeia, dia 01/11, após ter sido considerado culpado por abalroar, com uma barçaça que rebocava, um pequeno barco de passeio no rio Delaware, na Filadélfia, em julho de 2010. Devlin, que pilotava o rebocador, se envolveu no acidente após se distrair enquanto falava ao telefone celular. Dois estudantes húngaros morreram no acidente.

O rebocador puxava uma barçaça de 80 metros de comprimento que foi de encontro ao barco de passeio fundeado no canal navegável do rio.

Uma série de eventos incríveis concorreram para o acidente. O piloto do rebocador atendia ao celular o telefonema de sua mulher comunicando uma complicação séria numa cirurgia rotineira de olho que estava sendo feita em seu filho de 5 anos. O barco de passeio, por sua vez, teve um vazamento de vapor através de um radiador deixado destampado por alguém, que foi confundido com um incêndio, provocando o fundeio do barco no canal.

Dois jovens de 20 e 16 anos, integrantes de um grupo de húngaros que fazia o passeio nos EUA em um intercâmbio de igrejas, morreram afogados no acidente.

Fonte: Associated Press

Incêndio em ferry boat no Egito.



O ferry boat “Pella” de propriedade da Arab Bridge Maritime Company (AB Maritime), transportando 1230 passageiros e cinco caminhões do porto jordaniano de Aqaba, no Mar Vermelho, para Nuweiba, no Egito, sofreu violento incêndio após 15 milhas de navegação do porto de saída. O fogo irrompeu no compartimento de transporte de veículos.

Os passageiros egípcios, principalmente trabalhadores estrangeiros voltando para casa, abandonaram a embarcação nas baleeiras e não houve vítimas.

A televisão estatal egípcia informou que navios da Marinha e aviões militares foram envolvidos no resgate dos passageiros e no combate ao incêndio do “Pella”. Fonte: Reuters

Navios de apoio jogam água para tentar controlar o fogo no “Pella”



A COLUNA DO LEITOR

Sobre saudades do Lloyd e da E.L.M.A

Li os artigos do OSM (Eng.) Marcos Vinicius de L. Arantes sobre o destino das duas grandes companhias, o Lloyd Brasileiro e a E.L.M.A tragadas pelos novos tempos, novas tecnologias e filosofias de administração.

Mas não foram somente essas duas companhias. Muitas outras desapareceram tais como a Booth Line, a Lamport, a Chargeurs Reunis, Laura Lines e tantas outras.

Gostei da maneira como ele tratou a matéria, sem o tolo preconceito que geralmente é encontrado quando se trata de comparações entre argentinos e brasileiros.

CLC Ernani A. M. Ribeiro por e-mail do Rio em 08/11/2011

Arte, Cultura & Eventos

E Deus criou o marítimo...

Conta a lenda que quando Deus liberou para os homens o conhecimento sobre o mar determinou que aquele SABER ficaria restrito a um grupo muito pequeno e selecionado.

Entretanto, nesse pequeno grupo, onde todos se consideravam semi-deuses, já havia aquele que trairia as determinações divinas... Poseidon.

Foi aí que o pior aconteceu! Deus, bravo com a traição, resolveu fazer valer alguns mandamentos para ele e todos os seus seguidores:

- 1º - Não terás vida pessoal, familiar ou sentimental.
- 2º - Não verás teu filho crescer.
- 3º- Não terás feriado, fins de semana ou qualquer outro tipo de folga.
- 4º- Terás gastrite, se tiveres sorte. Se fores como os demais, terás úlcera.
- 5º- A pressa será teu único amigo e as tuas refeições principais serão os lanches, as pizzas e o "china in box".
- 6º -Teus cabelos ficarão brancos antes do tempo, isso se te sobrarem cabelos.
- 7º- Tua sanidade mental será posta em cheque antes que completes 5 anos de trabalho;
- 8º- Dormir será considerado período de folga, logo, não dormirás
- 9º - Trabalho será teu assunto preferido, talvez o único.

10º- As pessoas serão divididas em 2 tipos: as que entendem do mar e as que não entendem. E verás graça nisso.

11º- A máquina de café será a tua melhor colega de trabalho, porém, a cafeína não te fará mais efeito.

12º- Happy hours, cursos e eventos da área serão excelentes oportunidades de ter algum tipo de contato com outras pessoas loucas como você.

13º -Terás sonhos com manutenção, acidentes, embarques e, não raro, resolverás problemas de trabalho neste período de sono.

14º- Exibirás olheiras como troféu de guerra.

15º- E, o pior. Inexplicavelmente gostarás de tudo isso!!!

Autor desconhecido.

Fonte: Publicado na Rede Pelicano e no "Portal Marítimo"

A Trapa

Comte. Carlos **Nardin** Lima – CLC
carlos.nardin@gmail.com

Etimologia é a parte da gramática que trata da história ou origem das palavras.

A nomenclatura marinheira é responsável por grande parte do significado de muitas palavras usadas no sentido coloquial na língua portuguesa. Vejam-se os exemplos:

Na Marinha Mercante brasileira, trapa é a denominação de um cabo (corda), bastante usado em marinharia, da qual se originaram alguns vocábulos do nosso dia a dia.

Na época dos grandes descobrimentos, nos navios à vela, trapa era um cabo solteiro que vivia jogado no convés disponível para ser usado eventualmente em uma faina, mas era tido e tratado com certo desprezo por se originar de um cabo feito de outro já desgastado por sua utilização em inúmeras fainas.

Apesar de ser um cabo aparentemente imprestável, a trapa se tornava muito útil numa emergência. Quando era preciso peiar uma carga no convés, usava-se a trapa; para aboçar um cabo, usava-se uma trapa. A trapa por vezes se transformava em estropo. Para ministrar aulas de marinharia também se usava a trapa. Enfim, a trapa era uma espécie de inocente útil, nunca o paradigma de uma ação perfeita.

Uma trapa é uma trapa;

Um conjunto de trapas é uma trapalhada;

Se acrescentarmos o sufixo (ça), a trapa se transforma em trapaça;

Quem pratica a trapaça é trapaceiro;

O superlativo de trapaceiro é trapalhão.

Uma pesquisa mais aprofundada nos mostrará, sem dúvida, outros verbetes originados deste ingênuo e simpático cabo que vive desprezado a bordo dos navios.



Grupo Pelicano realiza 2º encontro

O Grupo Pelicano Mercante realizou seu encontro anual de confraternização nos dias 4,5 e 6 de novembro.

O evento foi realizado no Hotel Três Pinheiros em Engenheiro Passos – RJ, e contou com a participação de mais de uma centena de IPs (Irmãos Pelicanos, como carinhosamente se tratam) e seus familiares.

Este foi o segundo grande encontro dos Pelicanos Mercantes

(Woodstock II) – o primeiro foi em Nova Friburgo - reunidos sob a bandeira de promover a solidariedade entre os colegas da Marinha Mercante, unidos sob o compromisso de só divulgarem em sua Rede apenas o que seja bom, verdadeiro e útil.

A Rede Pelicano Mercante conta com duzentos e cinquenta participantes, estando aberta a todos os oficiais, praticantes, alunos e ex-alunos das Escolas de Marinha Mercante que assumem o compromisso de honrar os princípios que orientam a convivência entre os participantes.

Nosso IP, Dr. Edson Areias (OSM), idealizador e grande incentivador da Rede, está de parabéns pelo sucesso do encontro.

Lançamento de livro



A segunda edição do livro Memórias de um Pelego foi lançada pelo Comte. Rômulo Augustus Pereira de Souza, ex-presidente do antigo Sindicato dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, em coquetel promovido pelo Sindmar na Associação Comercial do Rio de Janeiro no dia 26/10/2011. Esteve presente ao evento significativa parcela da comunidade marítima.

Ao Comte. Rômulo os parabéns do Centro dos Capitães da Marinha Mercante.

Próximo lançamento de livro

Em fevereiro do próximo ano estará sendo lançado o livro sobre a Segunda Guerra Mundial – “Torpedo – O Terror no Atlântico” do nosso irmão do mar e colaborador desta Revista, Marcus Vinicius de L. Arantes, OSM (Eng).

Segundo o autor: “Este livro, um dos projetos mais importantes da minha vida, mostra a verdadeira dimensão desta tragédia” e adianta: “O livro, em seus capítulos iniciais, focaliza a ascensão de Hitler ao poder, o início da Segunda Guerra Mundial, a expansão do conflito na Europa e seus reflexos no Brasil”. E mais ainda: “No seu capítulo principal aborda com riqueza de detalhes o ataque a cada um dos navios, suas origens (estaleiros construtores), suas especificações, nome do comandante, as coordenadas do local dos ataques e a agonia dos sobreviventes nas pequenas embarcações salva-vidas. O mesmo enfoque é dado aos submarinos alemães e ao italiano Barbarigo que operaram desde a costa brasileira até o Caribe e costa leste americana torpedeando nossos navios. Há um capítulo especial também para o resgate dos naufragos e referência a todos os navios que participaram dessas operações”.

Finaliza Vinicius: “O livro é uma homenagem aos nossos colegas da Marinha Mercante que deixaram o seu sangue no mar para cumprir sua missão de manter os navios em operação”

Aguardamos ansiosos.



Comte. Álvaro entrega ao Alte. Prado Maia placa alusiva ao evento

CCMM homenageia Diretor Geral de Navegação

Em concorrido almoço na cobertura do Hotel Guanabara Palace no dia 31/10/2011, o CCMM homenageou o Almirante-de-Esquadra João Afonso Prado Maia de Faria, Comandante de Operações Navais e Diretor Geral de Navegação.

A comunidade marítima, nos seus segmentos civis e militares, esteve condignamente representada e foi unânime em reconhecer a justa homenagem.

Em seu **pronunciamento** o Comte. Álvaro, Presidente do CCMM, destacou as afinidades pessoais e familiares do Almirante Prado Maia com a Marinha, os cargos de relevância por ele ocupados até agora e sua futura função de Chefe do Estado Maior da Armada a ser assumida em Brasília.

O Almirante Prado Maia expressou sua gratidão pela homenagem, destacando sua relação funcional e fraternal com a Marinha Mercante.

O Presidente do Sindmar, Severino Almeida, em seu pronunciamento, louvou a iniciativa da homenagem ao Almirante Prado Maia e enfatizou a importância para país de uma Marinha Mercante forte e tripulada por marítimos brasileiros.



Novos Capitães de Cabotagem

Nova turma do Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica (APNT-01/2011) recebeu a platina de Capitão de Cabotagem em cerimônia realizada no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha no dia 01/11/11.

A turma de 32 alunos, cujo patrono foi o CLC Charles França, representado por sua esposa, Sra. Lúcia França de Araujo, teve como orador o CCB Marcelo Dotta que, em seu **pronunciamento**, distinguiu a função de

comando exortando os formandos, ao assumirem a nova função, a adotarem um comportamento voltado para a cordialidade, a simplicidade, a educação no trato e firmeza de atitudes. “Devemos ter o cuidado de evitar a soberba, a arrogância e a vaidade, já que a humildade é uma qualidade comum dos grandes líderes da humanidade” – destacou o orador.

A cerimônia foi presidida pelo Almirante Frederico Dibo, Comandante do CIAGA e acompanhada pelo Superintendente de ensino Almirante Falcão e contou com a presença de uma vasta gama de representantes da comunidade marítima, aí incluído o CCMM, familiares e convidados.

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

diretoriajuridica_CCMM@yahoo.com.br



Amiga da Marinha

A Sra. Maria Célia Mendes Gondar, esposa do nosso diretor, Comte. Gondar, foi condecorada com a medalha e o título de "Amiga da Marinha do Brasil".

A solenidade foi realizada em 08/11, no 1º Distrito Naval, por ocasião da comemoração do dia do "Amigo da Marinha".

Maria Célia, que já cruzou os sete mares com o marido, recebeu também, em out/2010, da Federação Marítima Internacional – Fidalmar, o título de "Dama Del Mar" oferecido pela liga naval em Buenos Aires.

ASSOMMM tem nova diretoria

A Associação dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante tem nova diretoria para o quadriênio 2011/2015 assim composta:

Presidente: Prof. Alexandre de Oliveira Gomes
Tesoureiro: José Rafael Bezerra de Almeida
Procurador: Leonildo Ascendino Albuquerque Martins
Diretor Social: Roberto Nogueira Vitorino.

À nova diretoria os votos do CCMM de uma profícua administração.

Próximos eventos

- Confraternização dos Aposentados do Sindmar

Dia 03/12 (sábado) a partir das 1300 horas no restaurante Mr. Ôpi no Centro Empresarial Mourisco em Botafogo

- Confraternização do Centro dos Capitães da Marinha Mercante

Dia 21/12 (quarta-feira) a partir das 12 horas na cobertura do Hotel Guanabara Palace - Centro

- Jubileu de Ouro

A turma de Oficiais Mercantes (Pilotos, Maquinistas e Comissários) de 1961 da antiga Escola de Marinha Mercante do Pará – EMMPa – está completando este ano 50 anos de formada.

O Jubileu de Ouro dessa turma será comemorado em Belém no mês de janeiro de 2012 em dia ainda a ser definido.

A comissão organizadora dos festejos conclama os participantes da turma a prestarem seu apoio ao evento entrando em contato com o companheiro Carlos Eloy pelo e-mail c.elay@litoral.com.br

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 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

"É impossível levar o pobre à prosperidade através de legislações que punem os ricos pela prosperidade.

Para cada pessoa que recebe sem trabalhar, outra pessoa deve trabalhar sem receber. O governo não pode dar para alguém aquilo que tira de outro alguém.

Quando metade da população entende a idéia de que não precisa trabalhar, pois a outra metade da população irá sustentá-la, e quando esta outra metade entende que não vale mais a pena trabalhar para sustentar a primeira metade, então chegamos ao começo do fim de uma nação. É impossível multiplicar riqueza dividindo-a."

Adrian Rogers, 1931

PROVÉRBIOS POPULARES

TRADUÇÃO LIVRE

"Life begins at 40"

A vida começa aos 40

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@centrodoscapiates.org.br