



CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

**RIO, 15/12/11
No: 90**

**Revista
eletrônica**

On-line

Mensagem de fim de ano

Caros companheiros e companheiras do mar.

“O nosso horizonte é o infinito e nossa inspiração as estrelas”.

A todos vocês, homens e mulheres que dignificam a nossa profissão de marítimos exercendo tão importante atividade, não importa quando nem onde e, em especial, aqueles que nas festas natalinas deste ano se encontram no mar ou operando nos portos do Brasil e do exterior, quero externar em meu nome e no de toda a diretoria do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, os nossos votos de um Natal de muita paz e alegrias, extensivos aos seus familiares.



Sabemos o quão sofridas e melancólicas são as datas de final de ano passadas longe dos nossos entes queridos. Desta maneira, nossos pensamentos e preces se voltam para vocês pedindo a Deus que os conforte e lhes dê ânimo redobrado. “Não existem grandes marinheiros sem grandes tormentas”.

Tenham uma singradura de bons ventos e muita água abaixo da quilha. Que o ano que se aproxima seja pleno de realizações e esperanças renovadas.

Boa sorte e fiquem com Deus.

Saudações marinheiras

Álvaro José de Almeida Junior
CLC – Presidente do CCMM

Comentário

Imbróglio na Vale

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

As coisas não andam bem para a Vale neste final de ano. Impedida de descarregar seus Very Large Ore Carriers (VLOCs) na China, seu maior cliente na compra de minério de ferro do Brasil, enfrenta agora as conseqüências de um sério acidente com um de seus navios afretados, o “Vale Beijing” de armação da STX, grupo sul-coreano.



O “Vale Beijing”, construído pelo estaleiro sul-coreano STX Shipbuilding é irmão gêmeo do “Vale Brasil”, “Vale China”, “Vale Itália” e “Vale Rio de Janeiro”, os maiores graneleiros do mundo com 362 metros de comprimento, 65m de boca e 23m de calado podendo transportar 404.000 toneladas de minério.

O mineraleiro, em sua viagem inaugural, carregava no Terminal da Ponta da Madeira, no Maranhão, para Rotterdam, Holanda, quando, com aproximadamente a metade do minério a bordo, começou a fazer água na altura do porão nr. 7. O carregamento do navio foi interrompido e ele desatracou e seguiu a reboque para o fundeadouro da Baía de São Marcos. O motivo da entrada de água

que provocou acentuado trim pela popa foi detectado com a descoberta de rachaduras em um tanque de lastro a ré.

Poder-se-ia imaginar, e não seria a primeira vez a ocorrer, uma falha no plano e/ou na execução do carregamento, mas o motivo parece ser muito mais grave. Suspeita-se de alguma falha de construção. Se isso for comprovado os outros navios da classe, todos classificados pela Det Norske Veritas (DNV) terão de ser rigorosamente inspecionados.

No caso do “Vale Beijing” vemos duas atenuantes de peso, tão pesadas quanto o próprio navio: o armador não é a Vale e a construção do gigante não foi no Brasil, que já produziu vários navios desse porte aproximado, sem que jamais se houvessem observado problemas estruturais semelhantes. Ponto para a armação e a indústria naval brasileira.

A Vale é a segunda maior empresa de mineração do mundo e um orgulho para todos os brasileiros. Desta maneira fica difícil entender a política de transportes empreendida pela nossa ex-estatal.

A administração passada da Vale mandou construir, fora do Brasil, motivo de censura pública do ex-presidente Lula, uma frota de 19 VLOCs, num investimento de US\$ 2,35 bilhões, para atender principalmente o mercado asiático, em especial a China. O “Vale Brasil”, o primeiro navio dessa leva a transportar um carregamento para os chineses, foi desviado no meio do caminho para a Itália, impedido de operar em território da China.

A situação de boicote persiste e é orquestrada pela Associação de Armadores da China que pressionaram seu governo a tomar essa atitude. Elas afirmam que a mineradora brasileira já controla os preços do minério e quer controlar também o mercado de frete. Note-se que a China é o maior país exportador comercial do mundo.

Numa reviravolta que mais parece uma acachapante rendição, a atual administração da Vale já negocia a venda dos navios. Talvez para os próprios chineses.

Temos de reconhecer que estão nos impondo apenas a venda do minério, recurso natural não renovável, seu transporte, não. A China parece trilhar o caminho das economias do primeiro mundo que sempre insistiram em nos manter meros produtores de commodities.

Se considerarmos que eles transformam nosso minério em trens, tanques e automóveis vamos ter que continuar aceitando que nos vendam esses produtos industrializados, fora as toneladas de bugigangas espalhadas por todo o território nacional, com a comodidade de sua entrega em nossos portos em seus próprios navios.

Será que a produção do pré-sal vai seguir o mesmo caminho?

Marinha Mercante em festa

Comte. **Jones** A. B. Soares – CLC
manaus1@hotmail.com

Hoje, 25/11/2011, é um dia de júbilo para a Marinha Mercante Brasileira.

Malgrado a descrença de uns poucos que não acreditam na capacidade do operário brasileiro, o Sistema Petrobras, depois de 14 anos, está recebendo um navio de grande porte construído no Brasil, ostentando na popa o pavilhão nacional, e com tripulação toda brasileira.



Parte para sua primeira viagem o navio de produtos “Celso Furtado”.

Esta é também a primeira viagem de uma nova indústria naval, de uma nova era, de uma frota de petroleiros que se expande e se moderniza para transportar a energia que move o país.

Os oficiais e tripulantes da Transpetro que guarnecem o “Celso Furtado”, comandado pelo CLC Lisboa, estão orgulhosos por viver este momento histórico. Um momento da afirmação do Promef, o programa que está ajudando a criar um novo Brasil que cresce e se desenvolve com justiça social.

A entrega do navio “Celso Furtado”, no Estaleiro Mauá, é mais uma conquista de um

programa que cria novas oportunidades de emprego e renda, trazendo trabalho digno para milhares de brasileiros. O Promef é hoje um patrimônio do nosso povo.

O Brasil voltou a aparecer nos radares do mercado mundial de navios. O Promef viabilizou três novos estaleiros no Brasil. Temos hoje a quarta maior carteira de encomendas de petroleiros do mundo e a quinta maior carteira de navios em geral. A moderna indústria naval brasileira já emprega quase 60 mil pessoas.

A partir de hoje, com a condução firme e segura da tripulação da Transpetro, o “Celso Furtado” começa a carregar as riquezas de um novo Brasil. Um Brasil com oportunidades para todos, em qualquer região deste país, e não apenas para poucos.

Santos, o maior porto do país, será o porto de carregamento inicial do primeiro navio construído sob os auspícios do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal.

Muita água abaixo da quilha do “Celso Furtado”, vitória flutuante que enche de esperança a Marinha Mercante brasileira.

[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 sala /507 – Centro – Rio/RJ



O CCMM informa:

O CCMM informa aos Srs. associados que, a partir do mês de dezembro/2011, conforme já anunciado em nosso site, estaremos utilizando somente a conta corrente do Bradesco para depósitos daqueles que costumam pagar suas mensalidades através da rede bancária.

Aos associados que costumavam fazer seus depósitos através do banco Santander, ou aos que tiverem qualquer dúvida, solicitamos que entrem em contato com o CCMM através de um dos telefones:

(21) 22534623 ou (21) 25181638.

Agradecemos a cooperação.

Escolas de Marinha Mercante – Um pouco da história

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

Podemos considerar ter sido a capital paraense o berço das Escolas de Marinha Mercante no Brasil. Já no final do século XIX, no governo da Mal. Floriano Peixoto, era imperiosa a necessidade de aperfeiçoar a qualificação dos profissionais da Marinha Mercante através da estruturação de cursos de formação das duas categorias básicas de oficiais – os pilotos e os maquinistas. Assim, por meio dos decretos 101 e 102 de 13 de outubro de 1892, foram criados, em Belém, os cursos de Maquinista e Piloto, na gestão do então Ministro da Marinha Almirante Custódio de Melo.



Os cursos eram ministrados em uma sala no prédio da antiga Inspeção do Arsenal de Marinha, onde antes ficava o Convento de São Boaventura dos Religiosos da Conceição do Beira de Minhos. Neste local situa-se hoje o Comando do 4º Distrito Naval.

Em 20 de abril de 1893, pelo decreto nº 1362, os dois cursos se fundiram para formar a Escola de Maquinista e Pilotos. Mais tarde, em 1907, foram agregados o curso de Comissários e o curso de Radiotelegrafistas, o que ocasionou

uma nova transformação, surgindo assim a Escola de Marinha Mercante do Pará (EMMPA).

A nova Escola, já bastante ampliada, transferiu-se da pequena sala que ocupava no Arsenal de Marinha para um novo prédio de dois andares, também no terreno do Comando do 4º Distrito Naval. A Escola de Marinha Mercante do Pará é o segundo estabelecimento de ensino criado pela Marinha do Brasil e o primeiro no gênero na América do Sul.



Entretanto, devido à grande distância de Belém, os jovens do sul do país que quisessem entrar para a Marinha Mercante e tivessem dificuldade de ir até Belém para a sua formação, formavam-se no Rio de Janeiro através de aulas particulares, ministradas por Oficiais da Marinha do Brasil. Os ensinamentos teóricos eram complementados por aulas práticas a bordo de navios mercantes.

Já no final dos anos 30 tomava corpo a idéia da implantação de uma Escola de Marinha Mercante no Rio de Janeiro. Com o início da Segunda

Guerra Mundial este processo tomou impulso, posto que os oficiais da Marinha do Brasil foram mobilizados para treinamento e formação das Forças Navais, causando necessidade da criação de nova

Escola. Desta forma, em 1939, era criada pelo Decreto-Lei nº 1766 de 10 de novembro de 1939, a Escola de Marinha Mercante do Lloyd Brasileiro que começou a funcionar no prédio da empresa, subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Seu primeiro Diretor foi o Almirante Graça Aranha, que também era o presidente da empresa. A formação dos oficiais era complementada a bordo de um navio-escola – o cargueiro Alegrete - que foi dotado de salas de aulas para esta finalidade. Durante 17 anos a Escola de Marinha Mercante funcionou nas dependências do Lloyd, conduzida por um grupo de idealistas que, a despeito da falta de recursos, conseguiu formar várias turmas de oficiais de excelente qualificação para a Marinha Mercante. Neste período, além do Alte. Graça Aranha, estiveram à frente da Escola Aarão Reis Filho, Mário Emílio de Carvalho, Rodolfo Souza Burmester e Antonio Segadas Viana.

Em junho de 1956, pela Lei 2.801 de 18.06.56, foi extinta a Escola do Lloyd e criada a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro, subordinada ao Ministério da Marinha e situada em dependências próprias, na Avenida Brasil, nº 9020, a beira mar, em terreno com área de 97.500m². Seu primeiro Diretor foi o Capitão-de-Fragata Elmar de Mattos Dias, que passou o comando ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Maurício Dantas Torres em 07.08.58. O CMG José Uzeda de Oliveira foi o sucessor de Dantas Torres no comando da Escola, que por sua vez o passou ao CMG José Álvaro Rodrigues em 1963.

Apesar de algumas deficiências na formação prática dos oficiais, por falta de laboratórios, simuladores e demais recursos do gênero, a EMMRJ funcionou até 1971 quando se transformou, pelo Decreto 68.042 de 12.01.71, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha - CIAGA, verdadeira Universidade do Mar, orgulho da nossa Comunidade Marítima, com a finalidade de formar as diversas categorias de marítimos, englobando oficiais, suboficiais e subalternos.

Da mesma forma a Escola de Marinha Mercante do Pará foi novamente transformada, pelo Decreto nº 71.718 de 16 de janeiro de 1973, em Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar - CIABA. O recém-criado Centro teve como seu primeiro comandante o Capitão-de-Fragata Lourival Anchieta (13 de janeiro de 1973 a 21 de janeiro de 1976).

Tanto o CIAGA quanto o CIABA vêm, desde então, formando Oficiais, atualizando-os e aperfeiçoando-os nas várias fases da carreira, bem como técnicos graduados e subalternos, além de ministrar um vasto programa de cursos especiais a todos os marítimos.



Comandante Gentil

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

Eu era um jovem Chefe de Máquinas, jovem como não soia ocorrer em outra Marinha Mercante, nem mesmo brasileira. Fui designado para o navio frigorífico “Frigo-Tietê”, tendo já chefiado outros da mesma classe.

Embarquei numa daquelas emergências que não permitiam que meu colega, sequer, transmitisse o serviço adequadamente. Mas havia uma confiança mútua entre o pequeno grupo de Chefes de Máquinas dos quatro navios frigoríficos da Empresa de Navegação Aliança, o que permitia uma transição rápida.

Pois bem, meu colega Crasso Luciano tinha de desembarcar para fazer o Curso de Aperfeiçoamento de Primeiro Maquinista Motorista (1º MA-MO), cuja designação atual é *Oficial Superior de Máquinas (OSM)*

Crasso era um homem honesto e extremamente compenetrado no desempenho de suas funções. Meu subchefe era o querido João Bosco, com titulação legal igual à minha, i.e.,

carta de 2º MA-MO, designação antiga do atual *Primeiro Oficial de Máquinas*.

Era um colega leal, formado no mesmo ano que eu, porém, pela tradicional Escola de Marinha Mercante do Pará. Era chamado por seus contemporâneos de Escola pelo cognome *Teachinho* por ser fisionomicamente parecido com certo professor (teacher) de Inglês.

O Comandante era uma jóia de pessoa, o Capitão de Longo Curso Pedro Paulo. O imediato era um velho Capitão de Cabotagem oriundo da extinta Companhia de Navegação Costeira, o Gentil.

Gentil era um homem sério, circunspecto e correto. Navegara, por muitos anos, nos velhos *mula-mancas*, navios que o Brasil recebera dos Estados Unidos após a II Guerra e que operavam na cabotagem.

Eram navios muito simples, de pequeno porte, mas bastante operacionais para sua época. Na Costeira, a carreira do Oficial de Náutica, em regra, terminava como Capitão de Cabotagem porquanto a rota dos navios não

exigia que os Comandantes fossem Capitães de Longo Curso.

Isto, porém, não significava que os Comandantes da Costeira não fossem preparados ou menos preparados do que os do Lloyd Brasileiro, onde todos, senão quase todos, eram Capitães de Longo Curso. Grandes quadros foram formados na Costeira, uma empresa que operou de maneira exemplar por muitas décadas.

Com a extinção da Costeira, aqueles velhos Comandantes, Capitães de Cabotagem, buscaram colocação nas empresas que floresceram após a abertura da navegação de longo curso à iniciativa privada. E assim, nosso Gentil foi dar com os costados na *Aliança*, já idoso, com muitos anos de comando.

Como sua carta de Capitão de Cabotagem não lhe permitia comandar os navios de longo curso, Gentil embarcou na função de Imediato, tendo como Comandante aquele que, em sua juventude, fora oficial sob suas ordens, o agora Comandante Pedro Paulo.

Gentil tratava a todos de maneira formal. Ao reiteradamente tratar-me por “senhor”, pedi que ele me chamasse de “tu”, eu mesmo prosseguindo a chamá-lo de “senhor”, tratamento que, aliás, sempre dispensei aos mais velhos, inclusive a meus subalternos.

O Comandante Pedro Paulo e eu sempre o ouvíamos, louvados em sua experiência de décadas de mar.

Havia outro oficial a bordo, digamos, “folclórico”: Sílvio da Silva Cunha, o Sílvio *Porquinho*, Primeiro Piloto, designação antiga da categoria e função do atual Primeiro Oficial de Náutica.

O oficial de rádio-comunicação era um Capitão-Tenente reformado, recém-chegado da Marinha de Guerra, muito polido e recatado, um *pato novo* nas travessias oceânicas.

Naquela viagem, excepcionalmente, o navio não demandaria a rota do Norte da Europa: seguiríamos para Tampa, Flórida, nos Estados Unidos. Na estadia de Santos, aquela correria de sempre - os navios frigoríficos operavam com celeridade - manter a carga estocada a bordo ou em terra demandava grande dispêndio de energia e cuidados técnicos, encarecendo a operação.

No porto de Santos, além da pesada rotina de manutenção e operação, tocava-me verificar os estoques de sobressalentes e custeio, combustíveis, lubrificantes e aguada.

Havia ainda que me inteirar das chamadas *idiossincrasias* que significam as alterações naturais que cada equipamento desenvolve em seu ciclo de existência. João Bosco me acompanhava o tempo todo, relatando-me problemas a resolver, os inadiáveis e os que podiam esperar.

Um deles era o regulador de velocidade *Woodward* de um dos motores de combustão auxiliar que havia apresentado defeito. Na emergência, montamos um novo, que também necessitava de ajustes.

Em viagem - informei a João Bosco - eu dissecaria o tal regulador eis que havendo estudado a fundo o mecanismo e, desde então, não os enviava para a Holanda - como era praxe - mas os reparava, eu mesmo, a bordo, havendo inclusive desenvolvido uma série de testes e pequenos dispositivos para tal.

Pois bem, na manhã que antecedia à partida, entrei no salão dos oficiais e ocupei a cabeceira da mesa que me tocava. O lugar dos mais antigos a bordo era intocável. Ninguém se servia ou era servido - salvo se houvesse permissão prévia - antes que o mais antigo chegasse. Naquela época os oficiais eram servidos à mesa.

Isto vigorava, também, no salão dos suboficiais e da guarnição: à mesa dos marinheiros, ninguém se sentava antes do paioleiro; na mesa do *fogo*, nenhum cabo, cabofoguista ou carvoeiro se sentava antes do cabopairoleiro. Vale o registro para a memória daqueles velhos hábitos.

Lá estava eu, municando-me da farta mesa do café onde se podia pedir bife, ovos, o que se quisesse, quando vejo passar o Oficial de Rádio para a copa, ao invés de adentrar o salão. Pedi que o taifeiro o chamasse e ele veio me fazer companhia.

Conversa vai, conversa vem, disse-me ele que havia saído com o Imediato na noite anterior e havia ocorrido um incidente que o fizera evitar o salão dos oficiais e servir-se na copa: disse ele que, num restaurante da orla, se dirigira ao Gentil chamando-o, como era normal, de Imediato. Gentil, contou o homem, reagiu de maneira rigorosa, quase ríspida:

- O senhor me chame Gentil ou Comandante Gentil. Jamais me chame Imediato.

Daí, pensei com meus botões, que deveria soar estranho ao velho Gentil, tantos anos Comandante na Costeira, já no crepúsculo da vida profissional, voltar a ser chamado Imediato.

E lembrei-me que na Marinha de Guerra, todos os oficiais superiores são chamados “Comandantes”, mesmo os que jamais comandaram nada ou que jamais navegaram: Comandante-médico, Comandante-engenheiro, Comandante-administrador, Comandante-dentista etc. Maior justiça seria chamar Gentil de Comandante, bem como os Oficiais Superiores de Máquinas, Imediatos, Comandantes *stricto sensu*.

Pois bem, subi ao camarote do Comandante Pedro Paulo e lhe disse que ia passar a chamar o *Imediato* Gentil de *Comandante* Gentil; ele me disse que não se importava, até por que Gentil havia sido seu Comandante na Costeira.

Disse, ainda, que ia orientar os demais oficiais, os suboficiais e os tripulantes a chamá-lo “Comandante Gentil”. Pedro Paulo sorriu aquele sorriso discreto e bondoso que sempre exibia, o mesmo das rodas de sueca que ele abrilhantava, depois do jantar.

E desci para o primeiro teste. À mesa, os oficiais de náutica, de máquinas e nosso amigo Gentil. Cumprimentei a todos e me dirigi ao subchefe, meu amigo João Bosco, precocemente falecido:

- Bosco, por favor, verifica depois do café, com o Comandante Gentil, a que horas ele vai querer reativar o frio do porão quatro.

E em seguida:

- Comandante Gentil, o Comandante Pedro Paulo e eu precisamos de uma orientação do senhor. Quando o senhor terminar seu café, por favor, estaremos esperando-o lá em cima.

Subi e Pedro Paulo manifestou sua preocupação. Achava que meu procedimento de “promover” o Gentil era muito próximo ao tal incidente com o oficial de rádio. Paciência, disse a ele; *segura com volta* que vamos deixá-lo bem à vontade.

Minutos depois chega o Gentil, lançando seu cigarro no cinzeiro de pé. Abri os trabalhos:

- Comandante Pedro Paulo, como eu lhe dizia, nosso Comandante Gentil pode nos orientar quanto a este problema do pau de peso do eixo do propulsor. Meu colega Crasso Luciano e o Comandante Leitão informaram que o engaxetamento tem se desgastado muito rapidamente. Substituíram o material, mas arrisca voltar a fazer água no túnel do eixo. Temos de prever uma eventual arribada se voltar a vaziar muito.

Pedro Paulo aduziu:

- Meu amigo, o Comandante Gentil já passou por problemas maiores. Minha opinião é que saíamos e encaremos o que vai vir. Se alagar, as bombas de esgoto nos garantem até bom porto. Paciência. Que acha, Comandante Gentil?

Pronto: Gentil já fora investido em sua nova titularidade e, dali para frente, todos a ele se dirigiam com o “Comandante” a preceder-lhe o nome.

O navio chegou a Tampa. Outro regulador *Woodward* começou a dar problemas. Socorri-me do que eu havia reparado a bordo, pois já havíamos instalado o sobressalente que vinha lacrado de fábrica. Se meu reparo não desse certo teríamos de esperar a *Woodward* nos enviar outro, o que iria atrasar a programação de saída.

João Bosco me acompanhava, meio que desconfiado, segurando o queixo, velho hábito seu. Varamos o horário normal de expediente. Montávamos o *bruto*, virávamos a máquina e o *infeliz* do *Woodward* não respondia às oscilações de carga.

Bosco e eu éramos constantemente solicitados aos outros pontos da praça de máquinas, o que não nos deixava permanecer todo o tempo “em cima” do *Woodward*; aliás, quem conhece navio diz que os frigoríficos têm duas praças de máquinas: a da propulsão e geração de energia e, a outra, a do sistema de refrigeração de carga.

Acabou o expediente normal, subimos para o banho e jantar. *Mergulhamos*, novamente, na praça de máquinas e o Bosco, solidário, olhando minhas maquinações e ajustes.

Subimos para o *biguá*, refeição servida por volta da meia-noite ao pessoal de quarto ou serviço de divisão. *Mergulhamos* novamente. Os que estavam no convés, ouvindo as constantes partidas e paradas do MCA, os testes de sobre-velocidade e de sub-velocidade, comentavam que *estava havendo baile na máquina* ou que o *capim estava alto*.

Disse ao João Bosco que fosse dormir, pois teríamos faina no dia seguinte. Ele se negou. Era um camarada solidário cuja companhia fazia bem, por sua calma e paciência.

Veio o café das quatro da manhã. Subimos ao salão e descemos; testei mais algumas vezes o equipamento até que eu disse:

- Bosco: desta vez vai ter que funcionar. Não entendo por que ainda não funcionou. Devia ser cinco e meia da manhã. O cabo-foguista já havia subido para chamar o pessoal de divisão que assumiria às seis.

João Bosco, com sua voz calma e aquele sotaque acariocado de paraense - paraense fala os esses como os cariocas - sugeriu:

- Chefe, não testa agora; vamos subir, tomar um café, conversar. Na volta, de cabeça fria, se faz o teste.

Cabeça fria era uma locução da qual João Bosco gostava. Subimos, tomamos café, Bosco acendeu um cigarro. Naquele tempo as campanhas antitabagistas nem existiam, efetivamente.

Descemos. Partimos o MCA. Rá-tá-tá-tá; zuuuum, toc-toc-toc, zuuuum! Maravilha: induzimos sobre - velocidade e sub- velocidade, acionamos manualmente as hastes de comando das injetoras e o *Woodward* reagia, justo como *boca de bode*. Colocamos o gerador em barra, sincronizamos, dividimos a carga. Alteramos violentamente as condições acionando e parando equipamentos elétricos pesados que tendiam a alterar a frequência e a sincronia. Tudo em ordem!

Comemoramos o feito com grande vibração. Daí disse a João Bosco que tocasse a rotina até onde agüentasse porque eu ia me dar um prêmio: alugaria um auto e seguiria até Orlando a conhecer o *Disney World*.

No café da manhã, entre sete e oito horas, alegres, lá estávamos, encontrando os demais oficiais, dentre eles o Sílvio Porquinho e o Comandante Gentil.

- Comandante Gentil, quero convidá-lo a fazer uma pequena viagem comigo. Sílvio (Porquinho) só entra de divisão amanhã e se o senhor não se opõe ele vem conosco.

Tudo acertado aluguei um belo *Dodge Dart* com ar condicionado - no Brasil ainda eram raros os autos com tal requinte - e zarpamos, ali pelas oito e meia da manhã.

O velho capitão, cujo conhecimento de exterior se limitava a Uruguai e Argentina, rotas da Costeira, parecia encantado com o novo mundo que passava a descobrir.

Sílvio *Porquinho*, porém, era veterano no longo curso. Fizera toda a carreira de comissário a bordo dos navios do Lloyd e, ao ser extinto o quadro de comissários, retornou à Escola, para o Curso de Adaptação que lhe garantiu a carta de Oficial de Náutica.

Inteligente, decorrido o tempo de embarque regulamentar na função de segundo oficial, regressou à Escola e, após o curso de aperfeiçoamento, obteve a carta de Primeiro Oficial de Náutica.

Gentil tinha idade para ser meu pai. O cabelo penteado a brilhantina, a barba bem aparada, o bigodinho fino dos anos cinqüentas. E lá fomos nós, parando apenas para abastecer e para comer e beber.

Chegando à Disney, novo impacto, inclusive para mim, veterano de viagens ao exterior. Gentil fotografava tudo, seus olhos brilhando de alegria.

Encontramos umas paulistas muito bonitas que *Porquinho*, de pronto, abordou com sua irreverente simpatia. Fomos a um restaurante e Gentil não economizou palavras.

Disse às meninas que eu era o engenheiro-chefe do sofisticado navio- frigorífico que estava em Tampa.

Mais, disse-lhes que eu era dos mais brilhantes Chefes de Máquinas que ele havia conhecido em toda sua carreira. Mencionou que eu havia trabalhado toda a noite anterior em um equipamento de alta complexidade, evitando perdas com o atraso da programação.

O velho Gentil fora generoso comigo, *adiantando meu lado* com as meninas. Mas tive a certeza de sua amizade. Tudo por conta de um mero detalhe, qual seja, resgatar-lhe o merecido tratamento de *Comandante*, que ele sempre fez por merecer.

Pouco tempo depois, a Armadora *Aliança* concedeu bolsa de estudo para que Gentil retornasse à Escola para fazer o curso de aperfeiçoamento e obter a carta de Capitão de Longo Curso que o habilitou a comandar navios de qualquer tonelagem em todas as rotas.

É pouco provável que o Comandante Gentil ainda esteja entre nós, neste plano. Mas sua garra, seu caráter, suas atitudes, marcaram fortemente tantos quantos tiveram o privilégio de privar de sua companhia.

Era um bravo Capitão!

Histórias do Mar

Homens do mar

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



Reboque de emergência no Canal da Mancha em discussão.

Reino Unido decide retirar serviço de reboque de emergência do Canal da Mancha sob protesto da França.

A decisão do Reino Unido foi justificada pelo propósito de reduzir gastos públicos.

Um membro francês do Parlamento Europeu tem atacado fortemente a medida do corte de gastos, alegando que o Reino Unido agora é dependente da prestação de serviços de segurança francês. Sob o novo regime, a Grã-Bretanha vai pagar pelo uso dos serviços franceses em caso de emergência, ao invés de manter rebocadores separadamente. “É desleal de parte do governo britânico esperar que o seu trabalho seja agora financiado pelo orçamento nacional francês. A privatização do serviço de guarda costeira do Reino Unido claramente prejudica a sua eficiência”, argumentou a representante do nordeste da França no Parlamento Europeu.

Mas os ingleses insistem: “Nós não acreditamos que este serviço de reboque represente um uso correto do dinheiro dos contribuintes. O resgate de um navio deve ser uma questão comercial a ser decidida entre o operador do navio e seu salvador”.

Greve no apoio marítimo

Oficiais e Eletricistas Mercantes vinculados à empresa Seacor Offshore do Brasil Ltda paralisaram suas atividades a partir das seis horas da manhã do dia 14 de novembro. A greve contou com adesão total dos trabalhadores representados pelo SINDMAR que atuam na empresa.

O movimento traduz a indignação da categoria contra o descaso dos armadores do offshore quanto ao Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) do setor, que ainda não havia sido celebrado.

Fonte: Sindmar

Líderes da Volvo Ocean Race cruzam Fernando de Noronha.



A **Volvo Ocean Race** é uma regata volta ao mundo, com escalas, realizada de quatro em quatro anos. A competição era chamada inicialmente *Whitbread Round the World Race* mudando de nome a partir de 2001 quando a Volvo sueca passou a patrocinar a prova.

A regata deste ano teve sua largada no dia 05/11 em Alicante, Espanha, com destino à Cidade do Cabo na África do Sul. A segunda pernada será da Cidade do Cabo para Abu Dhabi nos Emirados Árabes. Em

seguida virá Sanya, na China, Auckland, Nova Zelândia, a travessia do Pacífico até o Cabo Horn e a subida pelo Atlântico Sul até Itajaí, Brasil. As etapas seguintes serão: Miami/EUA; Lisboa/Portugal; Lorient/França e finalmente Galway/Irlanda.

O percurso total durará em torno de oito meses e os veleiros percorrerão 39.270 milhas.

A passagem por Fernando de Noronha (ponto obrigatório) ocorreu no dia 17/11 e os norte-americanos da equipe Puma e os espanhóis da Equipe Telefónica lideram a competição. O veleiro Abu Dhabi dos Emirados Árabes, que tinha como tripulante Zinedine Zidane, desistiu da prova e regressou à Espanha.

A escala em Itajaí está prevista para abril de 2012.

“Berge Everest”, com carregamento de minério da Vale, chega a Cingapura

O mineraleiro “Berge Everest” de 388.000 Tpb, afretado pela Vale, estará escalando em Cingapura nos próximos dias, totalmente carregado, onde deverá fundear e aguardar permissão para descarregar na China.

A Vale tem desviado seus supérnavios carregados para a Itália, Holanda, Omã e outros locais devido a restrições impostas pelas autoridades chinesas que não estão permitindo a operação desses navios em seus portos. A China é o principal mercado da Vale.

A segurança dos navios classe Valemax está sendo posta em cheque depois que o “Vale Beijing”, em seu primeiro carregamento na Ponta da Madeira, no Maranhão, ter apresentado rachaduras em um tanque de lastro e permanecer fundeado com uma carga de cerca de 300000 toneladas de minério, em situação muito perigosa, enquanto se definem procedimentos para sanar o problema.

Fonte: O Estado de São Paulo

N/T “Celso Furtado” é entregue à Transpetro



Em cerimônia no Estaleiro Mauá, que contou com a presença da Presidente Dilma Rousseff, a subsidiária da Petrobras, Transpetro, recebeu o navio de produtos “Celso Furtado”, primeira embarcação construída por um estaleiro brasileiro para a Petrobrás nos últimos 14 anos.

O “Celso Furtado” tem uma capacidade de 47.901 Tpb, 182,88 m de comprimento, 32,2 m de boca e 12,8 m de calado. Sua velocidade é de 14.6 nós.

A presidente Dilma Rousseff em seu discurso afirmou: “Estamos aqui provando que os brasileiros sabem fazer navios. Não vamos permitir, no Brasil, que se exportem empregos para outros países”.

O presidente da Transpetro Sérgio Machado, realçando a importância da cerimônia completou: “Este é um momento histórico para a indústria naval e para a Marinha Mercante do país. A entrega deste navio é uma afirmação da capacidade do povo brasileiro”.

Após os discursos, a presidenta Dilma Rousseff entregou ao Comandante do navio, CLC Claudio Lisboa Nunes, a bandeira nacional que seria hasteada no Celso Furtado (foto). O chefe de máquinas do navio, Carlos Alberto do Nascimento recebeu do governador Sergio Cabral o diário de bordo.

O Centro dos Capitães da Marinha Mercante compareceu ao evento.



CBO recebe nova unidade.



A Companhia Brasileira de Offshore (CBO) batizou e recebeu a 19ª unidade da sua frota, o PSV CBO Atlântico, construído no Estaleiro Aliança. A cerimônia foi realizada no Centro Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro, no dia 24 de novembro.

A embarcação de 3.200 Tpb tem 76 metros de comprimento, 16 m de boca e calado máximo de 6.3 m.

A CBO Atlântico e sua série têm casco X-Bow que lhes propicia melhor estabilidade em mar agitado e são dotadas de sistema híbrido de transporte de carga que lhes permite o transporte de drill cuttings, material retirado de operações de perfuração submarinas. São dotados também de sistema de propulsão diesel-elétrico e contarão

com sistema de comunicação de dados e de voz via satélite e sistema DP.

O Centro dos Capitães da Marinha Mercante compareceu ao evento.



A COLUNA DO LEITOR

Agradecendo envio

Caro amigo Ventura:

Li a Revista do CCMM.

Agradeço a inclusão da matéria sobre o II Encontro dos Pelicanos.

O sucesso do grupo se deve a nossos IPs, dentre os quais tens relevante destaque.

Um grande e leal abraço.

Edson Martins Areias – por e-mail em 14/11/11

Outras reivindicações exóticas

Prezado amigo

Como sempre a Revista editada pelo CCMM está repleta de notícias muito interessantes para os mercantes. Duas delas, no último número, me chamaram especial atenção por relatarem algo que está realmente ocorrendo e que precisa ser tratado com mais cuidado.

A primeira, citada no seu artigo “Contradição”, diz respeito à excessiva atenção dada por parte das autoridades envolvidas a argumentos infundados de pessoas sem conhecimento de causa, paralisando obras importantes que desenvolveriam a Marinha Mercante e, por extensão, o Brasil. Exemplo: O pleito de uma ONG, capitaneado por moradores da Ilha Bela (litoral norte de São Paulo), foi atendido sem relutância pela Petrobras, proibindo o fundeio de seus próprios navios na área norte do Canal de São Sebastião. Tal proibição traz prejuízos à própria Petrobras, pois dificulta muito eventuais reparos nos navios, sem falar nos prejuízos causados à tripulação, já tão sacrificada, impedindo-a de baixar terra. A argumentação foi o excessivo barulho feito pelos navios fundeados na área que prejudicam o descanso dos pobres coitados que residem na Ilha. Outro pleito, felizmente não atendido foi, pasmem, a eliminação pura e simples de dois fundeadouros na área norte daquele canal.

A segunda notícia que me chamou a atenção foi citada em artigo que aconselha o retorno à navegação tradicional que está sendo aos poucos abandonada em favor da eletrônica.

Quero agradecer a nota sobre o Jubileu de Ouro da nossa turma da EMMPa de 1961. Aos poucos vamos encontrando os colegas desaparecidos.

Abraços

Carlos Eloy Cardoso – Prático de Santos – por e-mail em 15/11/11

Bandeira em cima

Amigo Ventura,

Sensacional esta Revista Eletrônica (nº 89). Não deu pra interromper a leitura. Sua opinião em *Contradição*... Vou enviá-la a cada Deputado Federal de SC e ao Senador Pedro Simon; merece ser registrada nos anais do Congresso Nacional, embora cada um de nós saiba muito bem.

As notícias técnicas estão na medida certa. O artigo *CIA, KGB, Diva e Dilya* do OSM Evandro é, por si, um enredo de filme. O *Reeperbahn...*, do Comte. Ernani e o *O saudoso “Mula Manca”*, do CFM Marcus Vinicius Arantes são registros que chegam ao conhecimento de todos graças à Revista e isso é importantíssimo para a história de nossa M. Mercante. Quanto ao texto *A Trapa* (grd e fraterno abrç, Com. Nardin) acrescento um significado que fazia imenso sucesso quando eu contava aventuras de meus tempos de mercante para ‘terrâqueos’: a expressão ‘Fulano passou-lhe a trapa’ era motivo de repetição e de absorção pelo grupo: todo mundo queria usá-la e quando esqueciam, perguntavam, em tom de pilhéria: “Como é mesmo que vcs dizem a bordo, ‘Passou-lhe o quê?’”... Muito bom lembrar isto.

Parabéns, colega. Não acredite que ninguém é imprescindível. Você é.

E, *last but not least*, parabéns ao Grupo Pelicano. Pretendo estar no próximo encontro.

Abrc. fraterno e encorajador.

Wesley Collyer – por e-mail em 15/11/11

Arte, Cultura & Eventos

O Centro dos Capitães da Marinha Mercante tem a grata satisfação convidar seus associados, amigos e familiares a comparecerem ao seu almoço de confraternização de fim de ano a realizar-se no Hotel Guanabara Palace (cobertura)

Data: 21/12/2011 a partir das 1200 horas

Convite por adesão

R.S.V.P – (21) 25181638

(21) 22534623



Transmissão de cargo na DHN

Em cerimônia realizada no complexo naval da Ponta da Armação, no dia 25/11, foi realizada a transmissão de cargo de Diretor de Hidrografia e Navegação do Vice-Almirante Fernando Palmer Fonseca ao Contra-Almirante Marcos Nunes de Miranda. O CCMM compareceu ao evento.

Transmissão de cargo no Comando de Operações Navais

No dia 30/11, a bordo do Navio-aeródromo São Paulo, no Rio de Janeiro, teve lugar a cerimônia militar de transmissão de cargo de Comandante de Operações Navais e Diretor Geral de Navegação do Almirante de Esquadra João Afonso Prado Maia de Faria ao Almirante de Esquadra Fernando Eduardo Studart Wimer. O CCMM compareceu ao evento.

Jubileu de ouro da turma de 1961 do CIAGA



Em alegre e descontraído encontro no CIAGA, no dia 02/12, a turma de Náutica, Máquina e Câmara de 1961 do CIAGA comemorou o seu jubileu de ouro.

O evento foi presidido pelo Diretor da DPC, Almirante Leal Ferreira, tendo como anfitrião o Comandante do CIAGA, Almirante Frederico Dibo.

Os componentes da turma foram recepcionados no auditório do CIAGA com pronunciamentos do diretor da DPC, do orador da turma e do Presidente do CCMM. Em seguida, no Salão Nobre do Comando do CIAGA, foi descerrada uma placa comemorativa, finalizando-se a cerimônia com um coquetel aos homenageados, seus familiares e convidados.

Aposentados do Sindmar confraternizam



pela organização e brilhantismo da festa.

No dia 03/12 foi realizado no restaurante Mr. Ôpi, no Centro Empresarial Mourisco, em Botafogo, o almoço de confraternização de final de ano dos oficiais aposentados da Marinha Mercante associados ao Sindmar.

Um grande número de oficiais e familiares compareceu ao evento que teve como atrativos música ao vivo e sorteio de brindes aos presentes, entre eles uma pintura a óleo de autoria do associado Luiz Ventura, diretor do Centro dos Capitães da Marinha Mercante que representou o seu presidente Álvaro José de Almeida Junior.

Os organizadores do evento estão de parabéns

13 de dezembro - Dia do Marinheiro

A Marinha comemorou neste 13 de dezembro, nas dependências da Escola Naval, no Rio de Janeiro, o Dia do Marinheiro. A cerimônia foi presidida pelo Comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Fernando Eduardo Studart Wimer. A data homenageia o nascimento do Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha.

Destacou-se no evento a condecoração de diversas personalidades com a imposição da Medalha Mérito Tamandaré. Dentre os agraciados encontravam-se o Vice-Presidente do Centro dos Capitães CLC Jones Soares; o ex-diretor do CCMM, Juiz do Tribunal Marítimo, CLC Fernando Ladeiras; o CLC, professor do CIAGA, Amândio Chaves (representado); o CLC Sérgio de Moura, professor do CIAGA e o filho do CLC Carlos Nardin, Capitão de Fragata (MD) Antonio Carlos Nardin de Lima.



CIABA forma novos Praticantes-Alunos

O Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar – CIABA – em Belém do Pará, formou 118 novos Praticantes-alunos de Náutica e de Máquinas que vão iniciar suas atividades embarcando em unidades da Marinha Mercante para obterem suas cartas de Oficiais.

A cerimônia foi presidida pelo vice-almirante Rodrigo Otávio Fernandes de Hônkis, Comandante do 4º Distrito Naval e contou com a presença do Vice-Governador do Pará Odair Corrêa, representando a Governadora Ana Julia Carepa.

O Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante esteve presente no evento parabenizando os futuros oficiais mercantes.

Jubileu de Ouro – Turma de 1961 da EMMPa

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 dia 21 de janeiro de 2012.

A comissão organizadora dos festejos conclama os participantes da turma a prestarem seu apoio ao evento. Contatos: Iolene Soares Tel.: (91) 81692503 / 91826767 (Sindmar-PA) ou 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. Sª de Copacabana, 807 / 406.
Tel.: (021) 2549-9552
www.clinicaeffetiva.com.br
souzalimaa@terra.com.br

PENSAMENTOS INESQUECÍVEIS

Qualquer um pode zangar-se - isto é fácil. Mas zangar-se com a pessoa certa, na medida certa, na hora certa, pelo motivo certo e da maneira certa - não é fácil.

Aristóteles (Ética a Nicômaco)

PROVÉRBIOS POPULARES

TRADUÇÃO LIVRE

Passed waters can't move the mills"

Águas passadas não movem moinhos.

Editor responsável pela “Revista Eletrônica”
CLC Luiz Augusto Cardoso Ventura
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