



CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

**RIO, 15/01/12
No: 91**

**Revista
eletrônica**

On-line

Comentário

“Apagão Mercante” volta à tona

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

O tema “Apagão Mercante” volta à tona, desta vez acompanhado de bom senso e tratamento adequado por parcela da armação nacional que quer solução viável para o assunto.

A Transpetro recebeu estudo encomendado à firma de consultoria Schlumberger Business sobre oferta e demanda por oficiais mercantes que indica a tendência ao agravamento do saldo negativo entre esses dois comportamentos.

O trabalho, intitulado “Sistemática para equilibrar a oferta e demanda de oficiais de marinha mercante no mercado brasileiro” conclui pelo déficit de 227 oficiais no mês de julho de 2011 considerando o critério de tripulação completa adotada pelos armadores. O número abrange uma demanda de 4.514 profissionais e uma oferta de 4.287 que atuavam, naquele mês, em empresas de navegação de bandeira estrangeira.

Numa projeção para 2020, o estudo prevê que o déficit de oficiais poderá chegar a dois mil no final da década, dependendo do cumprimento da resolução do Conselho Nacional de Imigração que regula o embarque de marítimos brasileiros em embarcações estrangeiras no país. O artigo 3º da resolução determina as condições para admitir marítimos e outros profissionais brasileiros em embarcações ou plataformas estrangeiras que operarem no Brasil por mais de 90 dias. No caso do cumprimento estrito da resolução, conclui o estudo, seria necessário um maior número de oficiais brasileiros para atender a lotação de barcos estrangeiros.

Apesar de um acordo do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante – Sindmar - com a Petrobras, desobrigando-a nos próximos dois anos a contratar oficiais brasileiros em 91 embarcações estrangeiras afretadas, acordo que vai disponibilizar 902 oficiais nesse período, o Syndarma, Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima, continua insistindo para que o Conselho Nacional de Imigração suspenda, por cinco anos, a obrigatoriedade de embarcar oficiais brasileiros em embarcações estrangeiras operando há mais de 90 dias no país.

A comunidade marítima que de fato empurra água conhece muito bem a artimanha dos armadores em querer desnacionalizar a mão de obra marítima nacional para contratar estrangeiros com salários vis, sem vínculo empregatício e sem encargos sociais.

Aí é que aparecem as contradições: Enquanto o Syndarma implanta na imprensa pretensos “apagões marítimos” e luta pela liberação da atuação de marítimos estrangeiros nas nossas águas, a Transpetro, maior companhia de navegação do Brasil, se declara contrária a flexibilização da resolução 72 e propugna por “novos esforços na formação de marítimos no país”.

E não fica só no discurso vazio. Sentindo que as atuais circunstâncias do mercado não favorecem sua política de contratação de oficiais, buscou alternativas válidas. A mais recente foi convencer a DPC a fazer parte direta nos esforços para a formação de pessoal através do ASON/M (curso de Adaptação a Segundo Oficial de Náutica e de Máquinas da Marinha Mercante para profissionais com curso superior) promovendo a formação de oficiais na Universidade Petrobras no Rio de Janeiro e em estabelecimentos credenciados pela DPC no Rio e em Belém do Pará.

Eis uma lição de procedimento digna de aplausos. Como diz o provérbio árabe muito utilizado pelo saudoso Ibrahim Sued: Enquanto os cães ladram a caravana passa.

Tecnologia

Milford Haven testa Sistema de Vigilância em 3D



O porto de Milford Haven na Inglaterra, onde está localizado um dos maiores terminais de LNG do mundo, iniciou testes com um novo sistema em seu serviço de VTS.

Trata-se do C-Vu, um software tridimensional desenvolvido pela GeoVS, empresa instalada ao sul do País de Gales, e que foi desenvolvido a partir de estudos feitos na Universidade de Cardiff.

O sistema foi instalado para determinar se sua clareza de apresentação e versatilidade de visualização podem melhorar o conhecimento da situação e facilitar a interpretação para os controladores de tráfego de navios no porto.

A tecnologia é única na medida em que transforma a tradicional apresentação em duas dimensões da tela do radar em uma apresentação tridimensional na qual, ao invés dos tradicionais alvos radar, os navios na tela vão aparecer como realmente são. Consequentemente, petroleiros serão vistos como petroleiros e rebocadores

como rebocadores e seus tamanhos relativos e localização serão apresentados com precisão e em tempo real.

O display pode ser visto como um simulador quando, na verdade, é uma apresentação integrada e conjunta de radar, ECDIS e AIS mostrados de uma forma diferente de qualquer outra coisa disponível hoje no mercado. A tecnologia, segundo o fabricante, tem como característica mostrar a tela instantaneamente compreensível. Isto reduz drasticamente o risco de alvos radar mal identificados e dá aos controladores do porto uma clareza de visão que nunca foi possível antes.

Dados de batimetria e modelos C-Vu em 3D são criados automaticamente a partir de cartas ENC S57 ECDIS e podem ser aprimorados com recursos como prédios do porto e pontos de terra. Dados hidrográficos também podem ser rapidamente atualizados a partir de barcos de apoio do porto para criar um display para o controlador tecnicamente preciso e ao mesmo tempo ser visualmente mais acessível do que quando é apresentado como ECDIS.

Mais detalhes em: www.geovs.com



O CCMM informa:

O CCMM informa aos Srs. associados que, a partir do mês de dezembro/2011, conforme já anunciado em nosso site, estará 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.

O antigo brasão da EMMRJ

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



Um símbolo, escudo, logotipo ou um brasão, muito mais do que sua finalidade de identificar famílias, associações, cidades, países, empresas ou instituições militares, exerce sobre as pessoas um inexplicável sentimento gregário em torno da instituição que as congrega. A utilização dos brasões remonta a Idade Média quando começou a ser um elemento de identificação de reinados e famílias nobres. Era também uma forma de homenagear os detentores de títulos de nobreza, que poderiam transmiti-los a seus descendentes. Eram ainda utilizados para homenagear os grandes cavaleiros por seus atos de coragem e bravura.

A partir do Século XIX, quando a aristocracia começou a declinar, o brasão foi perdendo a sua importância como elemento de identificação de reinados e da nobreza em geral. Entretanto, continuaram a servir como símbolos de países, estados, municípios, corporações e instituições militares.

Escrevi esse prólogo porque me lembrei do antigo brasão da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro (EMMRJ) e resolvi elegê-lo como tema do meu artigo deste mês para a Revista Eletrônica do CCMM. Na época em que lá estudei, o brasão da EMMRJ era diferente do atual brasão da EFOMM.

A descrição deste brasão da EMMRJ, segundo a nomenclatura heráldica é a seguinte:

“Em um escudo boleado, encimado pela coroa naval, em campo azul, um navio antigo, de três mastros, vestido e aparelhado de ouro, vogante num contra-chefe feixado-ondado de prata e azul de cinco peças; chefe ondado, de vermelho com três setas de ouro com as pontas voltadas para cima, duas passadas em aspa e uma disposta em pala e partido de verde com uma esfera armilar de ouro. Como suportes, dois golfinhos em prata, um à direita outro à esquerda”.

Baseado na descrição heráldica acima, a nau vogante simboliza o ensino da navegação, finalidade da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro. As setas evocam São Sebastião, padroeiro do Rio de Janeiro e a esfera armilar o comércio marítimo. Os dois golfinhos representam a cidade do Rio de Janeiro, onde se localiza a Escola. Este símbolo também aparece no brasão da cidade.

Na primeira versão do brasão, o escudo boleado era encimado pelo chapéu de mercúrio. O chapéu de Mercúrio simbolizava o próprio deus grego Mercúrio, que era o protetor do comércio. É bem provável que a substituição do chapéu de Mercúrio pela Coroa Naval tenha sido uma medida de padronização, já que os brasões de todas as unidades e navios da Marinha do Brasil têm seus escudos guarnecidos pela Coroa Naval.

O antigo brasão da EMMRJ está oficialmente extinto, mas ainda cumpre o seu papel ressaltado nas primeiras linhas deste artigo: congregar os hoje “sessentões” e “setentões” que lá estudaram.

[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.centrodoscapiães.org.br

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

Aventura no Gabão

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

O Gabão, simpático país na África Ocidental, esteve em evidência no Brasil nos últimos meses. Inicialmente pela notícia de que a Petrobras e a Vale voltaram a se interessar por investir no país: a Vale comemorando a retomada dos negócios de mineração depois de cinco anos afastada por licitação tendenciosa que favoreceu de maneira arbitrária uma empresa chinesa, e a Petrobras pelo incremento das atividades offshore no litoral gabonês.

A segunda razão de notoriedade, esta mais amplamente divulgada, foi o jogo da seleção brasileira na inauguração de um estádio semi-acabado e financiado pelos chineses em Libreville, capital do país, com direito a apagão e gramado em péssimas condições.

O Gabão só passou a ser independente da França em 1960 e de lá para cá teve praticamente dois governantes: Omar Bongo, que governou por 41 anos (a partir de 1967) e seu filho Ali Bongo que governa até hoje.

Na década de setenta, com o Brasil ainda forte importador de petróleo, nós, da Fronape (atual Transpetro), cumprimos várias programações de carregamento de óleo cru no Gabão no terminal da Elf Aquitaine – hoje Total - companhia de origem francesa, em Cap Lopez. Tivemos então, a oportunidade de conhecer um pouco da cultura local.

A liberação para o pessoal baixar terra em Port Gentil, cidade mais próxima ao terminal, tinha que ser concedida com precaução, pois, vez por outra, o presidente Bongo, depois de uns drinques, diziam as más línguas, ia para a TV criticar o governo da França com tanta veemência que os cidadãos franceses que lá viviam evitavam sair de casa. Nestas condições não era aconselhável baixar terra. Mas essa situação não perdurava por muito tempo. Segundo se comentava, o presidente Giscard d'Estaing, quando sabia disso, telefonava para seu colega gabonês e este retornava à TV para se desdizer e elogiar os franceses. Tudo aí voltava à normalidade.

A pequena e agradável cidade de Port Gentil tinha por característica a alegria e cordialidade dos seus habitantes e chamava à atenção o interessante artesanato dos seus artistas expostos na via pública. O intenso calor poderia ser amenizado em acolhedores bares e restaurantes com suas mesinhas e cadeiras ao ar livre à sombra frondosa de enormes árvores.

Estávamos num final de tarde em um desses recintos enquanto aguardávamos a condução para retornar para bordo. Éramos quatro ou cinco numa mesa, conversando descontraidamente, quando um dos tripulantes resolveu tomar algumas fotos. As máquinas fotográficas naquela época não eram digitais. Numa mesa vizinha algumas moças gabonesas também conversavam quando, sem que se saiba porquê, começaram a falar alto e gesticular em nossa direção como quem protesta contra alguma coisa. Uma delas, mais enfurecida, se destacava das outras. Sua gesticulação e aparente indignação nos deixavam atônitos, pois entendíamos, com o nosso parco idioma francês, que ela ameaçava chamar a polícia.

Percebendo nosso embaraço um francês, em outra mesa próxima, nos preveniu de que aquela moça era filha de um ministro gabonês e que a reclamação se referia às fotos que teriam sido tiradas sem a sua permissão. Alegamos que as fotos não foram tomadas delas diretamente e que talvez tivessem saído apenas como pano de fundo. Não foi suficiente. A reclamação persistiu e, como vimos que o mal entendido poderia tomar um vulto indesejado, pedi a máquina do tripulante, tirei o rolo do filme que estava sendo usado e o entreguei para a enfezadinha. Pronto! Acalmaram-se os ânimos. Foi então que o francês, conhecedor dos costumes locais, nos esclareceu: na cultura gabonesa, como na africana em geral, a fotografia é vista com sérias restrições, pois eles acreditam que ser fotografado é perder a alma.

Estava explicado.

<p><u>Histórias do Mar</u> Recorde, divirta-se, coopere e conte também sua história.</p>	<p><u>Homens do mar</u></p>
--	------------------------------------

Guisado de Jacaré

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

Em 1984, no porto de Fortaleza, embarquei no graneleiro “Frotaleste” da Frota Oceânica Brasileira. O comandante era Querubim Durand Pinheiro, que foi meu calouro na EMMRJ e hoje é prático em São Francisco do Sul.

Após prazerosa e prolongada estadia em Fortaleza saímos em lastro para carregar trigo em Beaumont, Texas. A viagem foi tranquila, o motor Sulzer 6 RD 68 mais parecia uma máquina de costura. Na chegada fundeamos em Port Arthur, nas águas do Lago Sabine, onde foi efetuada a visita das autoridades portuárias e inspeção e aprovação dos porões. Terminada a visita, suspendemos e subimos o Rio Neches com destino a Beaumont, fundeando a poucas milhas da cidade, entre diversas ilhotas arborizadas e com vegetação rasteira. A atracação, nos informaram, estava prevista para dali a dois dias – o jeito era esperar pescando.

Nessas ocasiões sempre aparecem os pescadores de bordo munidos dos seus apetrechos. Macau, um marinho de Areia Branca, RN, era um deles. Mal iniciou a pescaria e começou a pegar um bagre atrás do outro. Em determinada hora físgou um grandão difícil de ser içado. Quando, com muita dificuldade, o bagre veio à tona, Macau percebeu que ele havia sido físgado pela barriga. Mesmo ferido de morte o bagre não se entregava. De repente afundou dando um forte tranco na linha. Macau levou um susto e solecou a linha que estava com volta num cabeço. Calçando suas luvas de couro para proteger as mãos ele tentou novamente içar o peixe, mas não conseguiu. Estava pesado demais. Nonato, um marinho de Icoaraci, região metropolitana de Belém do Pará, percebendo seu sufoco, foi ajudar. Com o duplo esforço a reação do peixe provocou um turbilhão que espalhou água pra todo lado. Espantado, Nonato exclamou:

- Égua, Macau, você físgou um jacaré!

Imediatamente quase toda a tripulação se concentrou na popa.

Um jacaré havia de fato abocanhado o bagre físgado e ele mesmo acabou sendo capturado.

A luta agora ficou mais árdua para Macau e Nonato. O Jacaré lutava desesperadamente, mas estava bem físgado. A linha era de nylon e o anzol próprio para pescar tubarão. Tinha até um pequeno cabo de aço na extremidade.

Não foi possível suspender o animal manualmente. Macau teve a idéia então de passar o cabo no molinete e aí foi moleza. Poucos minutos depois o bichão estava se debatendo no convés e foi logo abatido.

Nonato tinha experiência em limpar e preparar jacaré; já trabalhara nisso em um box no Ver-o-Peso, mercado popular de Belém. Um guisado de jacaré não tardaria a ficar pronto.

O couro do jacaré foi esticado e removido para secar na caldeira. Um estranho colar de plástico brilhante no pescoço do bicho (o que faria aquilo no pescoço do jacaré?) foi cortado e jogado no lixo.

Uma baldeação no convés do tombadilho deixou tudo limpinho, sem vestígio de pescaria.

Cerca de uma hora depois, de guarda no passadiço, Nonato chamou a atenção do Oficial de serviço:

- Seu Piloto, tá se aproximando uma voadeira. Acho que é o Prático.

Mas não era o Prático. O Comandante foi chamado e identificou a lancha que se aproximava. Tratava-se estranhamente de uma lancha do *Texas Parks & Wildlife Department*. Segundo Querubim, era o lbama dos gringos que estava chegando a bordo. Que será que eles queriam?

Ao ouvir aquilo Nonato saiu de fininho e correu para a cozinha onde o jacaré estava sendo temperado e gritou esbaforido para o cozinheiro:

- Robertinho, esconde o panelão do guisado de jacaré que o lbama está vindo aí.

Em seguida correu para a caldeira, pegando antes no lixo o colar do jacaré, juntou com o couro do bicho que já estava secando e jogou tudo na fofalha.

Quando os três *rangers* pisaram no convés, o cozinheiro já tinha escondido o panelão no Sulzer.

Os fiscais americanos explicaram ao Comandante Querubim o motivo da visita: O bip de um *alligator* por eles monitorado tinha subitamente parado de emitir sinais, há uma duas horas, justamente das imediações onde se encontrava o navio fundeado.

Querubim, sem saber da pescaria e muito menos do panelão escondido, conjecturou que infelizmente o *alligator* deveria ter sido cortado pelo hélice do navio durante a manobra de fundeio.

Convencidos os *rangers* embarcaram no seu *speedboat*, deram uma volta rápida em torno do navio, e foram embora.

O guisado de jacaré do jantar da guarnição foi um sucesso. O jantar do Comandante, por motivos óbvios, foi uma saborosa pizza.



O Almirante Milanês

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

O Almirante Milanês era uma figura notória da Marinha do Brasil do pós-guerra, não só por sua conhecida capacidade como educador como também por sua postura elegante.

Exímio conhecedor dos meandros técnicos da marinha antiga foi um dos maiores especialistas em navios à vela. Quando na ativa, demandava a barra do Rio de Janeiro com o velame do seu navio todo arvorado, chegando até a atracar na Ilha das Cobras sem auxílio de rebocador.

Era respeitado por várias gerações de alunos não só da Escola Naval, onde foi instrutor e professor de navegação astronômica como também da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro onde formou várias turmas de oficiais de náutica.

Côncio da sua capacidade profissional criou seu estilo próprio sem abandonar os princípios éticos que norteavam a Marinha de Guerra da época. Mesmo com o calor intenso do Rio de Janeiro não abandonava sua tradicional forma de trajar: colete, bengala, cartola e polaina branca.

Os oficiais da Marinha Mercante que foram seus alunos orgulham-se até hoje por terem sido aprovados em Navegação Astronômica pelo grande mestre.

Um dos seus alunos de náutica chegou até a imitá-lo. Desfilou pela Avenida Rio Branco com fraque, bengala, cartola e a inconfundível polaina branca, no afã de agradar o dono da cadeira mais temida pelos alunos e evitar uma reprovação.

Mas o Almirante não se deixava levar por sugestões enganosas que comprometessem seu status de melhor professor de Navegação Astronômica do hemisfério sul. Quando reprovava um aluno o fazia sem o menor constrangimento, mantendo a rigidez e a postura do educador exigente, mas, justo.

Em uma prova oral, o aluno que o imitou ao desfilar com seus trajes no centro da cidade, precisava da nota cinco para ser aprovado. Situação quase impossível já que o Almirante ou dava seis, mínimo para aprovação, ou quatro, que significava reprovação.

No início da arguição o Almirante colocou a seguinte questão:

- Se o seu navio estivesse sob efeito de mau tempo (vento sete da escala Beaufort) o que o senhor faria?

- Eu colocaria o navio em capa singela - respondeu nervosamente o aluno;

- E se o vento aumentasse para intensidade nove?

- Eu colocaria o navio em capa rigorosa e reduziria a máquina o suficiente para o navio governar;

- E se o vento fosse para doze (furacão), que providência o senhor tomaria?

O aluno pensou um pouco e, encurralado, respondeu:

- Eu rezaria um Pai Nosso, faria um nó de encapeladura dobrada, gurniria um cabo num poleame de laborar de 10 gornes, adaptaria um gato de escape no sistema, armaria uma cabrilha e içaria o navio. Quando a tempestade amainasse, arriaria o navio no mar novamente e continuaria navegando...

- O senhor pode sentar - decretou secamente o Almirante.

“Pronto! Além de ser reprovado serei expulso da Escola de Marinha Mercante” – sentou-se preocupado o aluno.

Minutos depois, consultando suas anotações, com o aluno à sua frente, o Almirante declinou sua avaliação:

- Em navegação astronômica, sua nota é igual à cotangente de noventa graus!

- Em Marinharia, pelo fato do senhor ter usado corretamente a nomenclatura, sua nota é igual ao número de gornes do seu poleame.

- Juntando as duas e dividindo o resultado por dois, sua nota final será igual ao seno de trinta graus, sem o zero e sem a vírgula.

O aluno saiu da banca examinadora arrasado e aturdido. No entanto, intrigado, pôs-se a imaginar: Por que o Almirante não declarou logo sua reprovação e expulsão? Por que não parecia enfurecido? Seria melhor recapitular suas palavras...

Feito isso o aluno foi tomado de grande satisfação e euforia. Estava claro agora:

Cotangente de 90° = zero;

Número de gornes do poleame = dez;

Seno de 30° = 0,5. Sem o zero e a vírgula = 5

Resultado da divisão: $10/5$ nota = 5

Portanto: Aprovado.



CBO e Estaleiro Aliança inauguram fábrica no Rio

A CBO e o Estaleiro Aliança inauguraram em 15 de dezembro a sua unidade fabril, a Aliança Offshore. Construída pela Lafem-Engenharia com incentivo dos governos federal e estadual e financiamento do Fundo da Marinha Mercante através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a fábrica está instalada em São Gonçalo, no Rio de Janeiro.

A Aliança Offshore vai abrigar as linhas de tratamento e pintura de chapas de aço, corte, dobra de chapas e perfilados, soldagem e submontagem de blocos, corte e dobra de tubulações (pipe shop) e montagem de acessórios de casco.

Fonte: Portos e Navios

Casco da P-55 está em viagem para Rio Grande

O casco da plataforma P-55, construído no estaleiro Atlântico Sul, em Suape, Pernambuco, está a caminho de Rio Grande. Ele saiu de Pernambuco dia 22, conduzido por dois rebocadores oceânicos, e deve chegar no Estaleiro Rio Grande (ERG1) entre os dias 10 e 15 de janeiro, dependendo das condições de mar.

Ao chegar o casco vai atracar no cais sul do dique seco, onde passará por uma série de ajustes e processo de liberação alfandegária, trabalhos que deverão se estender por aproximadamente 30 dias.

Concluídos estes trabalhos, por volta de 15 de fevereiro, o casco entrará no dique seco para ser unido ao deckbox (convés) da P-55, que está sendo construído pela Quip no local. Para o ingresso da estrutura, o dique seco será inundado. Depois que estiver no interior do dique, ele será posicionado para o encontro com o deckbox (mating). Para isso, o convés, cujo peso é de 17 mil toneladas, será içado a 47,2 metros de altura (em relação ao fundo do dique) para entrada do casco embaixo dele. O içamento será realizado com o uso de 12 macacos hidráulicos em ação simultânea. Assim que o deckbox for baixado sobre o casco, o dique será esgotado para o início da fixação das duas estruturas.

O "mating" deverá se estender por três ou quatro dias. Conforme a Petrobras, essa ação é considerada o marco mais desafiador do processo construtivo, exigindo planejamento minucioso e extenso processo de avaliação de riscos. Após, terá início a fixação do convés com o casco, serviço que consumirá entre três e quatro meses. Feita essa etapa, a plataforma será removida para o cais, onde será completado o processo de integração. O deckbox está praticamente pronto. Atualmente, a construção da P-55 em Rio Grande está envolvendo em torno de 2,2 mil trabalhadores. A previsão é que essa plataforma fique pronta em dezembro de 2012.

A P-55 é uma unidade do tipo semissubmersível. Será a maior deste tipo construída no Brasil. Atuará no Campo de Roncador, localizado na Bacia de Campos. Ficará ancorada em profundidade de 1.800 metros e terá, no total, 18 poços a ela ligados, sendo 11 produtores e sete injetores de água. É destinada à produção de 180 mil barris de óleo por dia e, junto com o petróleo, deverá produzir 4,5 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia. Em sua construção, serão investidos 1,65 bilhão de dólares.

Fonte: Jornal Agora (RS)



Irã ameaça fechar Estreito de Ormuz.

O Irã ameaça fechar o Estreito de Ormuz caso a União Européia e as Nações Unidas lhe imponham novas sanções econômicas motivadas pela desconfiança do seu programa nuclear sob suspeita de fins bélicos e não pacíficos como sustentam as autoridades iranianas.

O Estreito de Ormuz é o gargalo do Golfo Pérsico por onde passa grande parte do petróleo que abastece o mundo produzido não só no Irã como também na Arábia Saudita, Emirados Árabes, Kuwait e Iraq.

Segundo um porta-voz da 5ª. Frota Naval dos Estados Unidos baseada em Bahrein, o fechamento do Estreito de Ormuz "não será tolerado" e a Marinha americana está "sempre pronta para contrapor ações malevolentes para garantir a liberdade de navegação".

Fonte: Época

VLOC da Vale descarrega minério em porto chinês

A China recebeu o primeiro supernavio da Vale carregado de minério de ferro no final de dezembro, segundo fontes da indústria, um avanço importante após meses de incertezas quanto ao acesso da nova frota da mineradora ao seu maior mercado.

A maior exportadora de minério de ferro do mundo está investindo bilhões de dólares na construção dos supernavios, buscando reduzir custos de envio da commodity à China, mas, até agora, não tinha obtido aprovação de Pequim para que os navios nem mesmo parassem nos portos chineses.

O Berge Everest, com 388 mil toneladas, começou a descarregar o minério de ferro no porto Dalian, na China.

A frota da Vale tem enfrentado forte oposição de armadores e siderúrgicas na China, que temem que os navios sejam um "cavalo de Troia" que a mineradora utilizará para monopolizar tanto o transporte quanto o mercado de minério de ferro às suas custas.

O primeiro supernavio da companhia, o Vale Brasil, foi obrigado a retornar no Oceano Índico em sua viagem inaugural em junho, após o governo chinês não fornecer permissão para o navio ancorar em Dalian. O navio seguiu para a Itália, na ocasião.

Fonte: Reuters / Redação

Capitão é multado por não ter socorrido navio naufragando

Segundo reportagem do jornal "The Moscow Times", o capitão de um cargueiro que não socorreu um navio de cruzeiro da Bulgária que se encontrava naufragando e com passageiros se afogando e necessitando de resgate foi multado em US\$ 4.200, mas não foi preso.

Um tribunal distrital do Tartaristão decidiu que Yury Tuchin falhou em não ajudar às vítimas do desastre de julho no Rio Volga no qual morreram 122 pessoas quando o navio búlgaro de 55 anos de idade naufragou numa tempestade. Tuchin, capitão do navio de carga seca, se declarou culpado, mas alegou que teve receio de ajudar pelo fato de que seu navio poderia esmagar as baleeiras.

A acusação pedia a pena de prisão por 14 meses e a proibição de embarcar durante três anos.

Vale Beijing tem rachaduras confirmadas

Uma varredura completa feita por um robô no Vale Beijing, fundeado em São Luiz-MA, confirmou rachaduras no casco do VLOC. O navio tem tres bombas de lastro funcionando ininterruptamente para compensar a entrada de água do mar.



Cerca de 5.000 toneladas de fuel oil estão sendo transferidas para um navio da Petrobras (operação *ship to ship*) a fim de reduzir os riscos potenciais de poluição, enquanto parte da carga do porão 7 está sendo transferida para os porões 3 e 5 através de esteiras instaladas no navio pela Vale.

Segundo a seguradora do casco e máquinas, depois de reparos provisórios no VLOC de 400.000 Tpb o navio deverá prosseguir para Lisboa ou Istambul para os reparos definitivos. O Vale Beijing é operado pela STX Pan Ocean da Coreia do

Sul.

O enorme navio, um dos 5 iguais em operação, estava em sua viagem inaugural quando, no início de dezembro, com quase 380.000 toneladas de minério de ferro carregadas começou a fazer água no tanque de lastro do porão 7.

A rachadura no tanque de lastro do Vale Beijing foi causada provavelmente por problemas estruturais.

O navio foi construído na Coreia do Sul e é classificado pela firma norueguesa Det Norske Veritas. Fonte: Lloyd's List / Redação



A COLUNA DO LEITOR

E La nave va...

Alô Capt. L.A. Ventura.

Não poderia deixar de mais uma vez agradecer sua amável atenção para comigo remetendo com regularidade a sempre esperada Revista Eletrônica do CCMM, pontualidade que nos faz lembrar um cronômetro suíço, principalmente pelos assuntos sempre ligados ao mar e ao Waterfront, colocando-nos em dia sobre as transformações do mundo dito moderno que se fazem sentir em todos os setores e, no mar, não poderia ser diferente!

Para dar um "toque" de otimismo neste final de ano com vistas à luminosidade indescritível do arrebol anunciando o nascer de 2012 repito aqui o que disse Bob Marley:

"Para que levar a vida tão a sério se ela é uma incansável batalha da qual jamais sairemos vivos?"

E La nave vá...

Desejo ao bom amigo e familiares Boas Entradas no Ano Novo-2012 com muita Saúde e Paz e que possamos usufruir desse importante contato com a sua pessoa ainda por algum bom tempo!

Tudo isso extensivo aos demais colegas e amigos do CCMM e todos os familiares.

CLC Georg Maier por e-mail do Rio em 30/12/2011

Escola de Marinha Mercante do Pará

Ao inserir no último número da Revista Eletrônica do CCMM (90) a crônica do nosso colaborador Marcus Vinicius sobre as Escolas de Marinha Mercante, fui envolvido por sentimentos antagônicos de saudosismo e decepção.



Saudosismo ao ver a foto, cinquenta anos depois, da Escola de Marinha Mercante do Pará onde passei três anos da minha vida estudando (59/60/61) e me formei como Oficial Mercante.

Em termos de impacto visual, guardadas as devidas proporções, lembrei-me ao ver pela primeira vez as pirâmides do Egito. A diferença é que as pirâmides do Egito continuarão a ser admiradas por alguns séculos enquanto a Escola de Marinha Mercante do Pará jamais poderá ser vista novamente, a não ser em fotografia. Daí a minha decepção: como nossas autoridades demolem desta maneira, sem explicação, um prédio tão importante? O prédio da Escola de Marinha Mercante do Pará, dentro do 4º Distrito Naval, diminuto se comparado a sua enorme área, era, afinal de contas, "o segundo estabelecimento de ensino criado pela Marinha do Brasil e o primeiro no gênero na América do sul", nas palavras do nosso historiador Vinicius, e por isso, dentre outros motivos, jamais poderia ser simplesmente demolido, seja lá com que justificativa fosse.

O mínimo que se pode atribuir a tão lamentável procedimento é uma total falta de sensibilidade para preservar um patrimônio histórico tão valioso.

Luiz A. C. Ventura - Redator

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

diretoriajuridica_CCMM@yahoo.com.br

Confraternização de final de ano do CCMM

Muito brilho e emoção na Confraternização de final de ano do CCMM no Hotel Guanabara Palace no dia 21/12/2011. Melhor do que informar quem compareceu ou quantos compareceram ao evento é dizer que todos, associados, familiares e convidados, estavam irmanados num profundo sentimento de camaradagem, amizade e fraternidade. O presidente do Centro dos Capitães, Álvaro José de Almeida, foi muito feliz ao descrever esse sentimento utilizando os versos de autoria de sua prima, Marieta Borges Lins e Silva, educadora, poeta, historiadora e pesquisadora pernambucana, finalizando a mensagem com suas próprias palavras:

QUEM DERA!

Quem dera
Que ainda houvesse tempo
Para o homem continuar a sonhar
Com um mundo mais justo e mais humano...

Quem dera
Que a esperança resistisse
E os homens se ajudassem,
Sem reservas nem desconfianças...

Quem dera
Que o bem prevalecesse sempre,
Apesar do egoísmo desenfreado
Que impede o desabrochar da solidariedade...

Quem dera
Que a luz interior que sobrevive
No coração de cada um,
Ainda pudesse brilhar, iluminando tudo...

Quem dera
Que a felicidade fosse uma conquista de cada dia
Tornando melhor a humanidade
E mais fecunda e fértil a vida...

Quem dera
Que o Natal fosse de certezas e de doçuras,
De trocas constantes e de partilhas
experimentadas,
De coragem de mudar e de seguir em frente,
sempre!

Quem dera, ah!
Quem dera um Natal mais feliz para o mundo inteiro
E um Ano Novo de promessas e de buscas,
Na direção do alto, à procura de Deus! ”

Aos companheiros e companheiras que partiram numa esteira de saudade e deixaram exemplos a serem seguidos, a nossa homenagem póstuma.

Aos companheiros e companheiras que estão no mar, exercendo uma das mais importantes e gratificantes profissões, os nossos desejos de boa singradura.

Àqueles que estão ausentes por diversos motivos e os que aqui se encontram participando conosco das alegrias desta hora, os nossos votos de Boas Festas e um Novo Ano com positivas realizações, na trajetória de dias alegres e venturosos.

Ah! Não se esqueçam de ser felizes.



Maria Célia, esposa do Comte. Gondar, recebe quadro ganho em sorteio e Cristina, esposa do Comte. Durval, é surpreendida por retrato presenteado por seu marido. As pinturas são de autoria do Comte. Ventura, Diretor do CCMM, nas fotos com dois de seus netinhos Bruno e Luiza.

Novos Praticantes-Alunos formados pela EFOMM/CIAGA



O Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, no Rio de Janeiro, em cerimônia presidida pelo Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, formou 186 novos Praticantes-Alunos, 104 de náutica e 82 de máquinas. A nova turma de aspirantes a oficiais mercantes, da qual fazem parte 50 mulheres, vão agora cumprir a etapa final embarcada para garantir suas cartas de Oficiais Mercantes.

Presidente e diretores do Centro dos Capitães da Marinha Mercante compareceram ao evento desejando sucesso aos novos formandos.

Vale a pena ver:

Viva a Marinha!

http://www.youtube.com/watch?v=8KmYjV_5SNM&feature=channel_video_title

NOTA DE FALECIMENTO



Mais uma singradura sem retorno

O Comandante Fernando Santos, carinhosamente chamado Fernando Dentinho, partiu numa onda de saudade, deixando exemplos a serem seguidos.

Era um colega muito querido, de fala mansa e atitudes comedidas, características de pessoas que têm o dom da conciliação.

Natural do Pará, estado que fornece um grande contingente de profissionais para a Marinha Mercante, cursou a centenária Escola de Marinha Mercante daquela unidade da Federação.

Fez toda a sua carreira no Lloyd Brasileiro, a maior e mais importante empresa de navegação brasileira, extinta pela irresponsabilidade de alguns e a insensatez de muitos.

O CLC Fernando comandou vários navios do Lloyd, na linha do exterior, aonde construiu o seu excelente conceito profissional.

- Fernando, não se esqueça de colocar "em capa" a sua nave, quando as nuvens perturbarem o seu justo repouso.

Saudações marinheiras!

Álvaro José de Almeida Jr.

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 – completou em 2011 seu cinquentenário de formatura.

O Jubileu de Ouro dessa turma será comemorado em Belém, no CIABA, dia 20 de janeiro de 2012. Comparecerá, como convidado especial, o Diretor da EMMPa da época, Comte. Euclides Quandt de Oliveira, ex-ministro das Comunicações do governo Geisel.

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

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

PENSAMENTOS INESQUECÍVEIS

"A desonra é como a cicatriz na casca de uma árvore, o tempo longe de apagá-la, só faz aumentá-la cada vez mais."

Autor desconhecido

PROVÉRBIOS POPULARES

TRADUÇÃO LIVRE

The one who kneeled must pray.

Ajoelhou, tem que rezar.

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@centroscapitães.org.br