



CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

RIO, 15/02/12
No: 92

Revista
eletrônica

On-line

S.O.S. “COSTA CONCORDIA”
(Comentários e Opiniões)



Acidente com o “Costa Concordia” – Nossa opinião

Comte. **Álvaro** José de Almeida Junior – CLC
presidência@centrodoscapiates.org.br

Entendemos que o corporativismo só é legítimo quando baseado na ética e na verdade. Que nos perdoem os sectários do corporativismo equivocados, mas este é o nosso pensamento.

Em navegação o erro humano é debitado a três fatores: imperícia, imprudência e negligência.

No caso do naufrágio do “Costa Concordia” devemos afastar a primeira hipótese, isto é, o Comandante Francesco Schettino não é incompetente, caso contrário não seria nomeado para o comando de um dos maiores e mais modernos navios da Costa Cruzeiro, tradicional empresa italiana atuando há muitos anos nesse tipo de atividade - a Costa Cruzeiro pertence hoje à americana “Carnival Line” que divide com a “Royal Caribbean” o título de maior empresa de turismo marítimo do mundo.

Devemos aduzir ainda que a função de Comandante de navio mercante é cargo de confiança do armador. Feita a premissa, acreditamos que o Comandante Schettino tenha sido imprudente ao aproximar-se demasiadamente da rochosa ilha de Giglio, na Costa da Toscana, no mar Mediterrâneo.

As distâncias no mar são completamente divorciadas das distâncias de terra. Não devemos nunca passar a uma milha marítima (1852m) de um obstáculo ou de um navio cruzando, se pudermos manter desses alvos uma distância maior. Ao nos aproximarmos exageradamente de um obstáculo ou de um navio, podemos ser surpreendidos por uma rajada mais forte de vento que, em um navio como o “Costa Concordia”, com superfície vélica (comprimento x altura) de 18.000 m², certamente o afastaria do rumo traçado. Outra hipótese seria a ocorrência de uma falha do leme, quando não haveria tempo hábil para uma manobra de emergência.

A justificativa do Comandante na TV declarando que a pedra que rasgou o casco do “Concordia” não constava da cartografia náutica foi infeliz e descabida. Nos meus 35 anos no comando em navios de longo curso (Lloyd e Aliança), sempre ouvi dizer, como muitos, que o “Mare Nostrum”, como denominavam o Mediterrâneo os antigos romanos, é, há séculos, uma das áreas marítimas mais bem cartografadas do mundo.

Certamente o Comte. Schettino, como bom romano, não deve ter lido o filósofo grego Platão: “Sou escravo da minha palavra e senhor do meu silêncio”.

Concluimos que o acidente com o “Costa Concordia”, no nosso entender, deveu-se à imprudência do Comandante em passar muito perto da ilha de Giglio e à sua negligência ao colocar em risco milhares de vidas, a ponto de denegrir o seu nome e a reputação de sua empresa. Devemos observar que, por ocasião da entrada e saída de portos ou passagens em áreas restritas, o Comandante e pelo menos dois oficiais e marinheiros, além do prático, quando for o caso, devem encontrar-se no passadiço em máxima atenção. Teria isso acontecido na famigerada passagem por Giglio?

O único mérito que debito ao Capitão Schettino é ter manobrado corretamente após o rasgo de cinquenta metros de extensão no costado do navio, causado pelo atrito com a rocha submersa. Afastando-se do litoral, após a batida, o navio encontrava-se numa profundidade de 200 metros, e um naufrágio, naquela profundidade, seria fatal para milhares de pessoas que se encontravam a bordo.

A iniciativa de inverter o rumo (giro de 180°) e conduzir o navio com água aberta (admissão de água do mar no interior da embarcação) para um local de menor profundidade e mais perto de terra, possibilitou o salvamento da grande maioria que se encontrava a bordo. Mesmo assim, devido à violenta admissão de água do mar e ao conseqüente adernamento, mais de duas dezenas de vidas humanas pereceram nas águas frias do Mediterrâneo.

Um detalhe que chamou a atenção foi o navio ter batido por bombordo e adernado noventa graus para boreste. No nosso entender, ao fazer o giro, a grande quantidade de água que inundou a praça de máquinas deslocou-se para boreste causando uma banda permanente até atingir tal adernamento.

O acidente em questão nos chama a atenção para o tamanho da responsabilidade de um Comandante de navio mercante, principalmente em se tratando de um super navio de passageiros.

O valor material de um desses navios pode chegar próximo a um bilhão de dólares e as vidas humanas, que não têm preço, somam quatro ou cinco milhares.

É balela dizer que o Comandante se aproximou da ilha cumprindo determinação da empresa. Ninguém pode dizer ao Comandante de um navio mercante que cumpra esta ou aquela rota. Em atribuições técnico funcionais o Comandante é quem toma as decisões a bordo e por elas se responsabiliza.

A importância do preparo da tripulação

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

Mensagens recebidas sobre o acidente com o navio italiano Costa Concordia impõe-me a reflexão seguinte:

Consta dos noticiários que o navio conte mil tripulantes.

Não é bem assim.

Existe a tripulação essencialmente “marinheira” composta de oficiais, graduados e subalternos que integram a equipe empregada na movimentação e manutenção do navio; os demais são viajantes sazonais, sem nenhum ou quase nenhum conhecimento da arte marinheira.

No passado, os demais integrantes do rol de equipagem, empregados do Armador-Proprietário do navio, apesar de não exercerem funções marinheiras, tinham relação contínua com o Armador, salvo raríssimas exceções.

A Companhia Nacional de Navegação Costeira e o Lloyd Brasileiro, por exemplo, grandes armadores de navios de passageiros, possuíam em seus quadros médicos, dentistas, barbeiros, músicos, botequineiros, maîtres, etc.

A exceção dos profissionais sem vínculo empregatício se relacionava a artistas ou orquestras de renomada, contratados por curtas viagens.

O que se vê hoje, inclusive na costa brasileira, é um grande contingente de profissionais definidos como “tripulantes” sem o mínimo preparo para as emergências: universitários, estudantes, garçons que são contratados para fazer uma viagem, sem o devido preparo.

Desta forma, estimo que no navio acidentado, os verdadeiros tripulantes não ultrapassassem trinta ou, no máximo, quarenta pessoas.

Os demais foram rotulados como “tripulantes”, mas não têm condições de prestar muito auxílio em caso de acidentes, podendo até, em certos casos, por pretensão ou açodamento, atrapalhar. Muitos deles falam idiomas diversos e o Inglês é macarrônico e incompreensível. A maior parte deles jamais se avistou antes e muitos jamais pisaram a bordo antes do embarque em curso.

Como diziam nossos velhos mestres, “navio não afunda, quem afunda navio são os (maus) pilotóribus e maquinóribus”.

Sofre mais quem mais conhece.

Quando executivo da DEMAG fui vistoriar um projeto nosso a bordo de uma Plataforma na Bacia de Campos.

Coincidiu com um exercício de abandono: a desordem, galhofa e irresponsabilidade eram tais que me vali dos ensinamentos de chefia adquiridos no Colégio Militar e na Escola de Marinha Mercante – e também do meu porte físico - para bradar que os galhofeiros sentassem; assumi o comando da faina ante a inércia do elemento que deveria monitorá-la.

Disse àquela gente terráquea que em caso de acidente eles iriam morrer todos porque não davam atenção nem seriedade ao exercício de salvatagem. Infelizmente, muitos dos brasileiros são criados sem nenhuma noção de respeito e disciplina: a extinção do serviço militar obrigatório e o próprio afrouxamento dos códigos de conduta trouxeram conseqüências horrorosas. Isto não é fala de velho - basta que se olhe a saída dos alunos de qualquer escola primária na Europa e se compare com a da maioria de escolas do Brasil.

Marinheiros profissionais têm um quê de energia que por vezes beira a grossura, mas sabem impor a ordem e disciplina onde se faz necessário. Isto porque recebem instrução militar e se inserem numa estrutura hierarquizada de bordo criticada por muitos.

Falo, principalmente, pela experiência de meu tempo quando não se via tanta liberalidade. Ouvindo relatos de velhos companheiros da Marinha do Brasil sobre a vida a bordo dos navios que eles tripularam, cheguei à conclusão que na Marinha Mercante temos (ou tínhamos) muita, muita disciplina: muita mesmo.

Enfim, tudo indica que ocorreram falhas enormes a bordo do navio italiano sinistrado, mas infiro que uma tripulação (lato sensu) treinada, poderia ter minimizado as conseqüências, i.e., se não houvesse impedido que o acidente ocorresse.

Aos cultores da formação “paisana” de marinheiros fica a lição.

Se o navio fosse brasileiro a armação “brasileira” (a navegação brasileira está nas mãos dos armadores estrangeiros) estaria em todos os meios de comunicação a criticar a formação dos aquaviários do Brasil, pugnando por importar mão de obra “qualificada” do estrangeiro. Obviamente, a baixo custo e com a qualificação proporcional à soldada que pretendam pagar.

O “complexo de cachorrada” não pode prosperar; salvo para que adquiramos a disciplina, lealdade e adestramento dos bons cães.

Nota: Publicado originalmente na Rede Pelicano Mercante

Naufrágio muito rápido

OSM Luiz **Leal**
luiz.leal@globo.com

O que mais me deixou perplexo foi a velocidade com que o “Costa Concordia” adernou e foi a pique. Bem mais rápido que o Titanic 100 anos antes.

Alguns navios torpedeados na II WW demoraram mais para submergir. Se a profundidade fosse maior as baleeiras teriam sido sugadas.

Um problema para a IMO.

Nota: Publicado originalmente na Rede Pelicano Mercante

De quem é a culpa?

CLC Carlos **Weber** – Prático de São Luiz - MA
pwtweberslz@hotmail.com

Nesta história do “Costa Concordia” eu não culpo somente o Comandante. O que estavam fazendo os Oficiais de Náutica de quarto?

Com todos os recursos que hoje os navios possuem é inconcebível uma coisa destas. Estes Oficiais não estudaram navegação costeira? Um navio com uma superfície vélica daquela altura, sair da linha deve ser muito comum. Basta prestar atenção e corrigir o abatimento.

O Comandante a bordo é onipotente, mas não é onipresente.

Motim a bordo

CLC Ivan **Draxcler**

Respondo particularmente ao Weber.

Meu amigo, você está careca de saber, e vai ficar mais ainda, se lembrar que nós fomos treinados para obedecer a uma “Cadeia de Comando”. Qualquer desvio ou tentativa de quebrá-la é considerado motim. Os Oficiais de Náutica que estavam na ponte de comando relataram que o Comandante pediu para colocar os comandos para manual, assumiu o joystick e faz a derradeira manobra que resultou no encalhe. Qualquer Oficial que se rebelasse seria considerado mais tarde como amotinado e o peso da responsabilidade passaria para seus ombros. Isto já foi assunto de livros e filmes (p.ex. “The Caine Mutiny”, com Humphrey Bogart como Comandante e Van Johnson como Oficial que assume o comando).

Portanto, deixemos que os inquéritos corram e seja apontado o(s) culpado(s).

Até lá fico com um só pensamento: O Comandante do “Costa Concordia” foi um covarde...

Nota: Publicado originalmente na Rede Pelicano Mercante

Imprudência.

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

Embora não tenha dados para emitir uma opinião com respaldo técnico, acho que no mínimo houve imprudência do comandante do “Costa Concordia” ao passar por aquele local. Some-se a isso o agravamento das consequências pelo fato do comandante haver abandonado o navio numa situação de extrema emergência.

Naufrágio do “Costa Concordia”. Uma visão pessoal

Fábio Mello Fontes – Prático em São Paulo
fmfontes@globob.com

Sou Oficial de Náutica, prático no porto de Santos há mais de quarenta anos e doze no de São Sebastião.

Neste longo período de ininterrupta atividade profissional, que amo de paixão, ultrapassei a marca de 27000 manobras executadas. Sim, vinte e sete mil. E todo dia aprendo algo novo. Mercê de meu ofício, desenvolvi razoável conhecimento com os muitos Comandantes de navios de passageiros que frequentaram e frequentam minha Zona de Praticagem, a ZP-16.

Por muitos anos fui, junto com outros colegas, prático preferencial da “Línea C”, para o navio “Eugenio C”, de lendária memória. Era um navio de linha regular Europa x América do Sul, dotado de três caldeiras a vapor superaquecido e sem o moderno “bow thruster” em sua proa. Este famoso navio era então manobrado pelos práticos que se utilizavam de rebocadores para tal. Com o advento da aviação comercial de longo curso foi encerrada a era dos grandes navios de passageiros de linha regular.

Neste ponto, anos 70/80, a Engenharia Naval experimentou grande desenvolvimento na mecânica e na eletrônica para favorecer e melhorar a nova indústria dos navios de cruzeiros turísticos. Estes navios se tornaram cada vez maiores para atender a economia de escala. Precisavam cumprir um requisito básico desta nova indústria: poder entrar e sair em qualquer porto do mundo, a qualquer hora, de maneira rápida e sem depender de rebocadores, muitas vezes indisponíveis nos locais mais atraentes, turisticamente falando.

Assim, a engenharia naval projetou estas maravilhas tecnológicas que são os modernos navios de passageiros de cruzeiro. São navios muito leves (não levam carga) e apresentam, em geral, calado de seis a oito metros. É muito pouco para o seu porte. Por isto são leves. São equipados com dois eixos, dois lemes de alto desempenho (Becker e Schilling), ou dois azipods sem leme (hélices que giram 360 graus em torno de um eixo vertical), mais seis hélices de propulsão transversal, três na proa e três na popa. Estes “thrusters” desenvolvem até 6000 BHP de potência transversal em cada uma das extremidades do navio (proa e popa). Podem também ter mais do que isto. Para a segurança da navegação são equipados com o que existe de mais moderno na indústria marítima mundial. A navegação é eletrônica sempre, ainda que outros métodos possam ser eventualmente empregados. Navegação Astronômica, nem pensar. Todos estes equipamentos são redundantes: tudo o que é importante para a segurança da navegação é triplicado ou até quadruplicado. Eis então a nova realidade destes gigantes dos mares: imensa segurança e facilidade de manobra inimaginável até há pouco tempo. Todo este equipamento é apresentado com grande ergonomia e tudo comandado por “joysticks”, muito fáceis de operar. Os Comandantes destes navios constituem a nata, o “crème de la crème”, o “the very best” entre seus pares. São ainda intensamente adestrados em centros de simulação de manobra para melhor entenderem a moderna naviônica embarcada e seus efeitos. Mesmo critério para escolha e seleção dos oficiais. Só os melhores. Hoje estes vêm sendo contratados em países de terceiro mundo como medida de barateamento de custos, embora sejam, ainda assim, de alto padrão profissional. Consequência desta sofisticada nova realidade: Os Senhores Comandantes tendem a minimizar a importância do prático e, ao contrário dos tempos antigos, alguns os recebem a bordo com pouco afeto e alguma animosidade, aceitando suas orientações com certa relutância.

O ambiente nestes navios é extremamente sofisticado. Os passageiros de modo geral são endinheirados e importantes, as mulheres belas e elegantes. Os garbosos Oficiais em uniforme branco impecável, engomados e orgulhosos, ao que parece, com justa razão. Assim, surge o que eu chamo de “Síndrome do Comandante do Navio de Passageiros”. O que é isto? Simplesmente um aspecto de personalidade que alguns destes Comandantes desenvolvem que os faz se sentirem intimamente perfeitos, infalíveis, poderosos, superiores, ungidos pelo destino com poder, sabedoria, inteligência, experiência e tudo o mais em dose superlativa. Sentem-se acima dos mortais comuns. É verdade, é assim mesmo, por mais chocante que possa parecer.

Como num ambiente como esse sobram poucas oportunidades de orientações a serem oferecidas pelo prático, tenho ali também me dedicado a observar e avaliar silenciosamente estas importantes pessoas, os Comandantes destes navios de passageiros. E tenho aprendido muito. Rumores dão conta de que há até uma surda competição de eficiência entre os Comandantes de uma mesma companhia para se saber quem é o melhor.

Este é um mundo à parte – os navios de passageiros.

Naquela fatídica sexta-feira 13, o “Costa Concordia” navegava tranquilamente, quando o seu Comandante resolveu passar por dentro da Isola Giglio, costa italiana. Parece que já o fizera antes, consta que conhecia bem o lugar. Certamente esta navegação, ao se aproximar da referida ilha, passou a ser feita sob o comando direto do capitão e “a rumos práticos”, isto é, sem o automatismo dos equipamentos, pois tudo estava então sendo operado no modo manual, por segurança. Os oficiais de navegação (ali sempre há dois) certamente vinham plotando posições na carta náutica, de cinco em cinco ou de três em três minutos. Lembro que todos os navios do mundo só empregam um único Oficial por quarto de navegação e às vezes, também um marinheiro para tomar conta da proa. Nos navios em foco, os marinheiros devem ser três ou quatro por quarto de serviço.

E o senhor Comandante, absoluto, onipotente, dava as ordens de navegação e todos obedeciam, sem pestanejar. Marinheiro, talvez filipino, firme e disciplinado, no leme. Silêncio e disciplina. Total obediência às ordens de comando. Imagino que o Comandante do “Costa Concordia” naquele momento, estivesse se sentindo pleno, capaz, infalível, dotado de “certeza absoluta” do que estava fazendo, quase um super-homem,

experiente, um "papai sabe-tudo". Acredito que, assim, não houve nenhum Oficial com coragem para lhe dizer: "Comandante, estamos muito perto da ilha, puxe um pouco mais para boreste!"

No Brasil este acidente não teria acontecido, pois a Autoridade Marítima mantém avançadas normas de segurança para o tráfego marítimo, não permitindo, sob hipótese alguma, que um navio deste tipo, trafegasse em águas restritas como aquelas, sem um práctico a bordo. Mesmo critério rigoroso também é observado no Canadá. Apesar das pressões comerciais, a AMB não cede neste quesito de segurança. Fácil entender estas pressões. Parafraseando um colega: o padeiro sempre achará a farinha de trigo que compra muito cara e o pãozinho que vende muito barato. Mas este é outro assunto.

Este é um ambiente que conheço muito bem: os passadiços dos ultramodernos navios de passageiros. Deles tenho longa experiência. São muito parecidos entre si, seja qual for a companhia, ou a bandeira atropetada na popa.

A "certeza absoluta", a vaidade, a arrogância e o exibicionismo, certamente conduziram o "Costa Concordia" até aquela pedra.

Nota: Publicado originalmente na Rede Pelicano Mercante

Naufrágio do "Costa Concordia". Sem açodamento.

Comte. Edson B. Calenzo – CLC

calenzo@globo.com

Depois de ler inúmeras considerações sobre o encalhe do "Costa Concordia", venho expor alguns fatos que, no meu entender, devem ser considerados.

Nos meus 32 anos de atividades na Fronape, atual Transpetro, comandi navios por 11 anos e fiz parte, em outros onze, da alta administração da companhia, período em que participei da apuração de causas e responsabilidades de quase todos os acidentes ocorridos com os navios da empresa, inclusive afretados (com exceção dos acidentes ocorridos na Praça de Máquinas quando participei de poucos). Esse segundo período me permite afirmar que em praticamente todos os acidentes investigados houve forte parcela de erro humano. Em alguns dos casos o erro não se restringiu ao acidente propriamente dito e sim a uma sequência de falhas anteriores não consideradas devidamente.

Nos navios em que exerci as funções de Piloto, Imediato e Comandante também ocorreram acidentes, todos felizmente contornados e sem maiores consequências.

No caso do "Costa Concordia" eu destacaria os seguintes fatores importantes:

- As "Normas de Procedimento no Passadiço" determinam que os Oficiais de Náutica devem alertar Comandante e Prático, quando perceberem que o navio não está dentro da rota de navegação programada;
 - "Passar perto" é muito relativo. Como exemplo cito o porto de Santos onde se efetuam mais de 13.000 (treze mil) manobras por ano, e os navios "Costa Concordia", "Costa Mediterrâneo" e principalmente os "Full Containers" com mais de 300 (trezentos) metros de comprimento e seis ou mais alturas de containers, passam a poucos metros da Fortaleza da Barra por um bordo e de terra pelo outro bordo;
 - Outro exemplo que posso mencionar são as entradas no Rio de Janeiro dos antigos Ore-Oils da Fronape com porte de 135.000tons, 274 metros de comprimento, 44 metros de boca e cerca de 50 pés de calado, que passavam entre a Ilha Cotunduba e o Pão de Açúcar para em seguida aproar na Fortaleza de Santa Cruz, só guinando em direção ao interior da Baía de Guanabara muito próximo das rochas da Fortaleza para safar a Pedra da Lage com perigosos 11 metros;
 - Pela análise de uma carta de navegação das imediações do acidente no Mediterrâneo, postada na Internet (não sei se é a verdadeira ou se foi traçada por algum "expert" em navegação) o número de pontos batimétricos é muito pequeno e o navio, em sua aproximação, teria tangenciado a linha batimétrica de pouca profundidade (não vi indicação dessa profundidade);
 - Esses navios ("Costa Concordia" e "Costa Mediterraneo") sempre aportaram em Santos com calado de 8,5 metros, porém, não podemos esquecer que desenvolvendo 20/22 nós, e em pouca profundidade, seu calado, por motivo do efeito "SQUAT", pode aumentar algo em torno de 3 (três) metros;
 - Outro ponto que gostaria de comentar é que nas fainas de emergência, em geral o Comandante permanece no passadiço e o Imediato e/ou Chefe de Máquinas ficam à frente da faina, conforme as mesmas ocorram no convés ou na praça de máquinas, ou seja, o Comandante fica na coordenação geral recebendo os dados de seus principais auxiliares para poder tomar uma decisão mais drástica, qual seja, a de tocar abandono do navio;
- Quanto ao Comandante ser o último a desembarcar, também gostaria de tecer alguns comentários:
- Em tempos idos, quando o navio se fazia ao mar para a "aventura marítima", o Comandante era o Senhor todo poderoso, ou seja, acima dele só Deus. O navio era dele e quando havia um sinistro com risco do naufrágio, o Comandante, por uma questão de honra, preferia morrer com o seu filho - o seu navio.
 - No que se refere ao Direito Marítimo, se na iminência de um naufrágio o Comandante e sua tripulação abandonarem o navio, este poderá ficar sendo propriedade de quem o salvar. Eis o principal motivo pelo qual o abandono de um navio deve ser evitado. Entretanto é perfeitamente legal que, sendo o Comandante mais velho ou esteja doente, e numa emergência não tenha condições de abandonar o navio, ele pode passar o comando provisoriamente para um dos seus Oficiais e permanecer a bordo para garantir a posse do navio para seu armador.
 - Entendo que a saída de bordo do Comandante do "Costa Concordia" não trouxe qualquer efeito negativo no abandono por parte dos passageiros, Oficiais e Tripulantes e pergunto: será que o mesmo não foi verificar a real

situação de encalhe em que se encontrava o navio? Essa ou qualquer outra indagação/afirmação é mera especulação;

- Ainda pelas fotos postadas na Internet, observa-se que nos corredores do 5º, 6º e 15º andares (os que aparecem nas fotos) o pessoal está calmo e pronto para o abandono. É lógico que quando o navio adernou para BE o pessoal foi comprimido e nessa hora provavelmente deve ter havido alguma confusão. Entretanto, verifica-se que o pessoal descendo por bombordo obedecia a uma fila organizada, provavelmente direcionada pela Oficialidade que conseguiu controlar um possível tumulto.

Finalizando esclareço:

Por melhor que seja o treinamento de uma tripulação, na hora crítica e iminente de uma catástrofe é que se verifica como ela se comporta. Conforme já mencionado pelo meu colega Mello Fontes, o Comandante, Chefe de Máquinas e Imediato de qualquer navio, principalmente de um navio de passageiros transportando 4.000 pessoas, precisam ser e são selecionados entre os Oficiais “elite” da empresa. Com certeza o Imediato, o Chefe de Máquinas e os demais Oficiais do “Costa Concordia” tomaram a frente da coordenação do abandono e o levaram a bom termo, haja vista o reduzido número de vítimas. Acredito que as vítimas fatais do desastre estivessem nos conveses inferiores por ocasião da batida e adernamento do navio, podendo ter desfalecido em consequência de uma pancada brusca ou mesmo entrado em pânico, morrendo afogadas com o alagamento do compartimento em que se encontravam (há a necessidade de se aguardar a apuração do devido inquérito que deverá determinar se essas vítimas usavam o colete salva vidas recomendado na ocasião do abalroamento pelo sistema de comunicação do navio).

Nota: Publicado originalmente na Rede Pelicano Mercante

Naufrágio do “Costa Concordia”: Decisões absurdas

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

É invariável que a primeira pergunta feita, num misto de descrença e indignação, sobre o caso do acidente marítimo com o navio de passageiros italiano “Costa Concordia” seja mais ou menos assim: “Como isso pode ter acontecido com tanta tecnologia disponível nos dias de hoje nesses super navios?”

A resposta seria que a tecnologia foi criada pelo homem, está a seu serviço e por ele é operada, portanto, sujeita a falhas humanas – *Errare humanum est*... Por outro lado, por mais que se invista em segurança, a complexidade dos sistemas tecnológicos é tão grande e chega a níveis tão sofisticados que se torna impossível prever todas as eventualidades passíveis de ocorrer.

O que se deveria questionar nessas catástrofes é a mente humana. A dinâmica da sua cognição.

Como se explica que pessoas inteligentes e treinadas, de posse de suas faculdades, tomem decisões absurdas que vão contra a lógica e contra tudo aquilo que tanto estudaram e treinaram? São decisões que causam estranheza e perplexidade por parecerem que uma simples e racional atitude teria evitado o acidente. Como pode um navio abalroar outro na imensidão do mar? O que pode ter se passado na mente do Comandante ou Oficial responsável pela manobra para, contrariando normas internacionais sobejamente conhecidas, provocar a colisão?

Na mesma linha de raciocínio, abordando o nosso tema, o que leva um Comandante, transportando 4000 pessoas, a se arriscar passando próximo a ilhas e rochas traiçoeiras?

Não gostaria de execrar ou condenar antecipadamente a quem quer que seja com referência ao acidente com o “Costa Concordia”. Isto é função das autoridades responsáveis pelo devido inquérito. Gostaria apenas de analisar os fatos à fria luz da razão. Como disse acima, a mente humana é um universo insondável.

Orgulho-me de ter comandado um dos maiores navios do mundo, um VLCC, com tonelage quase três vezes maior do que a do “Costa Concordia”, 50 metros a mais em comprimento, 17 metros a mais de boca e três vezes maior em calado. Seus recursos eram tecnologicamente sofisticados. Mesmo assim digo, sem medo de errar, que a tecnologia de qualquer navio não supera a experiência, o discernimento, o poder decisório e a capacidade do Comandante. Poucas pessoas, principalmente as não afeitas à rotina de bordo, sabem que o Comandante de um navio é solicitado em viagem, não raras vezes, a sanar situações de extremo perigo. Em geral são situações em que o seu Oficial, nem sempre experiente, tem dúvidas sobre a atitude a tomar em relação a outro navio em rumo de colisão, ou mesmo a perigos de terra, e solicita sua presença no passadiço. Nessas ocasiões, geralmente de madrugada, o Comandante precisa ser rápido e efetivo. A tecnologia não ajuda muito. Não há tempo para cálculos nem divagações. No mar o espaço de tempo e as distâncias têm conotações diferentes. A distância de uma milha marítima (1852 metros, quase dois quilômetros) pode parecer muito em terra, mas no mar, na passagem por um ponto de terra ou por outro navio, não é absolutamente nada. A decisão do Comandante em uma emergência tem que ser quase imediata para evitar uma catástrofe. Inúmeros acidentes são evitados diariamente em torno do globo. Este tipo de situação a bordo é corriqueira e por poucos conhecida. Até pelos armadores. A grande diferença é que só repercutem, como não poderia deixar de ser, os acidentes. O Comandante do “Costa Concordia” já deve ter passado por inúmeros casos semelhantes e sempre se saiu bem. Infelizmente isto não mitiga seu erro no recente acidente. O que pode parecer um paradoxo. O Comandante precisa ser infalível. Eu mesmo, que já fui protagonista de um resgate no Oceano Índico, salvando 27 vidas em um naufrágio de um navio cipriota causado por violento temporal, tendo por isso recebido muitas homenagens, condecoração da presidência da república, etc., se tivesse perdido um só de meus tripulantes, com certeza seria crucificado.

O que terá havido com o Comandante Francesco Schettino do “Costa Concordia” naquela fatídica sexta feira 13 no Mediterrâneo? Como se explica sua decisão absurda de passar tão perto das rochas da Ilha de Giglio, ainda mais à noite? (Passar perto quando é imprescindível é uma coisa, mas, não havendo necessidade, é um risco sem sentido). Especula-se que teria sido solicitação da própria Companhia Costa Cruzeiro para dar espetáculo para os passageiros (que espetáculo, se a noite era escura e não se via nada?) como também solicitação do prefeito de Giglio. Tudo especulação. Ridículo. Quem determina a rota do navio é o Comandante. Ele assim o quis e assim determinou. Se ele estava ou não no passadiço na hora do fatídico acidente é outra conversa que não ameniza em nada sua responsabilidade. Se não estava, deveria estar e se estava, como especulam, governando o navio pelo manual através de joystick, como pode ter acontecido a batida?

Em situação normal, o acidente poderia ser explicado por uma pane qualquer em um equipamento, uma corrente e/ou vento de través inesperado mais forte, qualquer coisa assim. As ocorrências posteriores, no entanto, complicaram tudo. A favor do Comandante está a varação (encalhe proposital para evitar um mal maior). Com propulsão, o encalhe deveria ter sido feito de proa na praia para evitar o adernamento. Mas o navio perdeu a propulsão (alagamento da Praça de Máquinas após o rompimento do casco). Acredito que o navio tenha ido para a praia com o efeito do seguimento ou num misto disso com a força da corrente e do vento. Não vi nenhuma menção a respeito do uso dos ferros. Acredito que, com esse recurso, o navio encalhará na praia de popa evitando, como ocorreu, o tombamento para o bordo contrário ao alagamento ao ir lateralmente encalhar na praia um pouco ao norte do rochedo que rasgou o costado. Note-se que entre o choque na rocha e o encalhe na praia se passou mais de uma hora.

O mal estava feito. Nesta altura já deveriam existir vítimas já que o rombo no costado foi muito grande e a invasão de água do mar muito violenta.

Só restava tocar abandono e evacuar os passageiros da melhor maneira possível. E aí entra outro fato inexplicável. O Comandante abandona o navio antes da evacuação de todos os passageiros. Demorei a acreditar nisso. Só me convenci ao assistir o triste diálogo do Capitão Schettino com o Comandante da Guarda Costeira italiana. Simplesmente estupefante. Como defender um homem que procede e se humilha daquela maneira? Nem com todo o corporativismo do mundo. Para fechar o quadro o Capitão Schettino, já em terra, declara para a imprensa que a pedra em que ele bateu com o seu navio não estava cartografada (Não me contaram. Eu assisti isso na TV). Como assim? Uma pedra na costa italiana, dentro do Mediterrâneo, não cartografada? “Aquela pedra está lá sinalizada há mais de mil anos” - afirmou um colega seu italiano. Aí se evaporou todo o crédito que, com boa vontade, ainda lhe poderia dar. Conclui-se dessa declaração que ele só poderia estar tentando encobrir algum erro radical.

Eis o cenário formado. Cem anos depois do Titanic, volta a ocorrer um grave acidente marítimo provocado por decisões absurdas e erros lamentáveis. Como se explica isso? O que levou o Capitão Schettino a tomar decisões tão fora dos padrões? Como dizem os italianos: “*Dio solo lo sa*”

Novos tempos

ON Djalma **Pereira** Souza
djalma.souza@norsul.com

A navegação costeira de hoje não é mais aquela que os mais antigos estavam acostumados a fazer, ou seja, cruzando marcações de pontos de terra para determinar a posição, comparando o rumo da giroscópica com a magnética, vigiando constantemente a proa e repetindo essa rotina ao longo do quarto no passadiço.

Os navegantes de hoje se limitam a plotar os *way points* de mudança de rumo no VMS, acompanhando a navegação no ECDIS projetado na tela do radar, deixando que o GPS determine a posição e faça a mudança de rumo e nada mais. É raro se ver um Oficial de Náutica checando o rumo da giroscópica com a magnética. Considerando que o rumo indicado pela giroscópica envia sinal para o radar, para o GPS, para o ECDIS, é fácil deduzir que o erro de um equipamento pode influir em todos os outros e aí é que mora o perigo.

Um avião da Air France que caiu no Oceano Atlântico há uns dois ou três anos matando toda a tripulação e os passageiros, começou a definir o seu trágico destino quando uma simples indicação errada de velocidade devido ao entupimento do tubo Pitot não foi devidamente identificada e corrigida pelo Comandante que continuou a acreditar no computador de bordo e acabou caindo no mar.

No caso do acidente com o “Costa Concordia” pode ser, não estou afirmando, que o rumo estivesse correto, as posições de mudança de rumo corretas, mas a giro estivesse com desvio não determinado previamente por azimute.

Também para quem não sabe, a posição fornecida pelo sinal do GPS quando a constelação de satélites está em posição desfavorável, muito próxima ao horizonte, por exemplo, com ângulos muito fechados e influenciado negativamente pelas explosões solares, o que acontece no momento, pode indicar uma posição com erro na ordem de 100 metros. Esse erro pode fazer a diferença ao se passar muito perto de um obstáculo como uma pedra ou um alto fundo.

O prudente é que se passe longe do perigo à navegação com margem de segurança para que, em caso de falha humana, ainda haja espaço para manobrar e evitar uma catástrofe.

Nota: Publicado originalmente na Rede Pelicano Mercante

Costa Concordia – O linchamento de um Comandante.

Comte. I. F. Magalhães – CLC
ifmagalhaes@terra.com.br

Em meados de janeiro o mundo parou para assistir a um trágico e quase catastrófico acidente de navegação com o “Costa Concordia”, navio de passageiros italiano. Vozes ecoaram através da mídia com críticas pesadas e contundentes que reduziram o Comandante do navio ao mais baixo nível profissional, tratando-o como um Capitão que ascendeu àquele posto ou função sem o devido preparo e sem demonstrar competência suficiente para tal.

O fato de um navio adernar 90º para um dos bordos, mormente em se tratando de um navio de passageiros com aproximadamente 4000 pessoas a bordo, denota um cenário grotesco na visão de profissionais do mar. As conjecturas ainda pululam, as mentes “brilhantes” de plantão deblateram e a imprensa colhe depoimentos dos mais inexpressivos profissionais, como se a arte de navegar fosse coisa tão simples quanto segurar um microfone.

Não há crivo nem a preocupação de discernir uma opinião de pessoa abalizada daquelas que falam porque não são mudas, pois não se valem da percepção mental indispensável a um assunto que requer base cultural e/ou intelectual para criticar ou condenar, a priori, um profissional que, ao cometer um erro, como no caso em pauta, não se sepulta a qualificação sofisticadíssima, sem a qual esse Comandante nunca estaria no Passadiço (Casa do Leme ou Casa de Navegação) de um verdadeiro ícone da Marinha Mercante internacional.

Os donos da verdade e também das câmeras e dos microfones assacaram ininterruptamente contra o caráter do Comandante, sem o mínimo de ética, em desrespeito a um ser humano e expressivo profissional cujo julgamento compete a profissionais altamente gabaritados e de reputação ilibada, sem a qual nunca seriam investidos dessa função.

Urge que a imprensa se pautar na incumbência de bem informar, valendo-se da seleção de interlocutores que tenham como essência a vivência e qualificação para tal, evitando que a posteridade irascível e prematuramente se revolte contra um ser humano que errou, por essência de sua natureza, mas que não merece ser injustamente prejudicado por quem nunca pisou no convés de um navio, e tampouco sabe o que é boreste e bombordo.

Tais assertivas não eximem o Comandante de responsabilidade legal quanto às vidas que se perderam e aos prejuízos causados a inúmeros segmentos envolvidos no acidente. Entretanto, os fatos têm de ser reunidos e submetidos a uma rigorosa apuração pelos órgãos competentes à luz da técnica da navegação, isto é, por tribunal específico e pela justiça comum já que houve homicídios.

Antes que se avalie ou julgue a decisão de abandono do transatlântico determinada pelo Comandante, uma rigorosa análise deve ser feita no que tange às circunstâncias antes, durante e depois do nefasto e indesejável acidente.

A abordagem dos fatos não é familiar a leigos no assunto, porque requer, não raramente, discussões específicas em alto nível técnico, inerentes aos profissionais do mar. Mas, mesmo assim, temos de discorrer de modo a propiciar uma análise inteligível, sem fugir ao cerne técnico de um acidente de navegação.

Cabe verificar se o Comandante, na ocasião da ocorrência, adotou alguns procedimentos indispensáveis e até obrigatórios como os listados abaixo:

1. Estaria o Comandante no passadiço (casa do leme e/ou casa de navegação)?
2. Haveria pessoas estranhas neste local?
3. Estaria o Comandante seguindo as recomendações do roteiro de navegação, publicado por órgão competente, para aquela região?
4. Teria sido divulgado o que, na realidade, estava acontecendo?
5. Teriam sido esgotados todos os meios de bordo para controlar e/ou monitorar com segurança o acidente?
6. Os passageiros – principalmente – teriam sido instruídos sobre os procedimentos de salvamento?
7. O Comandante teria se comunicado com algum órgão competente ou navio nas cercanias, emitindo S.O.S. (pedido de socorro)?
8. O Comandante teria se assegurado de que, na ocasião do acidente, com os meios disponíveis de bordo, não haveria mais sobreviventes no navio, antes de decretar ou ordenar o abandono, como ato derradeiro de salvamento no mar?
9. As condições meteorológicas locais teriam facultado o risco a que se expôs o Comandante, deixando de considerar a salvaguarda da vida humana no mar?
10. O Comandante teria realizado, durante a viagem, treinamentos periódicos de combate a incêndio e/ou abandono, em cumprimento às Convenções Internacionais, oriundas da IMO (Organização Marítima Internacional)?
11. Que ação orientadora teria sido implementada pela tripulação durante o salvamento e abandono?
12. Que comportamento teria apresentado o Comandante, diante dos fatos, no que se refere ao equilíbrio emocional, responsável direto por tudo naquele momento?
13. Estariam as cartas náuticas com correções atualizadas?
14. Estariam os aparelhos de auxílio à navegação funcionando normalmente?
15. Teria sido soado o alarme de emergência específico?
16. O Comandante teria se valido de alguma manobra para atenuar os efeitos do adernamento?

17. Que atitudes teriam tomado os principais do navio, para assessoramento ao Comandante?
18. Que aparelhos de auxílio à navegação estariam em pleno funcionamento, por ocasião do acidente?
19. Quanto tempo, depois do acidente, se iniciou o abandono?
20. De que meios se valeram os passageiros e/ou tripulantes para tal?

Indiscutivelmente, antes que se apurem as circunstâncias apresentadas, o Comandante, por enquanto, até prova em contrário, é o único e maior responsável pelo acidente sem, entretanto, ser considerado culpado, como muitos querem imputar-lhe. A presunção de inocência, antes do julgamento, também é aplicada na navegação marítima, antes que as autoridades competentes julguem o acidente.

Não podemos aceitar a opinião amadorística daqueles que, levados por forte emoção, verbalizam reações como se estivessem presentes por ocasião da colisão contra pedras submersas, na varação e consequente adernamento do transatlântico. Quem é do “métier” tem a obrigação de analisar friamente os fatos, mesmo que, no primeiro momento, alguém se apresse intempestivamente em afirmar que algum corporativismo esteja sendo adotado, mesmo sub-repticiamente.

Não podemos conceber também, que apenas tripudiem sobre um profissional que estava no cumprimento de seu dever e se deparou com uma emergência de altíssima periculosidade e complexidade, onde o cenário envolvia milhares de vidas humanas, com enorme potencial risco de morte e uma inestimável perda patrimonial com probabilidade de acentuado desastre ecológico.

O nosso repúdio se pauta nos incessantes e desairosos comentários externados por pessoas leigas. Registre-se o fato de ter sido divulgado levemente que o Comandante estaria, na ocasião do acidente, sob efeito de droga e álcool e na companhia de uma moça, denegrindo maldosamente o caráter de um profissional em um panorama que mereceria outro enfoque.

Finalmente, nada mais nos é permitido conjecturar já que o momento não comporta hipóteses e, muito menos, ilações inadequadas. A seriedade nos induz a considerar esse acidente como mais um exemplo nas lides da navegação marítima, como foi o naufrágio do Titanic em abril de 1912, do qual tiramos lições importantes. O inesperado, em qualquer segmento, estará sempre nos fazendo uma surpresa, mesmo que nos preparemos de acordo com os preceitos profissionais estatuídos por lei.

Felizmente, NAVEGAR AINDA É PRECISO!

Costa Concordia - Os três erros fatais.

Captain John Konrad

O que realmente matou os passageiros do Costa Concordia?

O Capitão Schettino recebeu muitas críticas por abandonar o navio antes do último passageiro. Uma importante questão, no entanto, ainda não foi levantada... Sua presença no passadiço poderia ter salvado vidas?

A resposta é: provavelmente não.

Abandonar o navio pode ter sido inescupuloso, mas certamente não foi uma decisão fatal.

Este relato pretende identificar os erros cometidos que resultaram diretamente em perdas de vidas, mas também sair em defesa do capitão, identificando as ações que de fato salvaram vidas.

Note-se que os comentários seguintes são feitos por comandantes de navios e especialistas marítimos com base nas evidências disponíveis até agora. Somente após a análise da “caixa preta” de bordo é que poderemos determinar as verdadeiras causas do desastre. O que vc. lerá agora, são as melhores opiniões de especialistas em navio convidados.

O primeiro erro fatal

Os acidentes são o resultado de uma sucessão de pequenos eventos que se juntam em uma cadeia de incidentes. Considerados separadamente, são erros menores, mas quando combinados, levam ao desastre. Remova um pequeno item, um pequeno erro ao longo de sequência e a cadeia é destruída... o desastre é evitado. A primeira grande falha pode parecer pequena para alguns, mas é criticamente importante para a operação segura do navio.

O primeiro erro fatal foi provavelmente no treinamento dos tripulantes do passadiço. O trabalho do capitão é dar ordens e a tripulação deve aceitá-las mesmo que sejam tolas mas a compreensão e execução dessas ordens é o mais importante.

Quando o Capitão Schettine determinou uma derrota de saída do porto, era responsabilidade do oficial de quarto checar o rumo na carta, verificar se havia riscos no caminho e alertar o capitão sobre eventuais perigos. Quando navegando, é responsabilidade do oficial seguir a rota planejada o monitorar todos os riscos identificados. Manobras de passar rente a perigos e de exibicionismo são de fato perigosas, mas são realizadas a cada dia por incontáveis navios ao redor do mundo. Por que esta então jogou o navio no rochedo?

A resposta mais provável é que o oficial de quarto se distraiu e deixou o navio sair do rumo. Isso hoje é fácil de acontecer com a dependência de uma infinidade de dispositivos eletrônicos de navegação e da distração ocasionada por telefonemas para o passadiço, anotações no diário de bordo e, às vezes, até com atualização de chamadas do Facebook em um telefone celular.

Não sabemos porque o oficial de quarto saiu do rumo pre-determinado, talvez ele não tenha sido bem definido na carta ou talvez o Capitão o tenha ignorado, não sabemos, mas o fato é que o rumo estava errado.

Uma falha clássica de Gerenciamento de Recursos de Passadiço e treinamento da tripulação.

O segundo erro fatal.

Redução da velocidade. Ouvimos essa recomendação todos os dias, mas em nossos carros e no trabalho, muitos de nós as ignoramos. A velocidade é boa na maioria das vezes, mas não quando você está em apuros. Uma vez que a mudança de rumo foi equivocada, o navio deveria ter reduzido a velocidade. Esta não é uma tarefa simples em um objeto de 114.147 toneladas em movimento. Isto requer, por vezes, uma reversão no

propulsor que pode resultar em movimentos desconfortáveis que iriam perturbar os passageiros. Mas é essencial.

Uma vez que o navio estava fora do rumo a velocidade deveria ter sido reduzida. Mas isso não aconteceu.

Meio termo

Muitos erros foram cometidos nos minutos seguintes, mas nenhum deles fatal. Navios de cruzeiro encalhando em recifes e rochas é relativamente frequente e na maioria das vezes sem vítimas. Mesmo a bordo do Titanic, se houvesse baleeiras suficientes, mais vidas seriam salvas. Erros acontecem. O Capitão poderia ter enviado um pedido de socorro, poderia ter carregado todas as baleeiras e tomado uma série de ações positivas, mas acredito que essas ações não poderiam ter salvo muitas vidas.

O fator mais crítico em desastres é o tempo. O tempo diminui na mente das pessoas que testemunham um desastre, mas o tempo real não para. Pouca coisa pode ser feita e o próprio Capitão às vezes não pode fazer nada a não ser dar ordens.

Uma hora e vinte e cinco minutos após o momento em que o Costa Concordia perdeu o rumo e encalhou na praia da Ilha de Giglio, o terceiro erro, e talvez o mais fatal, foi cometido.

O terceiro erro.

Um navio afundando lentamente, relativamente estável e perto da costa, não é intrinsecamente perigoso. Sim, você tem que evacuar os passageiros antes que ele afunde, mas você ainda tem tempo para efetuar o resgate. O que é perigoso é um adernamento do navio.

Quando um navio aderna mais de 5 graus ele se torna extremamente perigoso. Os conveses de aço liso se transformam em superfícies escorregadias que impulsionam equipamentos e pessoas para os lados em alta velocidade. É prática comum encalhar numa praia um navio em perigo de afundar por duas razões: Primeiro o navio é trazido para próximo da costa permitindo que as pessoas possam nadar com segurança (o que de fato foi feito neste caso) e limita o tempo das pessoas que se atiram no mar ao contato com a água fria. Em segundo lugar o encalhe do navio o impede de afundar permitindo um tempo maior para o resgate das pessoas dentro da embarcação danificada.

Alguns elogios foram feitos ao Capitão Schettino por ter encalhado o Costa Concordia, mas esta execução foi falha.

Quando um navio é encalhado para impedi-lo de afundar, a manobra típica é aproá-lo em direção a um ponto da praia e levá-lo adiante. Isso não era possível pois o navio havia perdido a propulsão. Ao invés disso o navio foi impulsionado por thrusters (propulsores laterais) ou pela correnteza - fatos que permanecem obscuros – lateralmente em direção à praia. Quando a quilha tocou o fundo, suas 114.147 toneladas de aço continuaram se movendo, mas como o movimento era lateral (com pequena influência das vagas ou da guinada) o movimento deixou de impulsionar o navio ainda mais para terra, mas sim causou seu desequilíbrio como se ele houvesse “tropeçado em si próprio”.

A estabilidade do navio já estava comprometida pela água aberta no local do impacto com a rocha. O encalhe a reduziu ainda mais. Quando o navio tocou no fundo o centro de gravidade moveu-se do seu interior descendo para a quilha. Basta observar um navio de brinquedo numa banheira quando você esvazia a água... uma vez que a quilha do navio de brinquedo toca no fundo da banheira ele se inclina.

Por que o navio adernou para boreste se a avaria foi a bombordo? Isto pode ter sido causado devido a procedimentos emergenciais com lastro (bombear água nos tanques de boreste para compensar a água que entrou por bombordo) mas a resposta mais provável é que encalhando por boreste na praia o movimento do navio o adernou para esse bordo..

Este foi o erro mais grave.

Nota: Original em inglês. Tradução livre.

A cadeia de comando da Costa Crociere estava correta?

Senhor,

O comandante do Costa Concordia alega que foi pressionado pela sua gerência a passar próximo às rochas e ilhas “para oferecer um espetáculo aos passageiros”.

Tem sido comentado que na viagem anterior, em resposta a um pedido do prefeito de Giglio, a gerência da companhia o instruiu a fazer uma aproximação da ilha. Na noite do desastre “essa essa permissão não havia sido dada”.

Esse conceito de múltiplo comando é uma inovação perigosa que deveria ser abolida imediatamente e substituída pelo axioma *Master under God*. Francesco Schettine havia servido à Costa Crociere por alguns anos antes de ser nomeado para comandar o Cosa Concordia mas há comentários de que nem todos os seus colegas de profissão o tinham em alta conta e que alguns deles o viam como um exibicionista em assumir riscos, pontos fracos que seus empregadores desconheciam.

Isto leva a perguntar se a estrutura de gestão no dia-a-dia da Costa Crociere incorpora um superintendente marítimo – um qualificado ex-comandante com experiência em seus navios e padrões comerciais, cujas principais responsabilidades sejam a segurança operacional dos navios e a competência daqueles responsáveis por seu gerenciamento e navegação segura – e de uma pessoa responsável pelo acompanhamento e emissão de instruções operacionais para o comandante.

Também pode ser pertinente perguntar se Roberto Ferrarini, que estava no comando do Centro de Comando de Crise na sede, na noite do encalhe, é também um marítimo qualificado. CR Kelso FNI, Capitão (IDT) - Via e-mail

Nota: Original em inglês – Tradução livre. (E-mail de um Comandante aposentado enviado ao Lloyd's List)

Recomendações para evitar acidentes da navegação.

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

Em relação ao acidente com o “Costa Concordia”, entendo que os seguintes tópicos devam ser tema de análise e reflexão a bordo dos navios para que se evitem tragédias semelhantes:

a) As manobras de entrada e saída dos portos são ocasiões que demandam muita atenção por vários fatores: inclusão de agentes externos como práticos, sistemas de balizamento, tráfego mais intenso que em alto mar, etc. Os checklists do SGF são nossos aliados na preparação do navio para estas manobras. Cabe ao Comte. do navio determinar o momento da passagem entre regime de porto e regime de viagem. Entre esses dois momentos, com uma frequência bem maior que durante a navegação em mar aberto, os componentes das equipes de passadiço necessitam monitorar constantemente a posição da embarcação pelos diversos métodos de obtenção da posição (Radar, marcação visual, GPS, etc). O deslocamento do navio e seu abatimento, particularmente em águas restritas nos portos, devem ser acompanhados firmemente, com o Oficial de Náutica alertando o Comte. sempre que entender que o navio está fora do especificado no Passage Plan, independente da intenção do práctico se estiver a bordo.

b) O método GPS não pode ser o único usado, pois este, como os outros métodos para posicionamento, também sofre desvios algumas vezes. Este ano de 2012 haverá forte influência de atividade solar no sinal do GPS.

c) O Centro de Controle de Máquinas - CCM e a Praça de Máquinas – PM, também nestas ocasiões devem ser tema de bastante atenção especialmente com os equipamentos críticos como MCP, MCA`s, etc. Os checklists do SGF são nossos aliados na preparação do navio para estas manobras.

d) Situações de emergência ainda durante o tráfego portuário, como por exemplo, perda de governo ou perda de propulsão devem ser objeto de atenção durante os treinamentos regulares, enfatizando os sistemas de governo de emergência, sistemas de comunicação de emergência, plano de blackout, ferros prontos a largar, etc.

e) Devemos evitar ao máximo passagem da embarcação, tanto na navegação portuária quanto em mar aberto, em pontos próximos a locais da costa, mesmo que o calado em vigor seja pequeno. Nenhuma razão justifica que o Oficial de Náutica de serviço altere o Passage Plan determinado pelo Comte. em qualquer momento da derrota.

f) Uso de telefone celular ou internet no Passadiço não devem ser permitidos como estabelecido no nosso SGF.



Hello Johnny!

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

Estreei na carreira de oficial de máquinas mercante a bordo do maior navio da frota nacional à época: um "super-tanque" de 52 mil toneladas jumborizado no Japão.

O tempora! O mores! Quanta coisa mudou nestes quase quarenta anos... Os navios, os profissionais, as pessoas.

Por ser um navio de grande porte - para a época - andávamos por rotas inóspitas com longas travessias e estadias reduzidíssimas, em especial, Brasil x Golfo.

Golfo significava qualquer terminal no Golfo Pérsico ou, imprecisão máxima, no Golfo de Aden ou ainda, qualquer outro do oriente médio. A linha era tão desagradável que eu dizia Arábia Maldita, ao referir-me à Arábia Saudita: vinte e cinco dias de travessia para chegarmos, cinco a dez dias ao largo carregando, mais vinte e cinco dias, sem ver terra, até Tramandaí, descarga ao largo, i.e., em terminal oceânico, em 48 horas; depois Rio, estadia de, no máximo, quarenta e oito horas entremeadas com serviços de divisão de 12 x 24 horas - um inferno!

Aprendemos, desde a Escola, que, por vezes, tínhamos de ser habilidosos no trato com colegas e subalternos, certamente afetados por semanas e semanas de céu e água, e, àquela época, sem avistar bicho-mulher.

Cada um explicitava uma idiossincrasia. Havia um colega que ficava melancólico, deixava de falar com os outros, sem tornar-se hostil. Outro não permitia que ninguém, salvo em vistorias oficiais, adentrasse seu camarote: tinha-se que falar com ele, de pé, do batente da porta, quando ele se dignava abri-la. Jamais um convite para sentar, conversar, tomar uma cerveja ou refrigerante.

Na guarnição, alguns se engajavam em discussões estéreis, xingavam os nativos de certas regiões do país, falavam mal dos terráqueos, dos padres, da polícia, das mulheres de perna fina e até ensaiavam "estranhar-se" no jogo de pitoco.

Naquela travessia embarcara um cabo-foguista que nos primeiros dias de viagem se mostrava "normal". Era um tipo mestiço, característico dos brasileiros e de alguns caribenhos, muito alto, forte, tez morena clara, cabelo encarapinhado e olhos azuis. Quem sabe, fruto da união de um nórdico com uma negra?

Não me lembro o nome dele. Todos o conheciam por Johnny porque, ao anunciar o horário da rendição, ele batia à porta do camarote e pronunciava cantando: "Hello Johnny, meia hora para o quarto"; ou "Hello, Johnny, quinze (minutos) para o quarto".

Johnny significava qualquer interlocutor a quem se dirigisse. E não o fazia de forma desrespeitosa, mas sempre amistosa; talvez fosse um cacoete.

Um belo dia, o condutor - aos leitores de terra, cabe esclarecer tratar-se de um graduado, suboficial de máquinas - realçou o que eu já vinha observando: Johnny parecia diferente.

Um navio é ao mesmo tempo, escola de vida, laboratório, forja de homens fortes. Assim um oficial mercante, mesmo jovem, deve aliar um pouco de psicologia a seus conhecimentos técnicos.

O foguista subordinado ao Johnny era uma figura nada confiável, senão no mister de guarnecer as caldeiras, sempre com um palito no canto da boca quando não estava fumando. Era o tal que justificava sua bigamia dizendo que no Rio ele havia casado pela lei dos homens e no Nordeste pela lei de D'us. De tal forma, Johnny provavelmente nele não via alguém com quem pudesse partilhar suas angústias.

Ao me pedir permissão para subir e avisar o horário do serviço de quarto chamei Johnny para conversar. Ele demonstrou estar precisando compartilhar o problema que o afligia:

- "Terceiro" (eu era o Terceiro Oficial de Máquinas), não consigo mais dormir. Não paro de pensar; na minha casa só tenho fêmeas. Mulher, duas filhas, três cachorras. Minhas filhas estão com 16 e 19 anos. Seu "Terceiro", dois "cabaços", com todo respeito, seu "Terceiro". Imagina o senhor se aquelas meninas resolvem "dar", seu "Terceiro"!!! Não consigo deixar de imaginar a desgraça...

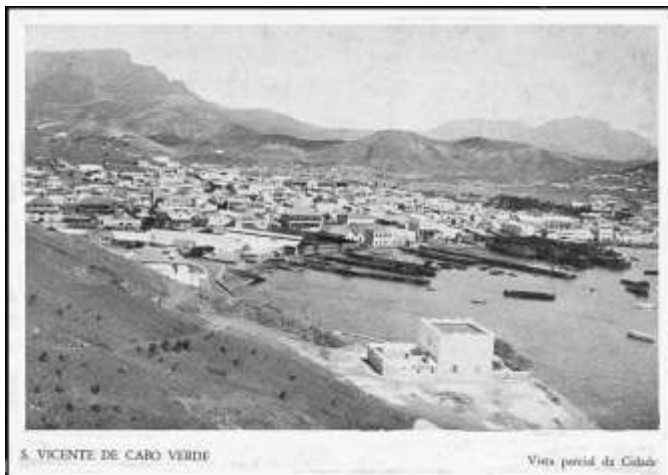
O tempora! O mores! Despertaria risos, hoje em dia, um navio de cinqüenta e duas mil toneladas ser chamado de super-tanque. O bom Johnny, se vivo for, já deve ser bisavô. Decerto suas filhas, genros, netos e netas devem padecer de outras preocupações que não a virgindade das adolescentes: navios e pessoas não são mais os mesmos - os problemas são outros e muito mais graves.

Johnny e o N/T "Presidente Deodoro" fazem parte de um mundo que já não existe, senão na lembrança dos velhos marinheiros.

O escambo em Cabo Verde

CFM Marcus **Vinicius** de L. Arantes – OSM (Eng.)

mv.arantes@hotmail.com



A Ilha de São Vicente, no Arquipélago de Cabo Verde, é bastante conhecida por todos nós, tripulantes do Lloyd Brasileiro, nas saudosas viagens de longo curso nas linhas européias. A ilha era escala para abastecimento de combustível dos nossos navios que operavam nas citadas linhas. Fica a meio caminho da rota Brasil x Europa. Assim, aquela escala representava para os tripulantes um "break" na enfadonha travessia. O Arquipélago, formado por 10 ilhas, era uma possessão portuguesa e hoje é um país independente – República de Cabo Verde.

Todas as ilhas do Arquipélago são de origem vulcânica. O solo é árido e a vegetação quase inexistente. As atividades econômicas eram principalmente a pesca,

alguma atividade extrativista e a prestação de serviços. Tudo gerando poucos resultados.

O fato de não ter vegetação abundante, fazia da madeira algo raro e valioso no escambo que se estabelecia entre tripulantes e nativos, sempre que os navios lá fundeavam para abastecimento. Tudo era válido nesse mercado de troca, mas a madeira era o produto mais procurado pelos cabo-verdianos, cujo item de troca era um só – o famoso azeite Gallo.

Na minha equipe de quarto no "Lóide Guatemala" havia um cabo-foguista conhecido por "Seu Bahia", apelido muito comum entre os marítimos na época. "Seu Bahia" era um indivíduo magro, levemente estrábico e de andar cambaleante. Não estava entre os melhores auxiliares que tive na Marinha Mercante. Tinha que ser "monitorado" durante todo o tempo e por várias vezes tive que repreendê-lo por problemas de ordem operacional. Por outro lado era um indivíduo dócil e aceitava as reprimendas sem argumentar nada.

Uma das funções de um cabo-foguista era a verificação no nível de óleo e da temperatura dos mancais do eixo propulsor. Nos "bombas", navios de praça de máquinas à meia nau, esse eixo era de grande

extensão e ficava no chamado “túnel do eixo”, cujo acesso era difícil, através de uma escada de marinho com degraus soldados na anteparada. Se bem me lembro teria ela uns oito metros. Em todos os quartos de serviço lá vinha “Seu Bahia” me anunciando: - *Terceiro, vou no túnel.* Dito isso, pegava um arco de serra e saía. Aquilo me intrigava: Porque o “Seu Bahia” precisaria de uma serra para inspecionar o eixo? A hipótese de sabotagem eu afastei logo – seria absurdo o “Seu Bahia” estar serrando gradativamente o eixo. Sem nenhum sentido isso, pensei. Resolvi “chechar” e fui ao túnel. Percorri toda sua extensão. Tudo normal – mancais com temperatura normal e com óleo no nível. Ao chegar lá no final, já próximo da bucha de passagem para o propulsor, vi em um dos cantos um monte de madeira. Eram tábuas e peças quadradas de pinho cuidadosamente cortadas em pedaços que não chegavam a um metro de comprimento.

Subi as escadas, fui para a praça de máquinas e procurei pelo “Seu Bahia”, que estava no piso inferior. Ao vê-lo fui logo disparando:

- *Seu Bahia, pode me explicar que diabo de madeira é aquela que está no túnel do eixo?*

Ele me olhou espantado e explicou gaguejando:

- *Seu Terceiro, é madeira para eu trocar em Cabo Verde por azeite. Elas estão bem empilhadinhas lá e não estão atrapalhando em nada.*

Explicou ainda que havia um monte de madeira em um canto no convés, sobras de embalagens de carga. Ele pegava um pouco a cada dia e as levava para o túnel descendo as escadas somente com uma das mãos. Serrava-as lá, empilhava-as cuidadosamente e no dia seguinte repetia a mesma operação. Um trabalho insano que eu não faria nem por um milhão de latas de azeite.

Quando o navio chegou a Cabo Verde, a pilha de madeira do “Seu Bahia” já valeria umas dez latas de azeite Gallo, segundo ele. Ao fundear, o navio recebe a chata do óleo a contrabordo e aparecem inúmeras catraias de “maloqueiros” que chegam para negociar a troca de azeite por outra coisa qualquer, preferencialmente madeira.

Vi quando “Seu Bahia”, eufórico, debruçado na amurada do navio negociou a madeira por dez latas de azeite como um dos catraieiros. Fechado o negócio, ele se pôs a trabalhar e não foi fácil – descia ao túnel, abraçava um pouco da madeira e subia usando somente uma das mãos. Chegava na amurada, amarrava o feixe de madeira em um cabo e o baixava para a catraia do maloqueiro. Fez essa operação umas dez vezes. Estava exausto e ofegante quando conseguiu encher a catraia com toda a madeira que estava no túnel.

Já largando o cabo de amarração, o catraieiro coloca as mãos em concha na boca e grita para o “Seu Bahia”:

- *Ô patrício, eu vou levar a madeira e já trago em seguida o seu azeite.*

Ato contínuo, acionou o motorzinho da catraia e tuc, tuc, tuc Lá foi ele. A expressão do “Seu Bahia” ao ver a catraia se afastar traduzia claramente o seu pensamento – “dancei”.

Tive que ouvir pelo resto da viagem o “Seu Bahia” choramingando pela madeira perdida e o azeite não recebido.

Histórias do Mar

Homens do mar

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

RADAR
CABOTAGEM
(Detectando a notícia)



Revitalização do Porto de Santos

Com a intenção de angariar investimentos da iniciativa privada e mudar o visual de sua região portuária, a prefeitura de Santos, município do litoral paulista, está autorizando um processo de revitalização dos primeiros oito armazéns do porto da cidade. Sem uso há cerca de 20 anos, o local será transformado num complexo turístico e de negócios que abrigará hotel, bares, restaurantes e lojas, além de nova marina.

A ideia é transformar o Porto de Santos na área mais valorizada da cidade. De acordo com informações do diário O Estado de São Paulo, a obra avaliada em R\$ 370 milhões será custeada pelo governo federal, por meio da 2ª fase do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).

Fonte: Hotelier News / Redação

Rolls-Royce investe para atender Petrobras

Os investimentos da britânica Rolls-Royce em projetos ligados ao pré-sal, no Brasil, podem chegar a US\$ 200 milhões nos próximos dois anos. O planejamento da companhia aposta na vitória em novas licitações da Petrobras, a instalação de um centro de treinamento, o quinto no mundo, e a construção da fábrica de turbo geradores de energia para plataformas de petróleo. A nova unidade, começa a ser construída em fevereiro, em Santa Cruz, zona oeste do Rio. O cronograma para a unidade fabril prevê investimentos de US\$ 100 milhões. A outra metade dos recursos previstos para serem destinados ao Brasil ainda depende de serem alcançadas metas previstas para os próximos meses além de aprovação da diretoria.

Fonte: Valor Econômico / Redação

Primeira presidente da Petrobras é funcionária de carreira

A engenheira química Graça Foster, indicada para substituir José Sergio Gabrielli na presidência da Petrobras, será a primeira mulher a assumir o comando da maior empresa brasileira em quase 60 anos de história.

Foster, funcionária da empresa há mais de 30 anos (onde iniciou como estagiária), é formada pela Universidade Federal Fluminense (UFF) e tem mestrado em engenharia química e engenharia nuclear pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), além de MBA (sigla em inglês para master business administration) em economia pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

A nova presidente da Petrobras ocupa atualmente a Diretora de Gás e Energia da estatal e já comandou as subsidiárias Petroquisa e da Petrobras Distribuidora (BR). Entre os anos de 2003 e 2005, ela ocupou a secretária de Petróleo e Gás do Ministério de Minas e Energia, levada pela então ministra Dilma Rousseff.

Fonte: Agência Brasil / Redação

OGX anuncia descoberta na Bacia de Santos e inicia produção de óleo no mar da Bacia de Campos

A OGX encontrou um reservatório com petróleo e gás em lâmina d'água com 155 metros de profundidade na bacia de Santos, quando perfurava um poço pioneiro no bloco BM-S-57, a 122 quilômetros da costa do Rio de Janeiro.

Em nota, a OGX considerou a descoberta importante pela qualidade do reservatório e sua espessura. Ainda não há previsão quanto a volumes recuperáveis.

A OGX informou também ter iniciado os procedimentos para extrair seus primeiros barris de óleo no campo de Waimea, na Bacia de Campos. A área fica a aproximadamente 80 quilômetros da costa, em frente a Arraial do Cabo, na Região dos Lagos.

A OGX é a primeira companhia privada brasileira a produzir petróleo no mar.

Fonte: Valor Econômico / Redação

Barco menor e mais barato atrai novo público

Antes considerado reduto exclusivo dos ricos, o mercado náutico atrai cada vez mais a classe B. As vendas de embarcações de até R\$ 100 mil são as que mais crescem na indústria brasileira, a taxas anuais entre 5% e 10% nos últimos dez anos.

"À medida que aumenta o poder aquisitivo, cresce também a inclusão náutica", afirma o presidente da Associação Brasileira de Construtores de Barcos e Seus Implementos (Acobar), Eduardo Columna.

A perspectiva da Acobar é que o setor cresça 10% neste ano, levando em conta a média entre todos os segmentos. Com o mercado aquecido, os estaleiros estão projetando expansão de capacidade.

Embarcações com preços de até R\$ 100 mil são as que mais vendem em quantidade. "O Brasil hoje é a segunda potência mundial em consumo desse tipo de barco. A primeira são os Estados Unidos", afirma o executivo

Fonte: Valor Econômico / Redação



Grãos: navio encalhado na principal hidrovia argentina impede navegação e transporte

Embarcações de grãos estão ameaçadas na Argentina em função de problemas encontrados para o transporte de cargas na principal via fluvial do país, a Paraná- Paraguai. De acordo com a Prefeitura Naval, o navio da bandeira liberiana “Ariteas P” está encalhado na altura do Arroyo Seco há quase uma semana e causa transtornos para a navegação

Já houve tentativas para o reboque do navio, porém o baixo nível das águas do Rio Paraná é o principal entrave. A Prefeitura confirma que cerca de 49 navios estão com transporte bloqueado e quase 100 barcos aguardam para serem carregados nos portos de Som Lorenzo, Timbúes e San Martín

Fonte: Só Notícias.

Retração global aflige armadores e bancos.

Dezenas de cargueiros recém construídos esperam que seus donos os resgatem; situação pode piorar a já combalida finança dos bancos europeus.

Os arranha-céus e praias imaculadas do porto de Cingapura observam um dos maiores estacionamentos do mundo: quilômetros de navios cargueiros vazios, até onde a vista alcança. Frotas parecidas balançam ancoradas, com porões de carga vazios, ao largo da costa do sudeste da Malásia e Hong Kong. Também dezenas de cargueiros recém-construídos flutuam vazios perto de estaleiros da Coreia do Sul e da China, com proprietários do mundo inteiro relutantes em aceitar a entrega em meio a um dos piores mercados de todos os tempos para a indústria mundial da navegação.

Até semanas atrás, grandes cargueiros que podem carregar commodities a granel como minério de ferro ou cereais aceitavam taxas de fretamento de US\$ 15 mil por dia. Agora, segundo corretores e proprietários, a taxa em vigor é de US\$ 6 mil – se os clientes puderem ser achados.

Embora a culpa possa ser parcialmente atribuída à calmaria da economia global, o principal fator é a saturação de novos cargueiros. O excesso de oferta está pressionando financeiramente os armadores que os compraram e os bancos europeus, que já estão sofrendo e financiaram várias das aquisições.

China proíbe VLOCs da Vale em seus portos

O governo chinês não permitirá mais que navios gigantes ataquem em seus portos. Segundo comunicado do Ministério do Transporte do País, a capacidade máxima dos navios será mantida em 300 mil toneladas. A determinação azeda os planos da mineradora Vale de utilizar seus supercargueiros para suprir seu principal mercado de minério de ferro. Os navios da Vale podem carregar até 400 mil toneladas.

Antes, os navios que excediam a capacidade permitida eram avaliados caso a caso, mas o ministério informou, em um comunicado, que navios cargueiros e petroleiros gigantes estão proibidos, medida que entra em vigor imediatamente.

O Ministério do Transporte chinês admitiu que sua decisão de proibir navios gigantes também decorre da crise que assola a indústria de navegação do País. Com a desaceleração econômica global, a demanda por embarcações e o custo do frete marítimo caíram, prejudicando fabricantes e operadores de navios chineses.

Com Pequim mantendo seus portos fechados aos Valemax, como são chamados os megacargueiros, a mineradora terá de depender do transporte mais caro feito por embarcações que fazem o transbordo da carga em outros países na região para abastecer o maior consumidor de minério de ferro

Caso a proibição se mantenha, a alternativa da Vale será atracar os navios em países como Filipinas e Malásia.



A COLUNA DO LEITOR

Inclusão de e-mail

Caro Ventura:

Meu Colega de CM o CMG da Armada Jacques Crispim gosta tanto da Revista Eletrônica que ficaria muito feliz em recebê-la por e-mail.
Um grande e leal abraço.
Edson Martins Areias – por e-mail

Resp.: Vai receber. Endereço de e-mail incluído na nossa listagem.

Talk Show

Muita boa a Revista Eletrônica numero 91.
Destaca-se o Comte. Ventura, o Vinicius , o Felisberto e o Nardin.
Destes quatro citados, o Felisberto e o Vinicius poderiam fazer um Talk Show sem ensaiar e seria muito engraçado. .
Revista de ótima qualidade. Parabéns aos abnegados responsáveis.
Carlos Weber – (Prático de São Luiz – MA) – por e-mail

Agradecendo envio

Obrigado pela remessa da Revista Eletrônica do CCMM. Apreciei bastante os diversos artigos e notícias.
Abraço

Euclides **Quandt** de Oliveira.

Resp.: Muito nos honra tê-lo como leitor.

[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

Arte, Cultura & Eventos



A partir deste número, por sugestão do nosso colaborador CLC Ernani Ribeiro, passaremos a publicar o quadro “Páginas soltas”.

O objetivo é registrar, para que não caiam no esquecimento, acontecimentos, fatos e curiosidades vivenciados no passado pelos colegas.

Serão notas curtas, simples e sem pretensão literária.

Roupa de frio

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

Até o início da Segunda Guerra, os tripulantes de convés dos navios do Lloyd Brasileiro da linha da América, quando chegavam à Nova York, no inverno, com temperaturas abaixo de zero, como não tinham roupas apropriadas para suportar as baixas temperaturas, enrolavam-se em jornais que colocavam por baixo do uniforme mescla e da japona ralinha.

Estive embarcado com um primeiro piloto antigão, em 1943, que não queria mais saber de linha da América. Contou-me que em uma manobra de atracação demorada a um píer de Nova York, chegou a queimar-se por se aproximar demais do cilindro de vapor do molinete, procurando aquecer-se.

O Comandante Mario da Silva Celestino, sucessor do almirante Graça Aranha na direção do Lloyd, ao saber dessa triste situação, estabeleceu um abono em dólares para que o pessoal comprasse roupas apropriadas. Esse abono ficou conhecido como “roupa de frio”.

Trapa e Toa

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

Trapa e Toa são cabos idênticos com as mesmas características, finalidades e desempenho, com uma única diferença: sua nomenclatura. Trapa é o nome do cabo utilizado na Marinha brasileira e Toa na Marinha portuguesa.

Na época dos grandes descobrimentos os navegadores sentiram a necessidade de reformular e estabelecer uma nomenclatura marítima que viesse facilitar e dar melhor desempenho aos navios nas grandes navegações. Como sabemos, naquela época não existiam motores elétricos e nem a vapor para movimentar os aparelhos de força. Toda faina era executada com recursos da marinharia (poleames e massames), cujas técnicas eram aperfeiçoadas ao longo do tempo para dar maior dinamismo e segurança às fainas de bordo.

As viagens eram empreendidas sem a certeza do retorno. Os navegadores daquela época eram verdadeiros heróis. Se lançar nas aventuras marítimas com os poucos recursos técnicos da época, sujeitos a serem surpreendidos por ciclones, vendavais e intempéries de toda natureza com as frágeis naus e caravelas, era sem dúvida um enorme desprendimento e vontade férrea de alcançar resultados positivos na empreitada.

A Trapa e a Toa se notabilizaram pelo fato de se prestarem à execução de inúmeras fainas a bordo, apesar de sua origem humilde resultante da adaptação da sucata de outros cabos já utilizados. Servia para aboçar uma espia por ocasião da atracação dos navios (estropo); para peiar uma carga no convés e até para fazer uma algema (nó de encapeladura singela) para aprisionar os incautos marujos que desobedeciam a leis às quais estavam sujeitos.

Apesar da Trapa e da Toa não se prestarem à utilização em fainas que exigem grande eficiência e segurança, chegaram aos nossos dias com as mesmas características e com o mesmo uso.

É uma significativa lição de respeito às técnicas marinheiras utilizadas no passado.

Vivemos hoje cercados por uma parafernália eletrônica que tenta nos passar a idéia de segurança quase absoluta levando-nos a relutar em seguir exemplos do passado. Quem, no entanto, nos garante que essa tecnologia não será ultrapassada num futuro não muito distante fazendo com que ela seja lembrada como fazemos hoje com a Trapa e a Toa?



Jubileu de Ouro - EMMPa – Turma 1961.

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



É claro que um encontro dessa espécie mexe naturalmente com o sentimento das pessoas. São cinquenta anos sem se ver. Até o reconhecimento fica muito difícil, senão impossível. Mas, com as primeiras palavras, é possível regredir imediatamente no tempo. As brincadeiras e gozações voltam de imediato como se aqueles 50 anos fossem apenas um breve lapso de tempo.

Nosso reencontro teve ainda um ingrediente a mais. Compareceu a ele o nosso antigo Diretor da EMMPa, o Comte. Euclides Quandt de Oliveira, posteriormente Comandante do porta-aviões Minas Gerais e Ministro das Comunicações do governo Geisel. Literalmente rebocado de sua bucólica Petrópolis, conseguimos reunir conosco essa insigne figura que, com seus 92 anos de idade, mostrou a todos nós uma vitalidade de dar inveja, fazendo questão de comparecer a cada uma das etapas do nosso evento.



A turma de 1961 da Escola de Marinha Mercante do Pará, que completou no ano passado 50 anos de formada, comemorou em Belém, no final de janeiro, o seu Jubileu de Ouro.

A turma era originariamente composta de 43 alunos sendo 27 de náutica, 8 de máquinas e 8 de câmara.

Dos 30 remanescentes (13 infelizmente já nos deixaram) reuniram-se 15, apenas 50%, em uma festa que reviveu bons momentos e rememorou gratas recordações dos bancos escolares.

O conagraçamento foi dividido em três etapas distintas: no dia 26 Missa de Ação de Graças na Basílica de Nossa Senhora de Nazaré; dia 27 cerimônia oficial no Centro de Instrução Braz de Aguiar e no dia 28, almoço informal no Balneário Parque dos Igarapés.



A festa da turma de 1961 da EMMPa, primeira a comemorar tal data em Belém, foi coroada de êxito. Destaque para a presença do Comte. Quandt já mencionada, para a cordial recepção do Comandante do CIABA, CMG Alexandre Silveira Villela e para a presença do Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, CLC Álvaro José de Almeida Junior que nos deu suporte desde o Rio de Janeiro na organização do evento.

Digna de elogios a comissão organizadora composta por alguns colegas radicados em Belém que contou com o forte apoio do Sindmar/PA na pessoa do seu Delegado Regional CLC Darlei Pinheiro e da secretária Iolene Soares.

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

diretoriajuridica_CCMM@yahoo.com.br

CIABA – Aula Inaugural

Atendendo a convite do Vice-Almirante Ademir Sobrinho, Comandante do 4º Distrito Naval e dos CMGs Alexandre Silveira Villela e Francisco Carlos de Almeida Gomes, comandantes exonerado e nomeado do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, o CLC Álvaro José de Almeida Junior, Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, proferiu a aula inaugural naquele Centro de Instrução no dia 1º de fevereiro de 2012. O tema abordado pelo palestrante foi “O desenvolvimento da Marinha Mercante brasileira nos últimos 60 anos”.

A aula inaugural, assistida por 400 alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, contou com a honrosa presença do Comandante do 4º. Distrito Naval, do Comandante, oficiais e professores do CIABA, além do Delegado do Sindmar no Pará, CLC Darlei Pinheiro e do assessor do Presidente da Transpetro, CLC Nilson Nunes e outros convidados.

Ao término da aula o Comte. Álvaro respondeu perguntas dos alunos.

Novo comandante assume CIABA

No dia 27 de janeiro, em cerimônia presidida pelo Vice-Almirante Ademir Sobrinho, Comandante do 4º Distrito Naval, realizou-se em Belém a cerimônia de passagem de comando no Centro de Instrução Braz de Aguiar. O Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Carlos de Almeida Gomes recebeu o comando do CMG Alexandre Silveira Villela.

O Centro dos Capitães da Marinha Mercante participou do evento na pessoa do seu presidente CLC Álvaro José de Almeida Junior.

CIAGA – Aula Inaugural

O Almirante Sérgio Freitas, Ex-Comandante do CIAGA e atual Gerente de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo lotado na Diretoria de Portos e Costas, proferiu a aula inaugural do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, no auditório daquele Centro, no dia 8 de fevereiro de 2012.

Abordando o tema “Marinha brasileira, conjunto harmônico formado pela Marinha do Brasil e pela Marinha Mercante Nacional” sempre evidenciado pelo Almirante Phaelante Casales, Ex-Diretor de Portos e Costas, o Almirante Sérgio Freitas destacou a parceria entre a Marinha do Brasil e a Marinha Mercante, relembrou a sua passagem pelo CIAGA e fez um interessante paralelo, mostrado em gráficos, sobre o atualíssimo assunto de demanda e oferta de Oficiais Mercantes.

O evento contou com a presença de inúmeros Oficiais de Marinha, dentre os quais o Diretor de Portos e Costas, Almirante Leal Ferreira, do Ex-Ministro do Estado Maior das Forças Armadas, Alte. Arnaldo Leite Pereira, do Comte. do CIAGA, Alte. Frederico Dibo, representantes da comunidade marítima dentre as quais o Centro dos Capitães e o Sindmar, além líderes sindicais e da Armação nacional.

Aposentados sobem a serra

Dezenove Oficiais de Náutica e Máquinas aposentados da Marinha Mercante visitaram no dia 23 de janeiro o local das futuras instalações do Centro de Simulação Aquaviária do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante – Sindmar, em Teresópolis.



O Centro de Simulação Aquaviária do Sindmar, um investimento de R\$ 30 milhões, será o mais moderno do mundo suplantando os já existentes na Dinamarca, Noruega e Estados Unidos. Terá capacidade de simular, em ambiente virtual, toda e qualquer situação no mar e se destina à capacitação de profissionais do setor aquaviário e área de pesquisa e desenvolvimento.

Os visitantes aprovaram e se entusiasmaram com o projeto.

Em defesa (brasileira) do Capitão Schettino

Como todos sabem, o comandante do transatlântico de luxo que tomou o mar Tirreno está preso e será processado por homicídio doloso por ter abandonado a embarcação.

No entanto, se o acidente tivesse ocorrido em mares brasileiros, com certeza várias teses defensivas surgiriam, dada a impressionante criatividade de nossos colegas advogados criminalistas e, com certeza, muitas delas poderiam ser utilizadas para livrar o capitão do navio da prisão e, até, para absolvê-lo. Alguns integrantes do MPF elaboraram as seguintes teses defensivas que, embora absurdas, com certeza poderiam ser acolhidas pelo nosso sistema de justiça penal, pois em muitos casos já serviram de fundamento para várias decisões absolutórias:

1. O capitão não abandonou a embarcação pois, afinal, o bote é também uma embarcação;
2. Como a rocha é uma ocorrência geográfica natural, o naufrágio foi simples evento natural sem repercussão para o direito penal;
3. Como o cruzeiro estava no raso, não houve naufrágio;
4. Não há prova que as mortes ocorreram em razão do acidente;
5. Em um governo civil, não deve haver autoridade para o comandante da capitania dos portos sob pena de instalarmos o estado policial ditatorial militar;
6. O capitão é branco e de boa índole;
7. O naufrágio foi um acidente de consumo e os turistas são consumidores, não há repercussão penal em razão da subsidiariedade do direito penal;
8. É inconstitucional a definição de mar territorial, pois o mar é feito de água;
9. A denúncia é inepta;
10. Impetrar-se-á habeas-corpus porque resta claríssimo que o capitão é vítima de forças superiores e mancomunadas;
11. A Itália vive num estado de exceção permanente, exemplificado pela prisão e condenação de Cesare Battisti e, portanto, seria impossível obter um julgamento justo, sem perseguição política, nos tribunais italianos.
12. A prova de que o capitão abandonou o navio é ilícita: gravações interceptadas sem autorização judicial.
13. O capitão foi interrogado por um Procurador da República, e o MP não pode investigar.
14. Atipicidade material: os danos causados à embarcação são insignificantes, podendo ela vir a ser rebocada e reparada.
15. O comandante tem profissão definida, endereço conhecido e bons antecedentes. A prisão é ilegal. A ofensa ao princípio da dignidade humana contamina toda a investigação e nulifica a ação penal.
16. O comandante foi ouvido sem a presença de advogado, nem mesmo da defensoria pública. Toda a prova colhida a partir daí está prejudicada pela teoria dos frutos da árvore envenenada e não permite oferecer denúncia.
17. Não há gravação visual do capitão entrando no bote e abandonando o navio. Outrossim, como era noite e não havia visibilidade, poderia ter sido pessoa qualquer com o celular do capitão, se passando pelo capitão. *In dubio pro reo.*
18. Não há comprovação de que o capitão abandonou o navio dolosamente. O navio adernou (fato público e notório), fazendo com que muitos tripulantes fossem jogados ao mar. Ele não abandonou o navio por vontade própria, foi jogado ao mar juntamente com o bote. Ausência de dolo.
19. Se não foi caso de interceptação, mas de gravação, ainda assim a prova é ilícita, porque obra de agente provocador: o capitão não ligou para o comandante para dizer onde estava; foi o comandante que ligou para o celular do capitão para acusá-lo de estar fora do navio. Prova unilateral, crime induzido, flagrante provocado, crime impossível.
20. As equipes de salvamento não tomaram as devidas cautelas ao entrarem sem autorização judicial no navio à deriva, inclusive utilizando explosivos. Alteraram a cena do crime antes da chegada dos peritos em desacordo com o art. 6, a, do CPP. A produção de prova é imprestável ao impedir que o investigado possa contraditar as conclusões com o corpo de delito intacto, violando o devido processo legal, o contraditório e a ampla defesa. Provas contaminadas pela nulidade que impedem a persecução penal.
21. Ao capitão Schettino é assegurado o direito de ajuizar contra De Falco ação penal privada por crime contra a honra, sem prejuízo da ação de indenização por danos morais, pelo constrangimento de constatar a reprodução midiática em larga escala das ordens que lhe foram enfaticamente dadas, o que fere o princípio da dignidade humana e a Declaração Universal de Direitos.
22. O "suposto naufrágio" de um transatlântico de luxo é mero aborrecimento da vida moderna.
23. Nulidade. Foro privilegiado. O Comandante é agente político, autoridade máxima dentro do navio, e como tal está sujeito a julgamento perante a Corte Suprema do Vaticano, em sessão presidida pelo Papa, que também deve acumular as funções de defensor.
24. Cerca de trinta fatalidades em quatro mil passageiros, o que significa 99,25% de vidas preservadas pela ação pronta e corajosa do capitão.

P.S.: O colega Edson Areias destacou o item 11 como "de suma importância" e comentou:

O Comandante Schettino deveria se refugiar no Brasil!

Iria ser contratado para um reality show das TVs, faria comerciais e, por fim, em face da falta de credibilidade dos tribunais italianos, não poderia ser extraditado.

Talvez viesse a viver com uma nativa, procriar, virar tema de telenovela. Quem sabe?

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

"O amor é a asa veloz que Deus deu à alma para que ela voe até o céu".

Michelangelo Buonarroti (1475 – 1564)

PROVÉRBIOS POPULARES

TRADUÇÃO LIVRE

Friends are friends, business are business.

Amigos amigos, negócios à parte.

Editor responsável pela "Revista Eletrônica"
CLC Luiz Augusto Cardoso [Ventura](mailto:luizaugustocardosoventura@yahoo.com.br)
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