



**CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE**

**O MAR É NOSSO COMPROMISSO**

RIO, 15/03/12  
No: 93

**Revista**  
**eletrônica**

**On-line**

## **Comentário**

### **Sem mudanças**

---

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

Duas notas publicadas na última edição (87) da (boa) Revista Unificar, editada pelo Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante – Sindmar, chamaram-me particularmente a atenção.

A primeira nos dá conta de que em setembro de 2011 o Cesportos/RJ promoveu um encontro reunindo representantes da Marinha do Brasil, do Sindmar e membros da comunidade marítima e instituições públicas para buscar uma solução visando melhorar o acesso dos tripulantes ao Porto do Rio de Janeiro.

Fiquei curioso e animado ao iniciar a leitura. O que seria melhorar o acesso dos tripulantes ao Porto do Rio de Janeiro? Será que pelo menos as autoridades portuárias do Rio de Janeiro teriam encontrado uma solução para a vexatória situação do ingresso dos tripulantes e familiares a bordo dos navios?

Doce ilusão. Expectativa frustrada. O que se estava procurando solucionar era simplesmente a concessão de entrada específica para tripulantes por um ou dois portões do porto, um favor, já que o acesso anterior liberado, Estação Marítima do Pier Mauá, gerava a necessidade do pagamento de US\$ 25,00 (?) a cada entrada ou saída do marítimo como se este fosse um turista ou passageiro de navio de cruzeiro.

Decepção total. Tantas pessoas importantes reunidas para decidir a abertura de um portão para os tripulantes ingressarem a bordo. Mesmo assim, sem o acompanhamento de familiares e com mil e uma exigências. É desanimador.

Sempre tive muita dificuldade para aceitar isso. Passei trinta anos sendo humilhado e constrangido em várias oportunidades ao ingressar no quintal da nossa casa. Nunca me esqueço de uma ocasião em que, depois de longos meses afastado do país e finalmente atracado num terminal brasileiro, minha mulher e meus filhos não tiveram permissão para ingressar no cais por ela não estar de posse da certidão de casamento e do registro dos filhos. No entanto, já como Comandante, num dos nossos terminais tão zelosamente protegido, fui atacado por piratas que invadiram o navio de madrugada, arrombaram meu camarote e, por ter me recusado a abrir os demais camarotes com a chave mestra, fui

covarde e violentamente agredido, saí de bordo de maca desacordado, fiquei hospitalizado e levei quatro meses em recuperação. Só não morri por pura sorte.

Mas, podem estar certos que minha revolta não é causada apenas por esse fato. Não consigo me conformar com o boicote sofrido pelos marítimos e seus familiares. Afinal qual é o perigo que nós oferecemos? Não me venham com essa história de ISPS Code. Muito antes da implantação dessa ordem internacional maluca dos nossos irmãozinhos americanos, as restrições que sofríamos já eram rotineiras.

A segunda nota é na realidade a carta de um tripulante à Revista Unificar que faço questão de transcrever:

*“Sou tripulante de um dos navios da Mercosul Line e tive vários problemas no porto de Suape devido à solicitação para meus familiares me visitarem a bordo. No despacho do navio, o agente informou que a Receita e a Polícia Federal não estavam deixando familiares entrarem no navio. Um absurdo!”*

Bota absurdo nisso, amigo! Naveguei 30 anos, estou aposentado há 20 e as coisas permanecem exatamente as mesmas. É isso mesmo que o leitor escreveu. Qualquer “autoridade” da Polícia ou da Receita Federal, ou mesmo da Guarda Portuária, se julga no direito de proibir, arbitrariamente, o ingresso no porto de familiares de tripulantes que estão afastados de seus entes queridos por longos períodos. Isso não os comove. Nem imaginam que muitas vezes as estadias são tão curtas que os tripulantes não têm tempo nem de ir a terra ver seus familiares. Simplesmente proíbem e está acabado.

Fico imaginando o porquê do procedimento nos aeroportos ser diferente dos portos. Nos aeroportos anualmente milhões de passageiros transitam livremente com suas bagagens, poucas sendo ocasionalmente vistoriadas. Tripulantes de aeronaves têm trânsito livre. No entanto, não se vê nenhum ato de terrorismo ou coisa que o valha, a não ser roubo de bagagem pelos próprios funcionários. Por que nos portos, onde quadrilhas especializadas roubam até contêineres, para a circulação de um número ínfimo de tripulantes e familiares se criam tantos empecilhos?

Acho que o autoritarismo, a arrogância e a empáfia das autoridades civis portuárias é o principal fator desse *statu quo*. A par disso, desconhecem totalmente a atividade marítima. Para eles não passamos de marginais perigosos, quiçá terroristas. Desconhecem que o navio tem um(a) Comandante, um(a) Imediato, um(a) Chefe de Máquinas e Oficiais, homens e mulheres, com formação superior e com enorme responsabilidade comercial e disciplinar. Desconhecem que qualquer tripulante só leva familiar para bordo se estiver autorizado pelo(a) Comandante. Mas, como fazer isso se ele não pode ingressar na área portuária onde se encontra o navio? Desconhecem que, nas palavras do nosso grande Chefe de Máquinas, ex-líder sindical, hoje advogado, Edson Areias, “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.”

Conclamo os jovens embarcados a não se conformarem com isso, a não perderem sua capacidade de indignação. Reclamem, protestem; como oficiais da reserva comuniquem ao Comandante da Marinha, apelem para o Ministério Público, para o Ministro da Defesa, para a Presidência, sei lá, pra Deus e o mundo. O fato é que essa situação não pode continuar indefinidamente. Conclamo os nossos líderes sindicais a lutarem para reverter esse estado de coisas. Façam greve, vão ao congresso, denunciem na mídia esse achincalhe, estudem a paralização da operação do navio quando um tripulante, acompanhado de um familiar, autorizado pelo(a) Comandante, ter negado seu acesso na área portuária. Exijam que a negativa da autoridade portuária seja feita por escrito com o nome do funcionário e a justificativa para tal atitude. Não fiquem inermes. Mostrem nossa força. É difícil, mas não impossível. Qualquer movimento nesse sentido tem que ser a nível nacional e partir dos mais altos escalões da República. Reuniões regionais de nada adiantam. A maioria das autoridades, e são muitas, se arvora em ditar regras nos diferentes portos a seu bel prazer. Principalmente regras que não lhes dêem trabalho. Só não sabem e não se importam em explicá-las, nem justificá-las.

#### [Assine nosso Rol de Equipagem](#)

Torne-se sócio do Centro dos Capitães e embarque conosco.

Você será mais um a manter nossa estabilidade e nossa condição de navegabilidade.

Será mais um que, sem ganhar nada por isso, e sem a cultura do “o que eu vou ganhar com isso”, terá na consciência o indelével prazer de estar contribuindo para manter flutuando nosso navio carregado de orgulho e vontade de ajudar sem interesse.

Você poderá fazer isso virtualmente visitando nosso site: [www.centrodoscaptães.org.br](http://www.centrodoscaptães.org.br)

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

# Costa Concordia

## Registro de VDR é crucial no caso do Costa Concordia

Os tribunais italianos iniciaram as investigações sobre os acontecimentos que levaram o Costa Concordia a encalhar e adernar, com as atenções concentradas no conteúdo do VDR (Voyage Data Recorder) - (Registro de Dados de Viagem).

O VDR de cor brilhante, que tem função similar à caixa preta das aeronaves, deverá ter registradas todas as atividades no passadiço do navio de passageiros italiano antes, durante e posteriormente aos eventos que o levaram a encalhar e adernar com a perda de mais de 20 vidas.

Outros acidentes no passado nos quais os dados do VDR foram usados como parte de uma investigação criminal antes de uma completa e independente investigação do acidente, levaram especialistas a expressar preocupação sobre o uso dos dados para determinar a culpa antes de examinar a sequência completa dos acontecimentos para determinar quaisquer lições que possam ser aprendidas.

Todos os navios de passageiros construídos após 2002 têm de ter a bordo um VDR para registrar a velocidade, os comandos do telégrafo e as partidas e paradas da máquina, os rumos da giroscópica, as imagens do radar, os dados do visor do ECDIS, as posições satélite e os diálogos no passadiço.

Um grupo de quatro peritos nomeados pelo tribunal italiano vai passar meses avaliando os dados gravados no VDR como parte de uma audiência prévia ao julgamento.

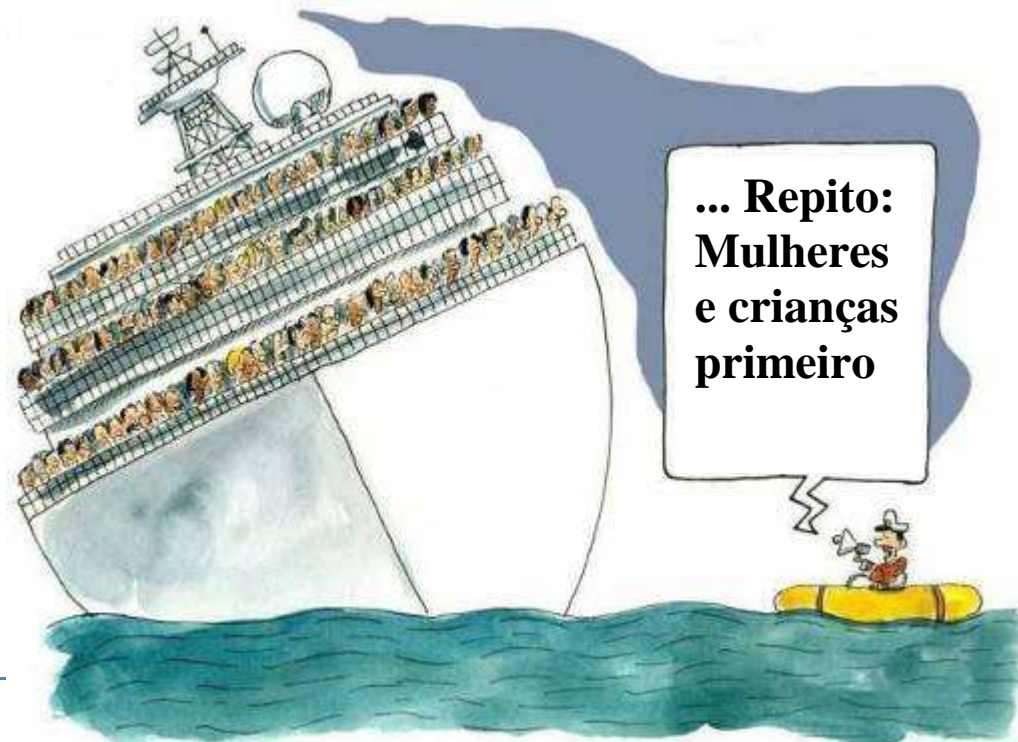
O Comandante do Costa Concordia, Francesco Schettino, negou as acusações de homicídio doloso, de ter causado o adernamento do navio e de tê-lo abandonado antes do salvamento dos passageiros.

O Imediato do navio, Ciro Ambrosio, também está sob investigação. A imprensa italiana publicou o vazamento de uma declaração do Sr. Ambrosio em que ele afirma que o Capitão Schettino assumiu pessoalmente o comando do navio nas proximidades da Ilha de Giglio e, quando percebeu que havia calculado mal a aproximação, afastou-se bruscamente para tentar evitar as rochas.

O VDR deverá ter gravada essa atividade, bem como a decisão de voltar para a praia em vista da gravidade da situação. Tendo gravado os diálogos no passadiço, o VDR também poderá revelar detalhes sobre a decisão do abandono do navio e quem mais estava no passadiço na hora do encalhe

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

## Charge



## **Linha de carga**

### **Armador alemão multado por sobrecarga**

---

Os armadores alemães do navio cargueiro “Katja”, com bandeira de Antigua and Bermuda, ouvidos em fevereiro na Corte de Magistrados de Southampton, se declararam culpados pela sobrecarga de sua embarcação que havia chegado em Liverpool carregado de sal-gema vindo de St. Lawrence Seaway, Canadá, em novembro de 2010.

O navio foi carregado com sal grosso e partiu de Goderich para chegar ao Manchester Ship Canal, no porto de Liverpool, em 23/11/2010. Sal de rocha estava com grande demanda para tratamento de auto-estradas no Reino Unido naquele momento.

Durante a entrada do navio no Rio Mersey, o práctico de outro navio que passava notificou às autoridades portuárias que as linhas de carga do Disco de Plisoll não eram visíveis e que o navio parecia muito mergulhado. Quando o navio chegou à doca Rainha Elizabeth II foi inspecionado por oficiais do Port State Control que descobriram que a linha de carga do limite de segurança do navio para aquela área estava submersa em 39,5 cm.

O armador do navio, Katja Schiffahrtsges Gmbh, da Alemanha, foi multado em £28.015 mais despesas de £5.000 atribuídas à Maritime and Coastguard Agency (MCA)

No seu resumo os Magistrados declararam: “Compartilhamos com a visão da Agência Marítima e Guarda Costeira (MCA) que mesmo considerando a gravidade do caso aceitou que a sobrecarga não teve o intuito de auferir ganho extra. Consideramos também o fundamento inicial da admissão de culpa reduzindo a multa que seria de £ 42.000”.

Simon Milne, da Agência Marítima e Guarda Costeira, disse: “Desde o bom trabalho de Samuel Plimsoll, a aplicação e o cumprimento das regras das linhas de carga têm evitado a perda de muitos navios e salvado a vida de muitos marítimos”.

Ignorar os limites das marcas das linhas de carga coloca em risco o navio e a vida dos tripulantes.

Fonte: Maritime and Coastguard Agency (MCA) – Original em inglês – Tradução livre

## **Navegação**

### **A Revolução do ECDIS na bandeira brasileira**

---

(\*) Comte. Carlos Augusto Müller – CLC  
[c.a.muller@uol.com.br](mailto:c.a.muller@uol.com.br)

No final de 2011 a Autoridade Marítima Brasileira publicou a esperada NORMAM 28, Normas da Autoridade Marítima para Navegação e Cartas Náuticas, que entre outros assuntos, trata da adoção obrigatória do ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) e das condições para que este seja aceito como dotação de cartas náuticas requeridas pela convenção SOLAS.

Com o ECDIS, o plano de viagem pode ser acompanhado em tempo real, com uma variedade de controles automáticos que vão desde alarmes para contornos de segurança para profundidades, alarmes para cruzamento por áreas proibidas e para aproximação de perigos à navegação; até à navegação automática, em que a derrota planejada no ECDIS é seguida automaticamente, dependendo da integração do sistema instalado a bordo.

O ECDIS não é apenas uma tela que exhibe uma carta náutica com a posição do GPS. É um sistema complexo que agrega novas tecnologias, integra equipamentos de auxílio à navegação e altera o modo como nos acostumamos a conduzir nossos navios, navegando com cartas de papel em que sempre confiamos. A adoção de uma tecnologia nova pode ser um processo difícil para algumas pessoas, enquanto para outros será bastante fácil. O certo é que os oficiais de náutica necessitam de treinamento, normalmente com alguma parte realizada em simulador, para operar o ECDIS com segurança.

A utilização do sistema por oficiais que não tenham adequada compreensão dos conceitos utilizados pelo ECDIS pode levar a erros de interpretação ou confiança excessiva nos equipamentos

podendo resultar em acidentes de navegação com consequências graves. Sem treinamento, os oficiais podem ser levados a se tornarem meros observadores da posição do GPS na carta eletrônica e incapazes de reconhecer situações de risco à navegação. Com treinamento adequado em ECDIS e utilizando-se das habilidades náuticas básicas requeridas no STCW, o oficial pode plotar posições obtidas por radar, observações visuais, astronômicas, bem como identificar inconsistências nos sistemas de posicionamento com grande facilidade e visualizar a posição do navio em tempo real.

Defendemos que a transição das cartas de papel para o ECDIS deva ser iniciada o quanto antes pelas empresas de navegação, inclusive nos navios existentes, para que os oficiais tenham tempo suficiente para se habituarem ao uso de cartas eletrônicas antes do início do uso obrigatório, com os dois sistemas em operação. Caso contrário, há o risco de encontrar um abismo mais à frente, sem tempo para realizar os treinamentos necessários e adequar os procedimentos de navegação atuais ao uso do ECDIS.

Usar ou não usar ECDIS deixará de ser uma opção em curto prazo. Em conformidade com a convenção SOLAS, os navios de passageiros e os navios tanques novos construídos a partir de julho de 2012 estão obrigados a possuir ECDIS a bordo. Para navios de carga novos, a data de início é julho de 2013. Os navios existentes têm um prazo maior, até 2015 para os navios tanques e 2017 para navios de carga, podendo em alguns casos continuar sem ECDIS até 2018 para os navios que sairão do tráfego nesse prazo.

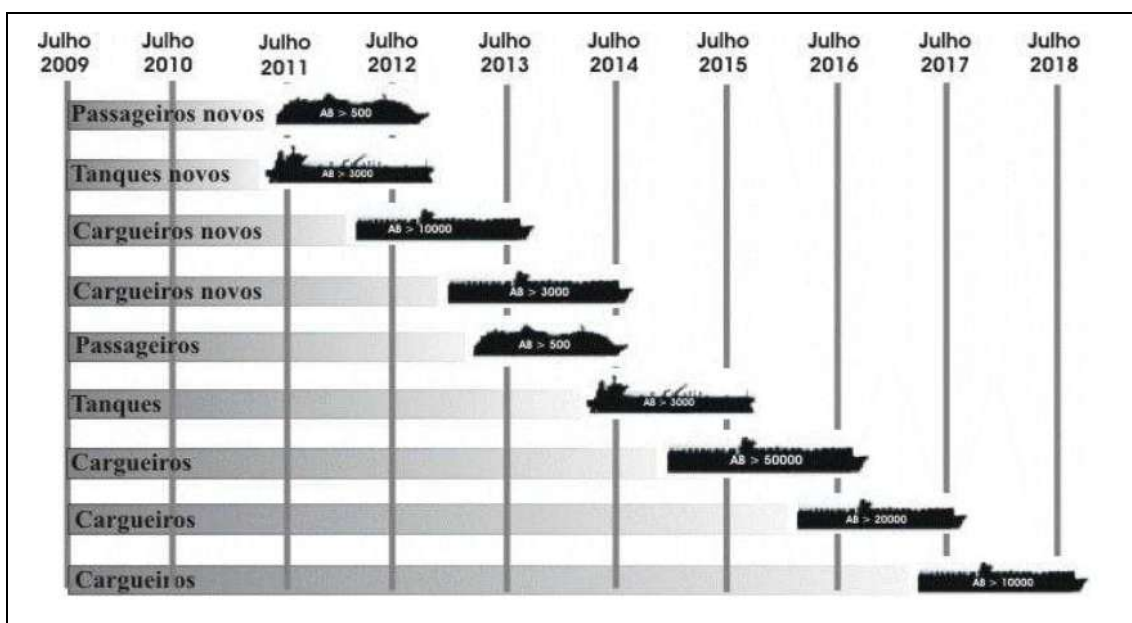


Figura 1 - Período de transição para dotação obrigatória de ECDIS (Normam 28, 2011, p. 2-5).

Os oficiais de náutica devem participar de treinamento genérico em ECDIS (40h), em conformidade com o "IMO Model Course 1.27", para uma adequada compreensão dos principais conceitos e das limitações do ECDIS, diferenças existentes entre as bases de dados de cartas eletrônicas, reconhecimento de cartas eletrônicas oficiais e não oficiais, bem como dos regulamentos para uso de ECDIS. Além disso, é necessário treinamento específico (8h) no ECDIS da marca e modelo existente a bordo do navio para reconhecimento das funções específicas e particularidades do equipamento. Nos navios que portarem ECDIS, os oficiais de náutica e o comandante devem possuir certificados destes treinamentos, em conformidade com as Normas da Autoridade Marítima.

Recentemente, no final de 2011, tivemos a oportunidade de realizar o curso genérico de ECDIS na Academia da VShips em Odessa, Ucrânia, com toda a equipe de passadiço do navio, com o diligente patrocínio da Transpetro. O curso teve duração de 5 dias e foi realizado em simulador da Transas, com um oficial por máquina, ou seja, cada oficial tinha a sua frente uma tela para o ECDIS e outra tela para o simulador de passadiço e comandava um navio que interagiu com os demais. O resultado foi amplamente satisfatório e hoje nossos oficiais conhecem as limitações do ECDIS e riscos da confiança excessiva no equipamento.

Esperamos que no decorrer de 2012 comecem a ser disponibilizados cursos genéricos de ECDIS pelos centros de simulação no Brasil para atender a demanda de treinamentos que se avizinha.

(\*)O CLC Carlos Augusto Müller é Comandante da Transpetro, membro do CCMM, membro do Nautical Institute, Consultor Marítimo na IFSMA e associado do SINDMAR

## Aventura no Gabão (II)

---

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

No transcorrer da década de 70, contrato da Petrobras com a Elf Aquitaine, atual Total, incrementou frequentes operações de carregamento de óleo cru no terminal daquela petroleira francesa em Cape Lopez, no Gabão, com descarga geralmente feita em São Sebastião (SP) ou Rio de Janeiro.

A viagem redonda durava em torno de vinte e dois dias: dez de ida, dez de volta e dois de operação.

Um dos navios que mais cumpria essa programação era o “Bragança” (tóc, toc, toc) por mim comandado na época.

O “Bragança” (posteriormente rebatizado “Bauru”), construído pela Verolme em 1975, era um navio de 116.649 Tpb, com 270 metros de comprimento, 42 metros de boca e calado máximo de 15 metros.

Dotado de um casco robusto e de boa manobrabilidade, o navio era muito confortável, com amplas acomodações, salões espaçosos, ginásio, piscina, quadra esportiva, etc.

Infelizmente deixava a desejar em operacionalidade. Suas instalações de máquinas, aí incluídos MCP, Diesel Geradores, Caldeiras, Bombas de Carga e Lastro, Compressores, Sistema de Ar de Partida, Automação em geral, instalação de ar condicionado etc. eram problemáticas, gerando aos operadores de convés e máquina inúmeros transtornos ligados a falhas sistemáticas de equipamentos. Tudo muito perigoso ou no mínimo preocupante. Os quatro anos que lá passei foram super desgastantes. Tornei-me um verdadeiro expert em evitar catástrofes. O navio era tão problemático que seus dois irmãos, também construídos na Verolme, “Bocaina” e “Beberibe”, foram recusados e jamais incorporados à Fronape.

Em uma dessas viagens para o Gabão, como sói acontecer, o “Bragança” nos brindou com (mais um) sério problema no MCP. A duras penas consegui fundear na Baía de Cap Lopez. O problema foi nas cruzetas dos cilindros (o navio tinha oito cilindros e não me lembro quantos foram afetados, senão todos). A causa pode ter sido deficiência na lubrificação. A companhia nem mandou abrir inquérito. Problemas eram tão comuns naquele navio que se para todos fossem abertos inquéritos a gente não faria outra coisa.

Não havia recursos no Gabão para executar os reparos necessários. A solução encontrada pela companhia foi importar uma equipe de Portugal (cinco homens) que em mais ou menos 30 dias de trabalho concretizou a obra. Um trabalho praticamente artesanal. Pela falta de recursos industriais, foi realizado com lixamento manual dos eixos dos mancais e substituição dos casquilhos.

Não se podia contar com nenhum auxílio de oficina de terra. Na verdade nem com oficina nem com outra coisa qualquer. O agenciamento deixava muito a desejar e a burocracia portuária mais atrapalhava do que ajudava.

Existiam facilidades para o pessoal de folga ir a terra. Condução de lancha em horários regulares foi determinada entre o navio e a agência. Só que o cumprimento desses horários simplesmente não existia. Os tripulantes da lancha não ligavam para horário e faziam tudo a seu bel prazer. Protestos não adiantavam. A agência se declarava impotente para resolver o problema. Ou se aceitava aquilo ou se ficava sem condução. Por diversas vezes tripulantes foram para terra e, na hora de regressar, não havia ninguém na lancha. Como não havia nenhuma perspectiva de que aparecesse qualquer tripulante gabonês, o nosso pessoal, para não dormir ao relento, simplesmente virava o motor da lancha com ligação direta e vinha para bordo. Os gaboneses apareciam no navio no dia seguinte pela manhã, esbaforidos, protestando como se tivessem razão.

Ao término dos reparos foi necessária uma prova de mar. Informaram-me que quatro a cinco horas de navegação seriam suficientes. Imaginei logo o transtorno burocrático que seria para conseguir autorização das autoridades portuárias, a requisição de práctico, rebocador, etc. Imagine-se quanto tempo levaria isso...

De viagens anteriores, complementadas por mais esses trinta dias de estadia, eu já conhecia sobejamente os recursos portuários. Resolvi arriscar entrando no ritmo deles. Sem autorização, sem práctico, sem rebocador, sem coisa nenhuma, marquei a manobra para meia noite. Suspendemos o ferro, saímos a barra, navegamos durante quatro horas em mar aberto e regressamos ainda de madrugada, por volta das cinco horas, fundeando exatamente no mesmo local. Ninguém de terra percebeu absolutamente nada.

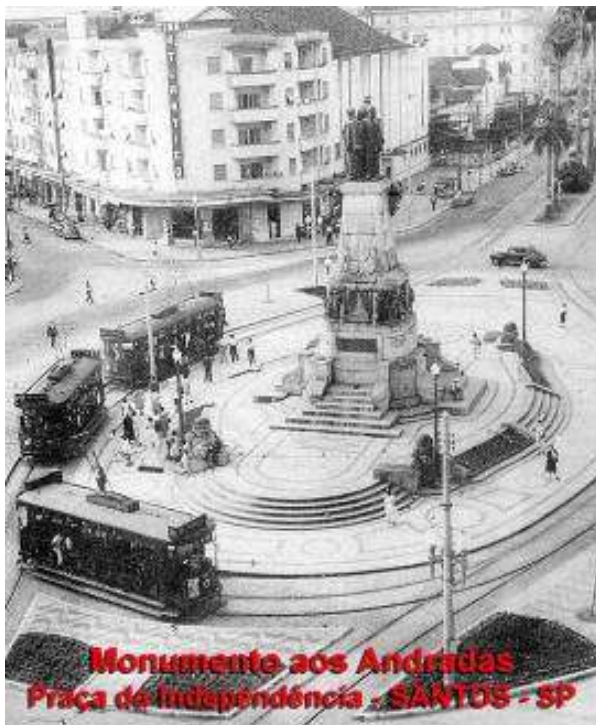
Infelizmente ainda foram necessários alguns ajustes em um ou outro mancal que aqueceu fora dos padrões. Na noite seguinte repetimos tudo novamente. Fizemos nova prova de mar, regressamos, fundeamos mais uma vez no mesmo local e desta vez, pela manhã, demos o navio pronto para operar.

Garanto que o risco foi menor do que andar embarcado no “Bragança”.

# Os bons tempos de Santos

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

Se me perguntarem do que mais sinto saudades dos meus tempos de Marinha Mercante, respondo de pronto, sem pestanejar – das estadias em Santos.



Cruzávamos os mares do mundo, alguns de nós nas charmosas linhas internacionais do Lloyd fossem elas do Mediterrâneo, do Mar do Norte ou da Escandinávia. Outros, nas linhas americanas como da costa leste dos Estados Unidos, do Golfo do México, a linha do trigo para a Argentina e aquela que me fez ficar frustrado por nunca tê-la feito – a linha da ALALC, com os navios passando por Mar Del Plata, Bahia Blanca, contornando o Estreito de Magalhães com Ushuaia pelo través de boreste e subindo pela costa chilena e peruana, Valparaiso, Antofagasta, Callao até atingir o Caribe em Buenaventura na Colômbia e San José na Costa Rica. Um périplo pelos portos sul-americanos ao som da bonita diversidade de ritmos do nosso continente – tangos argentinos, a “cueca” chilena, as músicas andinas do Peru e os ritmos quentes do Caribe.

Os que estavam na Fronape andavam pela Venezuela – Caripito, Bajo Grande, Punta Palmas, Puerto Miranda, Punta Cardón, Puerto La Cruz e Maracaibo. Iam também para a Nigéria, Congo, Gabão, Bougie na Argélia, Ras Tanura no Golfo Pérsico ou para Ras Shukeir no Mar Vermelho.

Mas todos nós terminávamos em Santos. Era o nosso ponto de convergência. Era o re-encontro para o abraço amigo e longas conversas regadas a um chope geladinho nas mesas da calçada do Hotel Atlântico no Gonzaga. Era o momento de termos notícias por onde estavam os colegas. *“Encontrei-me com o Liminha em Bremen. Ele está no Cabo Frio”*, poderia dizer alguém entre dois goles de chope. *“Quem eu vi em New Orleans foi o Leopardi. Ele está no Presidente Kennedy”*, poderia ter respondido outro. E por aí fluía o papo até o momento de rumarmos para a “Boca”, destino certo para qualquer final de programa em Santos.

Santos era isso. Um feliz reencontro. Começávamos tomando o bonde na Praça Mauá com destino ao Gonzaga. Lá, um cineminha no Iporanga, Praia Palace Indaiá ou Roxy era sempre o início dos nossos programas. Depois, o chope do Atlântico, a pizza no Zi-Teresa ou no Guanabara, ali na Praça da Independência, em frente ao Monumento dos Andradas. Cliente assíduo do Guanabara, cheguei até a decorar o que dizia a placa do lado do Monumento virado para as mesas onde nos sentávamos: *“Antonio Carlos no calabouço – Perdão só peço a Deus. Do Rei quero justiça”*

O destino seguinte era sempre o mesmo – a famosa “Boca”. Aquele trecho de Santos só tinha um similar no mundo – a feérica Reeperbahn, em Hamburgo. Boites e casas de show movimentavam a noite da “Boca” com música e “go go girls” dançando em cima dos balcões para o deleite da marinheirada do todos os cantos do mundo. Casablanca, El Morocco, American Bar e Golden Key eram as mais freqüentadas. Retornávamos a bordo lá pela madrugada depois de comer um bifão acebolado no Serpa Pinto. Outros só chegavam a bordo com o sol já raiando. Destes dizíamos que “pegavam o sol com a mão”.

Passados mais de 40 anos, compromissos profissionais me levaram a Santos. Os tempos eram outros, mas quis rever cada um dos pontos frequentados há anos. Foi grande a decepção – a “Boca” não existe mais, tudo em escombros. De pé apenas o American Bar, decadente e mal frequentado. O bonde hoje é peça de museu. O Iporanga, o Indaiá e o Roxy fecharam e o Praia Palace virou bingo. O Atlântico não tem mais o mesmo charme e o Zi-Teresa também não existe mais.

O Guanabara ainda está lá. Salvou-se também o Monumento dos Andradas. Corri para ver a placa. Ainda está lá - *“Antonio Carlos no calabouço – Perdão só peço a Deus. Do Rei quero justiça”*

# O Filão

---

CCB Fábio Balbi – CIAGA  
[fabiobalbi@globo.com](mailto:fabiobalbi@globo.com)

Estávamos navegando para o México, para carregar em um Terminal Oceânico (SBM). O que tinha tudo para ser uma viagem maravilhosa, passando pela costa do Brasil com o visual das luzes das cidades, navegando pelas águas do Caribe, tornou-se uma viagem atribulada.

Alguns colegas simplesmente “se esqueceram” de que quem fuma precisa embarcar com uma quantidade suficiente de cigarros para que durem ida e volta e, de preferência, ainda reste uma reserva ao final da viagem. Todos sabem que temos data de saída, mas não sabemos precisar a volta. As programações sofrem alteração. Problemas mecânicos ocorrem. Condições ambientais mudam.

Já na ida percebia-se, pelo grande número de “filões”, que o estoque de cigarros não duraria a viagem toda.

Alguns usavam a desculpa de que haviam esquecido o cigarro no camarote e que depois pagariam: o famoso “depois a gente acerta!”. Outros não se preocupavam nem em arrumar uma desculpa e pediam na cara dura. Uns faziam cara de “pobre coitado”. Muitos, já no desespero, esperavam que alguém fumasse para pedir a guimba, ou que terminasse de fumar para pegar o fumo que sobrara.

Vi tripulantes revirando cinzeiros para juntar restos de tabaco e enrolar um cigarro.

No México não pudemos ir a terra. Também não houve “cota” (Quantidade de cigarros, bebidas e outros bens compradas livres de impostos, para uso interno, em quantidades limitadas, com compra autorizada pelo Comandante, quando no porto existe “bond store” (entreposto aduaneiro).

Na viagem de volta tivemos que arribar em Kingstown, na Jamaica, pois um tripulante adoeceu. Na verdade, sua doença poderia ser chamada de crise de abstinência.

O Comandante aproveitou a arribada para fazer um complemento de rancho e solicitou ao shipchandler uma caixa com 50 pacotes de cigarro (Havia bond store no porto). Estamos falando em 500 maços ou 10.000 cigarros.

No dia em que chegamos à Jamaica, tarde da noite, desabou um temporal. Eu nunca tinha visto tantos tripulantes para ajudar a embarcar o rancho. Mesmo embaixo de chuva estavam todos lá, inclusive e, especialmente, o “filão”.

Para tristeza e decepção de boa parte da tripulação a caixa de cigarros não veio. O fornecedor alegou que, por ser aquele dia feriado nacional, não havia conseguido providenciar o pedido por completo dando preferência ao rancho. Muita gente, no entanto, pensava de outra maneira: preferia ficar sem o rancho e só receber a caixa de cigarros.

A estadia em Kingstown se resumiu a isso: desembarque do tripulante doente (finalidade da arribada), recebimento de pequeno complemento de rancho e, para desespero dos filões, partida sem os sonhados cigarros.

O que poderia ter sido uma boa oportunidade para que vários tripulantes parassem de fumar, se tornou para eles um martírio. As horas demoravam mais a passar. Os ânimos ficaram acirrados. O “filão” não tinha mais de quem filar. Quem tinha algum cigarro andava com ele escondido e fumava onde ninguém pudesse ver.

Comentava-se que alguns tripulantes vagavam pelos corredores tentando sentir o cheiro de cigarro que poderia estar vindo de algum camarote para então tentar uma guimba.

Era prática dos mais prevenidos fumar dentro dos banheiros munidos de um spray “Bom Ar”. Quem tinha camarote voltado para a popa fumava no banheiro com a vigia aberta.

Pessoalmente, com um bom racionamento, consegui me segurar com o que tinha.

Quem menos sofreu nesta viagem foi o Comandante. Homem experiente, 35 anos de mar, chegou ao final da viagem em Angra dos Reis ainda fumando seu cigarrinho. Por vezes ainda me dava alguns no passadiço para que juntos pudéssemos tomar um café e bater um papo.

A agonia dos tripulantes só foi amenizada na chegada em Angra dos Reis. O Comandante solicitou ao prático que trouxesse alguns maços de cigarros.

Deixei esse vício já faz dois anos. Comecei de brincadeira querendo parecer mais velho. Ainda não avalei os males que este vício pode ter me causado, mas espero que este relato sirva para incentivar alguém a deixá-lo.

Quanto ao “filão”, deve ainda andar por aí filando cigarro dos outros.

\*\*\*\*\*

## Comte. Luiz Cancio - Regresso difícil

---

Comte. Augusto Luiz Paulo de Lima Filho – CLC  
[liminha208@oi.com.br](mailto:liminha208@oi.com.br)

O recente acidente com o “Costa Concordia” e seus desdobramentos, com o abandono do Comandante antes do resgate dos passageiros e da sua recusa em regressar para bordo, lembrou-me de um acontecimento dramático vivenciado por mim no Japão, a bordo do “Frotario” da Frota Oceânica, onde eu estava embarcado como Primeiro Piloto.



Manhã de 13 de outubro de 1973. Navegávamos de Nagoya com destino a Yokohama, quando, precisamente às 0830h, fomos violentamente abalroados pelo graneleiro “Bunko Maru” da Sanko Line.

O bulbo do navio japonês abriu um grande rasgo no nosso costado a bombordo, o que nos provocou um adernamento quase imediato de 30 graus.

Fundamos com muita dificuldade a poucas milhas da entrada da Baía de Yokohama enquanto a companhia finalizava detalhes para a nossa docagem para os devidos reparos.

A situação a bordo era bastante preocupante. Todos tinham de envergar colete salva-vidas dia e noite visto que o navio balançava muito e adquiria banda ora para bombordo ora para boreste.

O imediato era o Querubim Durand e o Itamar Ferreira o Segundo Piloto.

O Comandante, os três oficiais de convés e mais três tripulantes de quem não recordo o nome, fomos depor na Capitania dos Portos de Yokohama. Prestamos depoimento o dia todo (só tivemos folga para o almoço) com os japoneses tentando encontrar alguma contradição nas nossas declarações. Só fomos liberados por volta das 2300 horas. Foi tudo muito cansativo já que havíamos saído de bordo às 0730 horas.

Para completar a tribulação, quando nos preparávamos para regressar para o navio, recebemos a notícia de que o mau tempo não recomendava a nossa volta. Um verdadeiro tufão assolou a região e fomos aconselhados a permanecer em terra devido ao péssimo estado do mar.

Decidido, o Comandante voltou-se para nós:

- Eu voltarei para o meu navio de qualquer maneira. Vocês ficam liberados para decidir o que quiserem.

Todos concordaram em voltar com ele.

Assinamos um termo assumindo o risco e partimos.

Foram quatro horas de viagem tensa e perigosa. Viajamos o tempo todo de colete salva-vidas e cinto de segurança. A contra bordo do “Frotario” recebemos o auxílio da guarnição para chegar ao convés com segurança.

O nome do Comandante: Capitão de Longo Curso Luiz Cancio.

# Comte. Demerval - Por dentro de Abrolhos

---

ON Fábio **Mello Fontes** – Prático em São Paulo  
[fmfontes@globo.com](mailto:fmfontes@globo.com)

Nos idos de 1963 estive embarcado no propaneiro “Petrobras Oeste” da Fronape, atual Transpetro. Eu era então Primeiro Piloto. Tive a felicidade de lá ter tido, como Comandante, o Capitão de Cabotagem Demerval Andrade de Carvalho de saudosa memória.

O Comandante China, como era conhecido entre o pessoal do mar, era um brilhante Capitão que conhecia como poucos a costa brasileira. Homem simples, bom marinheiro, inteligente e objetivo, desprovido de vaidades, era um oficial completo. Da profissão, conhecia tudo.

A linha usual do navio era Salvador x Santos, ou Venezuela x Santos. Transportávamos GLP, sob pressão e não sob baixa temperatura, como predominante nos dias de hoje.

O navio, de construção japonesa, era um espetáculo sob a ótica do navegador. Bem equipado, era dotado de aparelhagem precisa além de avançados e inúmeros itens de segurança operacional inéditos para a época.

O Comandante Demerval, experiente navegador, sistematicamente determinava a navegação, no litoral da Bahia passando por dentro dos Abrolhos. Ida ou volta, sempre por dentro.

Sendo assim, eu, que era um entusiasta e empolgado com as questões de navegação, aproveitei aquelas oportunidades para estabelecer um programa de sondagens, naquela área, dentro dos rigores exigidos pela DHN.

Em minha opinião a DHN brasileira, sem nenhum favor, pode figurar entre as melhores do mundo pela altíssima qualidade de sua produção cartográfica. Pena que não disponha de verbas suficientes para oferecer maior volume de seu espetacular trabalho de hidrografia.

Para executar o trabalho a que me propunha inteirei-me antes das exigências técnicas da DHN para que as sondagens pudessem ser aceitas. Instrumentos aferidos, arregacei as mangas e pus-me a trabalhar. Estive no controle da navegação em todas as ocasiões em que navegamos por dentro dos Abrolhos. Sondagens contínuas, posições rigorosamente tomadas. Em cada passagem pela área variávamos ligeiramente as longitudes e, em geral, adotávamos rumos norte-sul. A empolgação com o trabalho era tanta que esquecia até de me alimentar, não arredando pé do passadiço por horas a fio.

Supervisionava tudo. Colecionava cuidadosamente todo o papel de registro do ecobatímetro, com os horários e posições devidamente anotados. O trabalho seguinte era remeter tudo para a DHN no Rio de Janeiro. Ao longo de vários meses, nas diversas passagens por dentro de Abrolhos, jamais me afastei do passadiço, controlando todo o processo.

O Comandante Demerval que demandava o canal de Abrolhos a rumos práticos, acompanhava e verificava tudo o que eu fazia e rubricava todas as folhas de registro do ecobatímetro antes do envio.

Este longo e minucioso trabalho que pude cumprir com êxito, valeu um formal e solene agradecimento de parte do então diretor da DHN ao Comandante Demerval, grande incentivador e responsável final por estas cuidadosas sondagens. Um trabalho feito com idealismo, dedicação e fidelidade e com a maior precisão técnica possível.

Esta é uma homenagem ao inesquecível Comandante Demerval Andrade de Carvalho que me deu inúmeras lições de vida e bons exemplos de cidadania. Jamais esquecerei duas características marcantes do seu caráter: dotado de paciência oriental, durante as longas travessias dedicava-se a consertar relógios de pulso e despertadores (todos analógicos na época) e confeccionar brinquedos artesanamente. Os relógios consertava como hobby e não cobrava nada; os brinquedos eram distribuídos para crianças necessitadas nas escalas nos portos. Tudo feito por prazer.

Faço aqui este depoimento, verdadeiro, fiel e tirado do fundo de minhas memórias e do meu velho coração, ainda hoje cheio de entusiasmo pela vida e pelo meu trabalho.



---

## Transpetro abre 322 vagas para oficiais da Marinha Mercante

A Transpetro abriu (16/02) o processo seletivo público para admissão imediata e formação de cadastro de reserva para 322 oficiais da Marinha Mercante. O período para se inscrever no concurso - que é gratuito - termina no dia 16 de maio. O edital, a ficha de inscrição e a ficha de embarque estão disponíveis no site da Transpetro ([www.transpetro.com.br](http://www.transpetro.com.br)). A remuneração mínima é de R\$ 7.964,11.

As vagas oferecidas são para as categorias de 2º Oficial de Náutica e 2º Oficial de Máquinas. Serão cadastrados 175 candidatos para 2º Oficial de Náutica, dos quais 152 para admissão imediata, e 147 candidatos para 2º Oficial de Máquinas, dos quais 128 para admissão imediata.

---

## Manobra avaria terminal em Santos

Manobrando com prático e o auxílio de dois rebocadores o M/V "Milagro", ao tentar atracar no Terminal de Graneis do Guarujá (TGG), na margem esquerda do estuário de Santos, por volta das 2200 horas do dia 13/02, foi com uma das asas do passadiço de encontro a dois *shiploaders* (nos. 3 e 4) destruindo totalmente um e lançando o outro ao mar. O navio também sofreu avarias e teve de ser submetido a reparos emergenciais.

O "Milagro", de bandeira de Malta, carregaria 65000 toneladas de Soja.

O Terminal não deu prazo para a retomada das operações nem informou quanto tempo levará para substituir o equipamento danificado. O TGG é responsável por cerca da metade das exportações de soja pelo porto de Santos

A Capitania dos Portos de Santos instaurou inquérito para apurar as causas do acidente.

---

## Porto de Paranaguá recebe o maior navio de toda a sua história.

Uma ação especial de segurança da Capitania dos Portos do Paraná permitiu que o navio "Cosco Vietnam", de bandeira chinesa, atracasse no Porto de Paranaguá na manhã do dia 21/02/12.

Maior navio a aportar em Paranaguá, o "Cosco Vietnam" é um porta-contêineres com 334 metros de comprimento, 42,8 metros de boca e calado máximo de 14,5 metros.

O capitão dos portos, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Henrique Corbage Rabello, acompanhou pessoalmente a atracação, a bordo do "Cosco Vietnam". Ele conta que foram tomadas medidas para garantir a entrada do navio no porto em segurança. Foram dois práticos, dois rebocadores de prontidão e outros três auxiliando na atracação.

"Em nenhum momento colocamos em risco a segurança da navegação em Paranaguá e a operação foi um sucesso. A atracação do "Cosco Vietnam" é um marco na história do Porto de Paranaguá e o coloca, perante os armadores do mundo todo, como um porto de primeira linha", afirmou Rabello.

Depois da escala no terminal paranaense, o navio segue para Santos e de lá, para Cingapura.

Fonte: O Estado do Paraná / Redação.

## Antaq: Contratos portuários não serão prorrogados

---

Decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), publicada no Diário Oficial de 22/02/12, sepultou qualquer possibilidade de prorrogação dos contratos de 77 terminais em 15 portos do país - incluindo alguns em Santos e no Rio. As licitações, que estavam suspensas por liminares obtidas na Justiça, devem acontecer ainda em 2012.

A pressa tem em vista o fim dos contratos de arrendamento de terminais assinados antes de 1993. Há riscos de as empresas interromperem a operação cotidiana nos portos, na ausência de contrato ou diante da possibilidade de perderem o direito ao terminal.

Fonte: Gazeta do Povo (PR) / Redação

## Incêndio o NAe São Paulo

---

Um incêndio na antessala de acesso a um dos alojamentos do porta-aviões São Paulo, no Rio de Janeiro, onde se encontravam quatro militares, provocou a morte de um marinheiro e ferimentos em outro no dia 22/02.

O marinheiro Carlos Alexandre dos Santos Oliveira faleceu no Hospital Marcílio Dias onde recebeu os primeiros socorros de uma equipe médica. O marinheiro José de Oliveira Lima Neto, com quadro clínico estável, foi atendido na UTI do mesmo hospital.

Segundo a Marinha o incêndio, por ter acontecido em um compartimento habitável e ali ficado circunscrito, não afetou a estrutura operacional do navio.

Um inquérito policial militar foi instaurado para apurar as causas do acidente.

## Chata brasileira carregada de combustível afunda na Antártida.

---

Uma chata (sem propulsão) rebocada pela Marinha naufragou em dezembro de 2011 na Baía do Almirantado, próximo à Estação Comandante Ferraz, base brasileira na Antártida.

A chata que naufragou devido ao mau tempo, transportava 10.000 litros de gasoil artico, combustível anticongelante produzido pela Petrobras, e se encontra a 40 metros de profundidade a meia milha da praia onde se localiza a base.

Dotada de casco duplo a chata ainda não apresentou nenhum vazamento de óleo

para o meio ambiente estando com sua estrutura preservada.

Navio da Marinha especializado em resgate de submarinos e outro contratado pela Petrobras, "Gulmar Atlantis", seguem para o local para tentar o içamento da chata. A operação é de risco devido ao clima desfavorável da região.

Um incêndio na madrugada do último sábado (25) destruiu, segundo a própria Marinha, cerca de 70% das instalações da base brasileira, comprometendo 40% do Programa Antártico Brasileiro. Dois militares morreram no acidente e um terceiro ficou ferido.

Em nota à imprensa, no dia 3/03, a Marinha do Brasil informou que a chata de óleo foi reflutuada sem ter causado nenhum dano ambiental, e levada para terra.

Fonte: France-Presse / Redação

## Exploração de petróleo no mar sem plataforma

---

A Petrobras está em busca de novos sistemas de produção de petróleo, mais simples e compactos, de custos menores e maior produtividade. Essa combinação é fundamental para exploração cada vez mais distante da costa e em águas ultraprofundas no pré-sal brasileiro.

O objetivo é instalar verdadeiras fábricas submersas no fundo do mar, com custos menores, produção maior e menos impacto ambiental. Uma das novidades é o Separador Submerso de Água e Óleo (SSAO). O primeiro equipamento está sendo instalado para testes no Campo de Marlim (Bacia de Campos). Para muitos, é o primeiro passo para se produzir petróleo sem plataforma.

O primeiro SSAO foi desenvolvido no Centro Tecnológico da FMC, no Parque Tecnológico da Cidade Universitária, pesa 407 toneladas, fica instalado no fundo do mar, e substitui os separadores em cima das plataformas.

"Estamos com o pé no acelerador para fazer uma nova geração de sistemas de produção de petróleo, tendo como meta minimizar (reduzir) tudo que existe em cima do mar (plataforma)", explicou Paulo Couto, vice-presidente de Tecnologia da FMC Technologies. Para ele o SSAO pode ser um primeiro passo para produção sem plataformas. "A direção é essa. Mas é difícil saber se no futuro teremos plataformas menores, desabitadas, ou sistemas no fundo do mar e só navios para armazenar petróleo. Está se caminhando para isso", acrescentou.

## “Vale Beijing” segue para Omã para descarregar

---

O navio Vale Beijing, que corria o risco de afundar na Baía de São Marcos, em São Luís (MA), por conta de rachaduras em seu casco, deve atracar no porto de Omã até o final deste mês para descarregar as 260 mil toneladas de minério embarcadas no Terminal da Ponta da Madeira, ocasião em que ocorreu a

rachadura, justamente na viagem inaugural do navio construído na Coreia do Sul.

Só após esse procedimento o navio deve ser levado para um dique seco, provavelmente na Turquia, onde finalmente poderá passar por uma inspeção mais cuidadosa e, se possível, ter o casco reparado. Durante toda a travessia dos Oceanos Atlântico e Índico, o navio, que deixou as águas maranhenses no domingo de Carnaval, está sendo acompanhado por um rebocador.

Fonte: IG São Paulo / Redação

**RADAR**  
**LONGO CURSO**  
**(Detectando a notícia)**



## “Costa Concordia” será removido.

---

*Costa Cruzeiro escolhe salvador para o “Costa Concordia”.*

A Costa Cruzeiro vai escolher uma empresa de serviços marítimos para remover o “Costa Concordia”, encalhado na ilha italiana de Giglio, até o final de março.

A companhia Carnival Line (proprietária da Costa Cruzeiro) com sede em Miami, disse em um comunicado que iria selecionar uma empresa de salvamento baseada nas propostas.

A Costa Cruzeiro convidou 10 empresas de salvamento, incluindo a empresa holandesa Smit que está realizando a remoção de combustível, a apresentarem propostas até o início de março para remover o navio. Ela irá então rever as propostas com as autoridades italianas.

A empresa informou que poderia atrasar a concessão do contrato devido à complexidade da operação

As outras empresas são Svitzer Salvage, Mammoet Salvage, Titan Salvage, Resolve Marine Group, T&T Marine Salvage, Donjon Marine, Tito Neri, Fukuda Salvage & Marine Work and Nippon Salvage.

O salvamento preliminar e a remoção do combustível está previsto para durar até março com progressos lentos devido ao mau tempo. A Smit ainda não começou a retirar as 2200 toneladas de óleo combustível e 185 toneladas de diesel marítimo do navio.

A remoção do Costa Concordia poderá começar já em abril e terá um prazo entre sete e dez meses de acordo com a Agência de Proteção Civil italiana.

No mês passado os mergulhadores interromperam as buscas por sobreviventes em todo o navio. Até agora 17 mortes foram confirmadas e 15 ainda estão desaparecidos do “Costa Concordia” que bateu numa pedra e naufragou em 13 de janeiro.

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

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



## A COLUNA DO LEITOR

### **Opinião cautelosa**

Prezado amigo

O jornal esta repleto de opiniões sobre o Costa Concordia , todas abalizadas por serem oriundas de experimentados colegas. Todavia, nestes 50 anos de mercante e mais de 35 como advogado, aprendi que somente devo emitir opinião mediante conhecimento de todos os fatos, que neste caso, somente quem participou do ato sabe.

Assim, reservo minha opinião para posteriore.

Abraços

Carlos Eloy por e-mail em 15/02/2012

### **Boa cobertura**

Caro IP Ventura:

Agradeço e repasso. (Revista Eletrônica do CCMM nr. 92)  
Muito boa a cobertura do acidente com o navio italiano.  
Ainda, a bela crônica do Marcus Vinicius nos lembra São Vicente.

Edson Martins Areias por e-mail em 15/02/2012

### **Opiniões diferentes**

Prezado Ventura,

Novamente apreciei bem a revista do CCMM, em especial as diferentes opiniões sobre o acidente do "Costa Concordia".

Agradeço as referências à minha ida à festa de Belém

Abraço

Euclides Quandt de Oliveira por e-mail em 15/02/2012

Nota da Redação: Nós é que agradecemos a sua presença.

### **Belo exemplar**

Amigo Ventura,

Obrigado por mais este belo exemplar; admiro e respeito este seu trabalho em prol da divulgação dos assuntos mercantes. Mais uma vez parabéns.

Abraços.

Cesar Rodrigues por e-mail em 14/02/2012

### **Seriedade nos treinamentos**

Capitão Ventura,

A princípio, gostaria de dizer que foi uma satisfação receber a edição desta memorável publicação. Mas gostaria também de tecer alguns comentários:

A Culpabilidade das Autoridades Marítimas - Os responsáveis pela expedição de certificação para Marítimos e Funcionários que embarcam em navios de passageiros, deveriam há muito ter desencadeado uma sistemática mais eficaz no que se refere, não só a vistorias documentares, onde se atestam as competências

para exercício de funções ligadas ao gerenciamento da navegação e hotelaria, bem como certificar-se de que os treinamentos vinculados ao plano de contingência seguem com veracidade os cronogramas definidos pela referida autoridade.

Como sabemos, neste caso específico, nada foi seguido no que se refere ao plano de contingência. É claro que o pânico gerou inúmeras falhas, mas os tripulantes deveriam estar preparados. Nós, homens do mar, sabemos que é muito difícil gerenciar o pânico, principalmente num espaço confinado como é um navio, mas sempre acreditei na seriedade vinculada aos treinamentos. Portanto, penso que alguma condição deve ser criada para talvez, através de filmagem, pressionar o homem do mar (principalmente embarcado em transatlânticos, devido a imensa quantidade de pessoas que não possuem vivência marítima e participam deste tipo de navegação) a evidenciar a veracidade de tais treinamentos.

Acredito na seriedade da IMO e na capacidade de seus integrantes.

Devo ressaltar que, em minha opinião, o Comandante agiu de forma louca ao desviar a rota numa área como aquela.

Um forte abraço

CCB Marcelo Vitor por e-mail em 14/02/2012

## Arte, Cultura & Eventos



### Âncora enrascada.

Comte. **Ernani A. M. Ribeiro** – CLC  
[ernani-ribeiro1@hotmail.com](mailto:ernani-ribeiro1@hotmail.com)

A âncora enrascada, isto é, com uma corrente ou cabo enrolado em sua haste, é usada pela Marinha nos crachás e demais distintivos desde há muito.

Mas, por que a corrente enrascada? Deve haver algum significado.

Consultado o “doutor Google”, encontrei apenas o seguinte: a âncora enrascada teve sua origem no selo de Lord Effingham que foi o Primeiro Lord da Marinha ao tempo da derrota da Invencível Armada em 1588. Desde então tornou-se o selo oficial de seu gabinete e, mais tarde, usado no crachá dos oficiais, nos botões do fardamento, etc.

As marinhas de várias nações adotaram a “fouled anchor” de Lord Effingham.

ET: A inscrição no selo é o da Ordem da Jarreteira, mas isso é outra história.



## Blog

Quer acompanhar a docagem de um dos nossos navios na China? Ler crônicas diversas, dicas sobre computadores, etc.?

Acesse: <http://www.pepeh.com.br/blog> do nosso associado CCB Pedro Santos Carvalho

## Dia Internacional da mulher

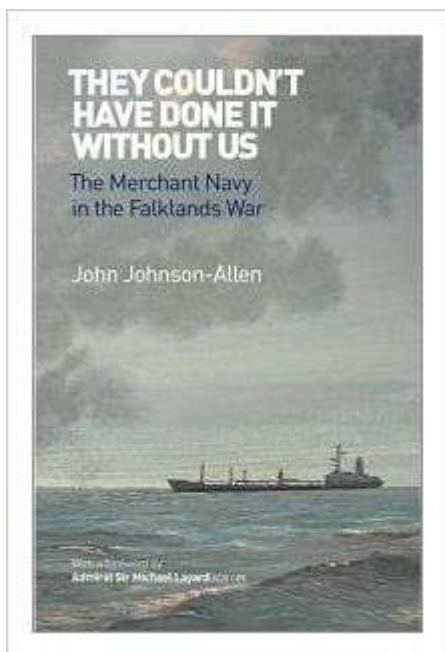
**Mulher, uma estrela de primeira grandeza no universo da nossa existência.**

Álvaro José de Almeida Júnior

# Livros

## Eles não poderiam ter feito isso sem nós

Um novo livro enfoca o papel da Marinha Mercante inglesa na guerra das Falklands (Malvinas) de 1982.



Há trinta anos a Grã Bretanha estava prestes a ir para a guerra.

Era um conflito gerado a partir de uma longa disputa sobre a soberania das Ilhas Falklands (Malvinas).

O governo argentino considerou a sua ação como a reocupação do seu território, enquanto o governo britânico viu isso como uma invasão de um território britânico sob sua dependência.

A Primeira Ministra Margareth Thatcher enviou uma força tarefa naval para retomar o território através de um assalto anfíbio. Mais de setenta navios mercantes navegaram como parte dessa força tarefa. Muitas vidas foram perdidas e vários navios afundados.

Muitos livros foram escritos sobre esse conflito nas últimas décadas. Mas, surpreendentemente, poucos deles abordaram o crucial desempenho da Marinha Mercante no conflito.

Este livro vai, de alguma forma, restabelecer o equilíbrio. Não é um livro de história vazio. Em vez disso, concentra-se nas experiências dos profissionais marítimos que tornaram possível a retomada das ilhas Falklands (Malvinas): traz todo o desdobramento do drama vivido através do testemunho dos que estavam lá.

John Johnson-Allen, historiador marítimo e ex-oficial da Marinha Mercante fez um excelente trabalho divulgando a enorme contribuição dada pela Marinha Mercante e seus marinheiros em um conflito que teria ramificações políticas para além do verão de 1982.

Eles não poderiam ter feito isso sem nós. Essa é a verdade

### NOTA DE FALECIMENTO



**Comandante Amândio Pereira Chaves**

**Um exemplo.**

**Iniciamos nossa vida profissional na antiga Companhia de Navegação Costeira, na década de 50.**

**Fizemos carreira paralela até atingirmos o Comando.**

**Amândio, como era conhecido na Costeira, sempre teve uma aparência professoral e cedo se dedicou ao ensino. Deixou o mar,**

**mas continuou em terra passando a sua experiência e incentivando os futuros oficiais da Marinha Mercante.**

**Homem correto, de fala mansa, o professor Chaves, como era conhecido no CIAGA, tinha a preocupação de não sensibilizar as pessoas; era educado e comedido, jamais perdia a serenidade. Chaves se identificava com o CIAGA e particularmente com a EFOMM de uma forma integral.**

**Não sei como será a nossa Universidade do Mar sem a presença do Mestre, mas de uma coisa estou certo: o Comandante-professor Chaves deixará um espaço difícil de ser preenchido e uma saudade impossível de ser superada.**

Álvaro José de Almeida Junior [presidência@centroscapitales.org.br](mailto:presidência@centroscapitales.org.br)

Leia manifestações de pesar em:

[http://www.centroscapitales.org.br/Nota\\_de\\_Falecimento.html](http://www.centroscapitales.org.br/Nota_de_Falecimento.html)

## DISPONÍVEIS NO SHOPPING CCMM

### LIVROS

“**HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE**” -  
Volumes I e II - Alberto Pereira de Aquino  
“**MAR DE MEMÓRIAS**” - Wesley O. Collyer  
“**LEI DOS PORTOS**” - Wesley O. Collyer  
“**EMPURRANDO ÁGUA**” - Antonio Haylton  
Figueiredo  
“**MEMÓRIAS DE UM PELEGO**” - Rômulo  
Augustus Pereira de Souza  
“**O COMANDANTE BAHIA**” - Carlos Nardin  
Lima.

### BRINDES

CD “**HINO DA MARINHA  
MERCANTE BRASILEIRA**”  
(NOVA GRAVAÇÃO) - R\$  
15,00

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

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

**BONÉ COM LOGOTIPO DO  
CCMM** – R\$ 15,00

### FACILIDADES CCMM

#### ASSISTÊNCIA JURÍDICA

Temos convênio com dois colegas advogados que poderão prestar assistência aos nossos associados mediante remuneração com considerável desconto.  
CLC Paulo Sérgio Rocha de Lima e  
CLC Carlos Alberto G. Cardoso

#### ASSISTÊNCIA ODONTOLÓGICA

A Dra. Gabriela Calls atende em seu consultório – Av. Rio Branco 45/707 – Centro, aos nossos associados, oferecendo 30% de desconto sobre a tabela do sindicato dos dentistas.

#### ASSISTÊNCIA ORTOPÉDICA

CLÍNICA EFFETIVA - Odontologia, Ortopedia e Traumatologia - Médico Resp. - Dr. André de Souza Lima  
Medicina do Esporte, Perícia Judicial.  
Desconto de 30% sobre a consulta particular. Convênio com a UNIMED e AMIL DENTAL  
Av. N. Sª de Copacabana, 807 / 406.  
Tel.: (021) 2549-9552  
[www.clinicaeffetiva.com.br](http://www.clinicaeffetiva.com.br)  
[souzalimaa@terra.com.br](mailto:souzalimaa@terra.com.br)

## PENSAMENTOS INESQUECÍVEIS

“Engraçado, costumam dizer que tenho sorte. Só eu sei que quanto mais eu me preparo mais sorte eu tenho”.

*Anthony Robbins*

## PROVÉRBIOS POPULARES

TRADUÇÃO LIVRE

*Love should be paid with love*

*Amor com amor se paga.*

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

#### CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

Av. Rio Branco, 45 Sls. 507/ 508 - Centro

Rio de Janeiro – RJ CEP 20.090-003

Tel.: 2253-4623 Tel. (fax): 2518-1638