



GENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

**RIO, 15/04/12
No: 94**

**Revista
eletrônica**

On-line

Controle de Tráfego

O futuro do VTS e do papel do Comandante do navio

Não existe nada mais óbvio sobre o aprendizado do controle de tráfego nos portos e na navegação marítima do que baseá-lo na aviação comercial. Em qualquer lugar do mundo, da periferia da Papua Nova Guiné ao mais movimentado aeroporto do mundo em Chicago, o controle do tráfego aéreo (ATC) é apenas isso: controle. Do helicóptero esperando liberação do ATC de Port Moresby para decolar ao A380 circulando Heathrow aguardando a hora do pouso, o ATC está no controle.

Cada avião recebe autorização para o caminho que quer seguir, precisa permissão para partir e quando as coisas alteram a bordo, eles têm que dizer para o controlador o quê e por que e pedir permissão para fazer qualquer coisa. O controlador do tráfego aéreo pode e deve dizer-lhes o que fazer. Apenas em circunstâncias extremas como a escolha de amerissar no Rio Hudson logo após a decolagem, o piloto pode ignorar as instruções de um controlador.

É tudo muito diferente nos portos e na navegação marítima. Nenhum serviço de tráfego marítimo, sistema de gestão ou controle de porto tem o “poder” de dizer ao Comandante de um navio o que fazer. Ele é o responsável pelo seu próprio navio. Ele descortina o cenário à sua frente e decide, no interesse do seu navio, o percurso, a velocidade, o momento da sua chegada e partida e assim por diante. Em teoria o Comandante está seguindo a orientação de um práctico, mas, mesmo assim, estas não são realmente instruções, o práctico apenas fornece orientação. O Comandante, como muitas vezes lembrado, é o responsável quando as coisas dão errado.

Por que esta divergência de abordagem? Algumas pessoas dizem que é por razões históricas, mas isto não é tão preciso quanto podemos pensar. É verdade que a tecnologia na navegação marítima não estava disponível, até o início do século XX, para permitir que os portos pudessem detectar os navios e instruí-los para onde ir e o que fazer. Ainda menos disponível era a tecnologia para se ter certeza do que cada navio estava realmente fazendo.

Mas espere – o tráfego aéreo estava exatamente na mesma posição durante os primeiros 40 a 50 anos de sua existência. O sistema atual de ATC só evoluiu após o fim da Segunda Guerra Mundial. Através dos anos 50 e 60 um complexo sistema de roteiros, responsabilidades e processos foram

desenvolvidos e consagrados em acordos internacionais. Esses acordos são tão fortes que um dos principais problemas é a reforma desse sistema. Eles foram, afinal de contas, projetados para uma geração diferente de aviões, diferentes tecnologias de controle e radicais diferenças de volume de tráfego.

De recente lembrança, o setor aéreo evoluiu de uma situação similar à que hoje existe nos portos e na navegação marítima, para um sistema bem mais regulado e controlado. Existem diferenças entre os setores: a maioria dos pilotos eram ex-militares e, portanto, mais acostumados a serem controlados; e não havia visão histórica fortemente arraigada sobre o papel dos pilotos da companhia aérea e que responsabilidades deveriam ter.

Isto está em contraste com a navegação marítima onde prevalece a opinião de que ninguém arrisca contestar o direito do Comandante em determinar a sorte do seu navio. Além disso, os sistemas e processos através dos quais a estrutura reguladora da aviação se desenvolveu e evoluiu não foram dominados por Comandantes de navios que vieram para terra trazendo pontos de vista específicos e históricos.

Fonte: Baird Maritime – Original em inglês – Tradução livre.

Acidente da navegação

Capitão do “Rena” não conseguiu evitar o recife detectado pelo radar.

Relatório dos detalhes do acidente nos minutos que antecederam o encalhe na Nova Zelândia.

O Capitão do contêiner “Rena” notou um eco no radar quando o navio se encontrava a 2.6 milhas próximo ao desastre e procurou visualizar o alvo com o binóculo.



Não vendo nada o Capitão dirigiu-se para a casa de cartas enquanto o navio foi de encontro ao recife Astrolabe com uma velocidade de 17 nós.

A cena no passadiço do “Rena”, um pouco antes do acidente, é narrada no Relatório do Inquérito da Comissão de Transporte da Nova Zelândia. O seu objetivo é descrever o acidente o mais fielmente possível para melhorar a

segurança do transporte e reduzir os acidentes, mas não pode ser utilizado em julgamentos civis ou criminais.

O relatório aponta ainda que o Capitão do “Rena” tinha tomado vários atalhos e que o curso que o levou ao acidente na aproximação ao porto de Tauranga, como monitorado pelo AIS, havia se desviado significativamente da rota traçada.

O acidente ocorreu às 0214h. Às 0200h o oficial de quarto chegou à casa de cartas onde o Capitão e o segundo oficial estavam acertando os preparativos para a chegada do navio em Tauranga. O oficial de quarto entrou na casa de cartas com a intenção de plotar a posição das 0200h, mas “o Capitão e o segundo oficial estavam utilizando a carta e ele então, para não interrompê-los, não plotou a posição”.

A posição das 0200h, plotada após o acidente, dava o navio como um pouco mais ao norte da posição do encalhe.

Às 0205h o Capitão percebeu um eco intermitente no radar. “O eco estava a 2.6 milhas a vante do “Rena”, diz o relatório.

Após tentar localizar o alvo de binóculos mais de uma vez, mudaram para a outra asa e tentaram novamente. Não viram nada. O Capitão informou então que ao voltar para a casa de cartas para checar a posição, o navio encalhou.

O Capitão do “Rena” e o oficial de quarto se declararam culpados pela alteração da rota original traçada, GPS, diário de bordo e outros documentos.

Fonte: Lloyd's List

Pirataria

Piratas somalis ganham mais do que os trabalhadores de classe média do Reino Unido

Você já se perguntou o quanto é bom o seu salário se comparado com a média de um pirata somali? A empresa de consultoria Geopolicity recorreu aos números e parece que muitos deles estão levando para casa mais do que os muito pressionados oficiais aviadores britânicos.

De acordo com o relatório intitulado "The Economics of Piracy: Pirate Ransoms and Livelihoods off the Coast of Somalia", o ganho corrente em 2010 estava entre US \$ 33.000 e US \$ 79.000.

Na taxa de câmbio de hoje, o menor valor, equivalente a £ 20.641, corresponde, em 2010, a um salário de um trabalhador administrativo, a um dono de bar ou guarda de segurança. O valor mais elevado que gira em torno de £ 49.402 é mais ou menos o equivalente ao salário de um sólido pesquisador de classe média, a um gerente de desenvolvimento ou a um profissional de saúde.

Os resultados são baseados em uma amostra de 1500 piratas que aparentemente desfrutaram de potencial de ganhos durante a vida entre \$ 168.888 a \$ 394.000 visto que as vidas em questão são normalmente bastante curtas.

Por outro lado, a renda média na somália é de apenas US\$ 500 por ano, o que significa que os piratas locais estão ganhando entre 67 a 157 vezes mais em comparação com seus compatriotas.

A título de comparação, um recente estudo do setor privado do Reino Unido encontrou uma proporção de 262:1 entre os maiores e menores ganhos em 100 empresas. Os leitores vão fazer seus próprios julgamentos quanto à voracidade comparativa envolvida.

"Os piratas parecem ser a própria essência da racional maximização de lucro empresarial descrita na economia neoclássica. Lucros esperados determinam decisões baseadas em informações disponíveis" observa a Geopolicity. "O fornecimento de piratas, portanto, está intimamente relacionado com os benefícios esperados de ser um pirata e aos custos associados com o risco.

Assim, a empresa conclui que os incidentes de pirataria são susceptíveis de se expandir substancialmente além das águas da Somália, dada a disparidade crescente entre piratas e não piratas.

Fonte Lloyd's List Original em inglês – Tradução livre

Navegação astronômica

A importância da Navegação Astronômica para o Oficial de Náutica Mercante do Século 21

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

O piloto não ignora os astros
Cícero (*Republica* 5,5)

O céu serve para vencer o Mar
Manilius, *Astronomie* (4280)

Hoje em dia, no mundo marítimo cercado por avanços tecnológicos e satélites para nos auxiliar a resolver o problema básico da navegação - determinar a posição do navio no mar - ainda seria necessário o ensino da navegação astronômica?

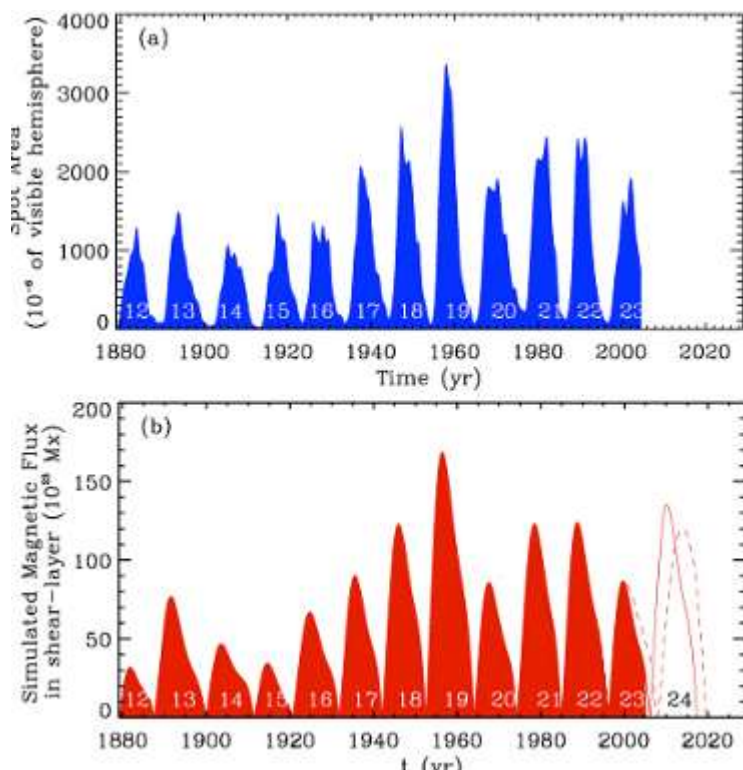
Acredito que sim por três motivos principais listados a seguir.

A primeira razão é ligada ao conceito de tradição que pode ser expresso como a transmissão de costumes ou a memória cultural de grupo. É o laço entre o passado e o presente. Não se pensaria num grupo de médicos que não estudasse anatomia, por mais tecnológica que seja a medicina. Logo, não é possível pensar num oficial de náutica verdadeiro que não saiba encontrar sua posição no mar pelos astros. É assim desde a época dos fenícios e continuará sendo assim no futuro, pois o autêntico homem do mar domina todas as técnicas disponíveis de navegação, especialmente necessárias em caso de emergência, pois navegar pelos astros, similarmente como a agulha magnética, não depende de energia elétrica, por exemplo. Este tesouro de conhecimento tem que ser preservado e a tradição tem que continuar para que nosso grupo não seja descaracterizado ou banalizado.

A segunda razão está conectada a fatores técnicos e de desenvolvimento mental do oficial de náutica mercante. Sem dúvida a navegação pelo GPS é uma ferramenta poderosa, porém não exige muitas habilidades do navegador. Já a navegação astronômica é um desafio intelectual. Para encontrar sua posição, o oficial necessita de conhecimento, julgamento e habilidade, ou seja, precisa usar o cérebro. Quem já completou um ponto de sete estrelas ou uma meridiana pelo semi-seno verso, sabe do que estou falando.

Além disto, outro fator técnico está ligado a possíveis problemas com o sinal do GPS. Quem pensa que isto é improvável de acontecer deve ficar atento a dois aspectos importantes:

a) O sistema GPS é influenciado por um fenômeno meteorológico denominado Tempestade Solar, que varia em ciclo de 11 anos. Nos anos de 2012 e 2013 teremos o pico do ciclo 24 conforme figura abaixo:



Fonte : Nasa

Em tempos onde a atividade solar aumenta, podendo haver longos períodos onde a posição GPS pode ser incorreta, Comandantes prudentes devem cada vez mais encorajar seus oficiais a usar métodos tradicionais de navegação, como: navegação astronômica, marcação visual e radar, Série de Traubb, Parallel Index, etc, e também desenvolver algum referencial de navegação estimada. Além disto, o cálculo da variação magnética também deve sofrer alguma influência da atividade solar.



b) Outro fator que deve ser considerado é aquele ligado a interferências no sinal denominado Jamming. Com um simples aparelho que pode ser construído até de forma caseira é possível interferir na qualidade do sinal GPS. Na web existem diversos sites falando do assunto. Por exemplo, em 2009, em Newark, Nova Jersey, EUA, o aeroporto começou a receber informações de vários problemas com o sinal do GPS e foi identificado pelo FBI que vários caminhoneiros acionavam o aparelho caseiro, algumas vezes para efetuar paradas não programadas na sua rota.

(Ao lado a foto de um desses aparelhos)

Neste ponto é onde entramos no terceiro e último aspecto em que ratificamos a necessidade de se continuar o ensino da navegação astronômica nas EFOMM's: Por uma questão de soberania do nosso país.

À medida que o uso do GPS se estende e fica cada vez mais massificado em várias áreas da sociedade, e especificamente no meio marítimo, podendo tornar-se o principal sistema de identificação de posição dos navios brasileiros, ficamos reféns de um sistema que pertence a outro país e que pode, por alguma razão geopolítica, simplesmente desabilitá-lo ou mudar sua configuração aumentando a AS - Selective Availability - o erro do sinal que era propositalmente colocado na implantação do sistema degradando o sinal em cerca de 200 metros. A SA foi retirada em 2000.

Imaginemos se de repente não estivesse disponível mais em nossos navios o sinal do GPS? O que aconteceria, especialmente falando depois que o ECDIS começar a substituir a carta de navegação de papel? Quem já navegou por algumas áreas de conflito no mundo, como o estreito de Hormuz, sabe que dependendo do nível de tensão, isto já ocorreu. Como ficariam nossos ON's num mundo sem GPS? Como ficaria nosso país sem navegadores que saibam calcular sua posição porque simplesmente deixamos de passar este conhecimento, num país que tem mais de 90% da suas trocas comerciais realizadas pelo meio marítimo?

Vejam que alguns países já saíram na frente. A China atingiu um novo patamar na sua tentativa de dominar o uso militar do espaço com o lançamento dos testes para a rede de posicionamento global do seu satélite Beidou. A iniciativa deixará o país mais perto de se equiparar à capacidade dos Estados Unidos no espaço. Se Pequim conseguir colocar em atividade os 35 satélites planejados para a rede Beidou até 2020, os militares chineses estarão livres de sua atual dependência da navegação pelos sinais do GPS americano e pelo sistema similar russo Glonass. Na Europa existe o Projeto Galileo. E no Brasil?

Concluindo: Baseado nos 3 aspectos supracitados – tradição, técnico e soberania/geopolítico – faz-se mister que o ensino e a prática da Navegação Astronômica continue a ser implementada nas EFOMM's e a bordo dos nossos navios.

Empresa de navegação

Empresas brasileiras podem requerer autorização para operar como Empresa Brasileira de Navegação

CLC Jorge Cesar Pinto – Adv. Lotado na Antaq.

As empresas brasileiras podem requerer autorização para operar como Empresa Brasileira de Navegação – EBN desde que atendam as exigências elencadas na Resolução nº 843-ANTAQ, de 14 de agosto de 2007. A Resolução citada aprova a norma para outorga de autorização à pessoa Jurídica que tenha por objetivo o transporte aquaviário, constituída nos termos da legislação brasileira e com sede e administração no país para operar nas navegações de Longo Curso, Cabotagem, Apoio Marítimo e de Apoio Portuário.

Em linhas gerais, na Gerência de Outorga de Navegação Marítima e de Apoio – GOM, que se encontra localizada no Rio de Janeiro, o trâmite de um processo de autorização dá-se da seguinte forma:

1 – A empresa efetua protocolo da documentação na ANTAQ, podendo ser em qualquer uma das 14 (quatorze) Unidade Administrativa Regional – UAR;

2 – A documentação é verificada pela UAR, exceto no Rio de Janeiro, onde vai diretamente para a – Gerência de Outorga da Navegação Marítima e de Apoio – GOM;

3 – As Unidades Administrativas enviam para a GOM a documentação, geralmente já com o processo aberto, para análise e emissão de nota técnica;

4 – O gerente da GOM pode concordar ou não com a conclusão da nota técnica. Havendo concordância de entendimentos o processo é encaminhado para o despacho do SNM – Superintendente de Navegação Marítima e de Apoio;

5 – Caso a empresa não apresente algum documento pendente, após esgotarem-se os prazos legais, o gerente da GOM encaminha o processo para o SNM, que concederá mais um prazo de 15 (quinze) dias úteis para que sejam cumpridas as exigências, de acordo com a Resolução nº 691-ANTAQ, de 14/12/2006;

6 – A empresa atendendo e a Superintendência de Navegação Marítima – SNM concordando com o despacho do gerente da GOM, encaminha o processo para a Procuradoria da ANTAQ no Rio de Janeiro, que verifica os aspectos legais, emite parecer opinativo e encaminha para a Procuradoria Geral da ANTAQ em Brasília;

7 – O processo é encaminhado ao Diretor Relator, que é escolhido por sorteio automático, que emitirá um relatório com voto;

8 – Não havendo nenhuma pendência, o processo é encaminhado para ser incluído em pauta de reunião de Diretoria Colegiada (na ANTAQ são 3 Diretores);

9 – A Diretoria Colegiada aprovando a autorização para a empresa, após a reunião, em cerca de 3 (três) dias é publicado no DOU- Diário Oficial da União, o Termo de Autorização e a Resolução. De maneira geral, quando a empresa apresenta todos os documentos elencados na Resolução nº 843-ANTAQ, da data do protocolo até a publicação no DOU, o prazo é de cerca de 45 (quarenta e cinco) a 60 (sessenta) dias, para que a mesma obtenha a autorização.

Fonte: www.bom-bordo.com

Ponte Rio – Niterói em perigo.

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

Nos anos sessentas, embarcado como segundo piloto em um propaneiro da Fronape, assisti um tenebroso acidente provocado por um petroleiro que bateu em um pilar do vão central da ponte General Rafael Urdaneta que atravessa o estreito de Maracaibo, na Venezuela. Com o forte impacto do navio no pilar, que na ocasião não era dotado de defesa de proteção, um trecho da pista de rolamento veio abaixo levando consigo as viaturas que estavam nele. Inúmeros carros que trafegavam e não tiveram tempo de frear, sem advertência e sem perceber o que havia ocorrido, tiveram como destino o fundo do lago Maracaibo. Muitas vidas foram perdidas e pesadas perdas financeiras caíram sobre os ombros dos venezuelanos. A ponte tem 8670 metros de comprimento e é muito semelhante à nossa ponte Rio – Niterói.

Essa visão trágica me veio nítida à memória, quinze anos depois, na baía de Guanabara, quando eu já comandava o N/T “Bragança” (tóc, toc, toc...)

Minha primeira experiência no comando de navios acima de 100.000 Tpb foi uma prova de fogo com o “Bragança”. Já mencionei as “qualidades” desse navio construído na Verolme, em Angra dos Reis, em outros artigos, e vou poupar o leitor de mais essa maçada. Considerem o que vou contar como mais um episódio dos muitos vividos por mim nos estressantes cinco anos que lá passei.

O navio havia carregado petróleo da Bacia de Campos no Terminal da Guanabara – Torguá, e, com o calado de cinquenta e dois pés (aproximadamente dezesseis metros), acabara de desatracar e seguiria para descarregar no Tebar, em São Sebastião, litoral norte de São Paulo. Como em todas as manobras e movimentações em águas restritas, o clima vivenciado por mim no passadiço, sem nada poder deixar transparecer, era de extrema tensão. A qualquer momento era esperada uma má notícia. Cada toque do telefone um sobressalto. Seria da máquina comunicando algum problema? Parece exagero, mas garanto-lhes que não era. Essa rotina se repetia ao longo do tempo e, quando eu saía de férias, após um interminável ano de trabalho, ainda levava alguns dias para me livrar da tensão acumulada.

A desatracação transcorreria sem problemas. Máquina pronta para manobra, Prático a bordo, quatro rebocadores, larga os cabos, rebocadores afastam o navio do terminal, máquina adiante e lá vamos nós. Os rebocadores são dispensados e o Prático aproa o navio em direção ao vão central da Ponte Rio-Niterói. Devo lembrar que na época não havia obrigatoriedade de rebocador acompanhar o navio na passagem pela ponte, nem escoteiro e muito menos de cabo passado.

Timoneiro no governo, Mestre e Faroleiro na proa garantindo os ferros para qualquer eventualidade e Prático orientando os rumos, sempre em direção ao vão central, em meio a um corredor de navios fundeados na Baía de Guanabara.

- Marque assim, ordenou o Prático.
- Assim como vai, confirmou o Timoneiro.

O vão central da Ponte Rio-Niterói se delineava na proa e sua aproximação era lenta (máquina devagar adiante), porém progressiva.

De repente, a máquina para. Sem aviso prévio, sem explicação. O motivo não fica bem definido e qualquer previsão é temerária, informa o Chefe de Máquinas.

A tensão latente vem à tona. Confabulação rápida com o Prático e o Imediato. O que fazer? A ponte está muito próxima. É impossível guinar para um bordo ou para o outro devido ao grande número de navios fundeados e não ser possível governar sem propulsão. Imediatamente foi chamado um rebocador em emergência, mas temia-se que não houvesse tempo. E não haveria. Largar o ferro ou os ferros chegou a ser cogitado, mas era muito temeroso. Com aquele seguimento as amarras iriam arrebentar e abalroar outros navios seria inevitável. Com aquele seguimento, no entanto, ainda era possível governar, mas até quando? Daria ou não para cruzar a Ponte? Impossível calcular.

Foi quando decidi que esta era nossa única alternativa. Governar com o seguimento e rezar para que fosse possível manter o navio no rumo. Quem sabe não teríamos um retorno da bendita máquina. Fui pessoalmente para o timão. Ninguém governava aquele navio melhor do que eu. Eu já estava embarcado tempo suficiente para conhecer e dominar a sensibilidade do leme. Saber quando era preciso dar mais ou menos ângulo. Manter o navio no rumo com uma variação máxima de um grau para cada bordo, mesmo

com pouco seguimento. Eu treinava sempre isso. De qualquer maneira a responsabilidade era toda minha, então, se o navio tivesse que bater, bateria literalmente em minhas mãos.

Minutos de enorme agonia. O vão central crescendo na proa e o seguimento diminuindo cada vez mais. Concentração total. Silêncio absoluto no passado. Nada de máquina. Silenciosamente conseguimos finalmente deslizar sob a ponte sem nenhum arranhão, apenas com muitos suspiros de alívio. O restante do seguimento foi apenas suficiente para nos afastarmos um pouco do vão central e, já sem qualquer governo, largar o ferro. Ufa!

Escapei de mais uma tragédia no famigerado “Bragança” (tóc, toc, toc)...

O gato e o macaco mapinguari

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

mv.arantes@hotmail.com

Nenhum estado brasileiro tem folclore mais rico do que o Amazonas. E eu gosto das lendas amazônicas. Gosto de ouvir aquelas histórias que povoam o imaginário dos amazonenses mais velhos, frutos de credices populares em torno do boto rosa, do caipora, da lara e do macaco mapinguari.

Atraem-me também as “toadas” do Boi Garantido e do Boi Caprichoso de Parintins, que levam multidões àquela cidade ribeirinha por ocasião dos festejos juninos. O Boi de Parintins é um pouco diferente do Bumba-Boi do Maranhão, embora a temática de ambos gire em torno da história central do folguedo – Catirina, grávida, sente desejo de comer a língua do boi e pede ao marido (Pai Francisco) que consiga uma. Pai Francisco rouba um boi da fazenda em que trabalha e a história se desenrola. Mas o Boi de Parintins difere do maranhense por agregar à sua temática alguns aspectos relativos aos povos e coisas da floresta amazônica. Fala da cunhã-poranga, dos pajés, dos povos do Xingu e do Quarup.

Bem, todo esse intróito é para dizer que estive embarcado comigo no “Presidente João Goulart” um cabo-foguista amazonense conhecido como “Gato”. Era um sujeito atarracado, de face angulosa e já grisalho. Estava já próximo da aposentadoria. Como todo amazonense de sua idade, gostava de contar histórias. O Gato era a minha “salvação” nos quartos enfadonhos na praça de máquinas durante as longas travessias. E tome de histórias amazônicas. Segundo ele, já fora jagunço de seringalista abastado, já vira o caipora e ouvira o canto da lara. Já havia sido atacado por uma sucuri de 20 metros e no tempo em que residira em Coari, mais de 20 jovens do local haviam sido engravidadas pelo boto rosa. Segundo a lenda, o boto que se transforma em um belo jovem alourado para seduzir as moças usa sempre um terno branco e um chapéu para esconder o respiradouro que é a única coisa do boto que não desaparece com a transformação. E se foi o boto que engravidou alguma moça, está tudo bem, tudo certo, não há nada o que fazer. Foi o destino dela gerar o filho de um boto. Uma vez perguntei a ele:

- *Gato, será que isso não era golpe de um safado qualquer que botava um chapéu na cabeça e vinha caminhando desde o rio só para enganar as moças?*

- *Não Seu Terceiro, era boto mesmo. E lá era cheio de filho de boto. Perguntar a um garotinho de Coari quem era o pai dele, ele se apressava em responder: - Foi boto.*

Durante uma das travessias do “Goulart” fiz um sinal para a praça de caldeiras chamando o Gato e lá veio ele me atender.

- *Gato, conta aí uma história do Amazonas, pedi eu, já sabendo que seria atendido e que vinha “chumbo grosso”.*

- *Seu Terceiro, já lhe contei aquela em que eu matei um macaco mapinguari?*

- *Não Gato, e que diabo é isso de macaco mapinguari?* Perguntei eu para iniciar conversa.

Aí ele explicou que macaco mapinguari era um bicho peludo que vivia na floresta. Tinha quase 2 metros de altura. Sua boca era no peito e seu único olho era na testa. E tinha mais – o bicho só morria se o tiro acertasse o olho.

- *Aí Seu Terceiro, vi uma moita se mexendo. Era um macaco mapinguari. Enorme. Meti a mão na garrucha e sentei o dedo sem mirar. Foi bem no meio do olho e o bicho desmontou no chão.*

Isso foi há exatos 45 anos e o Gato já tinha passado dos 50. Se vivo ainda estiver, deve estar contando essas histórias para os mais jovens. Se não, deve estar da mesma forma contando-as durante a longa travessia da “Nave de São Pedro”.



Gabriel, 73 years young...

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

Muitos de nossos veteranos se lembram quão bravamente Mário Pitet, Marcos Jesus do Nascimento - o *Macaco de Ferro*, Arthur Adolf Kern, Fuad Estrela, Arthur Polônio Russi, o Albuquerque e Érico *Manda Matar*, Miguel *Das Águas*, Arthur Thieme, Darci Marinho, Rubens *Tangará*, Leoni Prado Ferreira, Paulo Bier, Waldomiro da Costa Rosa, Juvenil, Amauri Bustamante da Fontoura, dentre tantos outros, vararam décadas, desafiando o tempo, saudáveis e ativos.

Mas todos estes nos eram conhecidos e famosos, quer por suas aguerridas participações nas lides sindicais, quer pelos eventos marcantes que protagonizaram na carreira do mar.

Gabriel Juventino de Souza, porém, não era uma destas *figurinhas carimbadas* da Marinha Mercante: magro, de média estatura, lourinho de olhos azuis, era um homem razoavelmente discreto; não se destacava pela oratória brilhante, nem pela valentia, nem pelo ativismo sindical, embora demonstrasse ser solidário e classista.

Quando nosso querido e competente Gilson Viegas, ainda jovem oficial de máquinas, desembarcou por força de acidente de trabalho a bordo do Navio Frigorífico *Alberto Coccozza*, a Aliança nomeou Gabriel para substituí-lo.

Não sei de quem terá partido a idéia de destacar o Gabriel do *Frigo-América*, um navio antiquíssimo, incorporado à frota brasileira em 1925 (!) de máquina alternativa a vapor, compressores de frio a amônia, corrente contínua, sem radar, sem agulha giroscópica, em suma, uma verdadeira peça de museu flutuante que operava na linha Rio - Santos - Buenos Aires transportando carne e frutas.

O único sinal de modernidade do velho *Frigo-América*, irmão do *Frigo-Ásia*, era o então Praticante-Aluno de Náutica Nilton de Paula, hoje o mais antigo capitão de longo curso da Aliança, nosso querido calouro *Palmeirinha*.

Fato é que o Gabriel embarcou, de mala e cuia, no *Alberto Coccozza*, à época, dos mais modernos do Brasil, completamente automatizado, cheio de computadores e controles eletrônicos; e assumia como sub-chefe do agitado Afonso da Silva Nunes, o *Afonsinho*, que detestava ser chamado de *Chefe*.

- Chefe, não! Chamem-me Afonso, ou *Cadete Afonsinho* se quiserem: quem é chefe ou tem chefe é índio.

Assim bradava o *Afonsinho*, já passado dos 50, baixinho, branco, forte e calvo, sempre com um charuto na mão que, ao menor sinal de aproximação de alguém, teatralmente escondia às costas, como se espantado estivesse.

Outra bizzaria do *Afonsinho* era a frequência com que ordenava à seus assessores que desmontassem os equipamentos numa faina árdua, cansativa e às vezes desnecessária, para pesquisar os defeitos:

- Desmonta tudo, bota tudo no estrado. Desmonta esta desgraçada que eu quero olhar por dentro!

Pois bem, Gabriel já contava 73 anos ao assinar o rol do *Coccozza*, mas era de uma agilidade e entusiasmos incríveis, a subir e descer as escadas da praça de máquinas, da praça de compressores frigoríficos, a comandar as fainas de manutenção e reparo, alegre como um menino a brincar.

E ele gostava mesmo era de ser subchefe. Às vezes em que o velho Fischer, Armador, ou seus assessores, indicaram o nome do Gabriel para cursar a Escola e obter a *carta de chefe de máquinas*, Gabriel ameaçou *sair de sétima*, a velha causa sétima do antigo RTM - Regulamento para o Tráfego Marítimo, de rescisão por mútuo acordo;

Gabriel dizia ter horror à chefia de máquinas. Por quê? Insondável mistério, tal qual a recusa de *Afonsinho* em ser chamado *Chefe*.

Ao contrário do que se possa pensar, o septuagenário Gabriel era jovem, salvo por um detalhe que veremos mais para frente. Bem humorado, falante, curioso, tentava inteirar-se rapidamente das novas tecnologias e dizia que *os navios são todos de aço*, para afirmar que não temia nenhuma nomeação ou equipamento moderno.

Os demais oficiais eram jovens. Assim, numa tarde de sábado, atacadados, ao ouvirmos, pela primeira vez o LP (*long playing*) do então recentíssimo festival de Woodstock, o **Sciuffo Minha Noiva** - a *figura* só falava na tal noiva - retirou-se do salão acusando-nos de escutar *música para*

maconheiro e drogado - e saiu pelos corredores a gritar debochadamente: *groovy, groovy !!!* - uma gíria americana em voga que significava *bacana*.

Logo depois Gabriel adentrou o salão contíguo para o café das 14 horas e, ato contínuo, juntou-se a nós sem se intimidar ante os frenéticos acordes; pelo contrário, acomodou-se numa poltrona e se pôs a ouvir, atentamente, cada música do LP; depois, elogiou o ritmo de Santana e se agradeceu da voz de Joan Baez.

Em um dado momento Gabriel retirou-se - julgávamos que houvesse cansado das músicas - até que retornou do camarote sobraçando um LP pedindo que o tocássemos.

Gepeto, um oficial de máquinas oriundo do CAMO (em 1968, a Marinha propiciara que alguns engenheiros mecânicos, após a adaptação naval, obtivessem a carta profissional na Marinha Mercante) comentou comigo e com Mauro *Boca de Sandália*:

- Preparem-se para aturar a velharia que vem por aí, do tipo *Jararaca e Ratinho* ou Vicente Celestino!

Ledo engano: Gabriel nos apresentou à revolucionária música de ninguém menos do que Alceu Valença, em início de carreira, de quem jamais havíamos ouvido falar.

Impressionados com tamanha vitalidade, nós queríamos saber da história de vida e da *fórmula mágica* do Gabriel. Ele se dizia sertanejo e, mencionando Euclides da Cunha, citou que o *sertanejo é antes de tudo um forte*.

Explicou que seu pai era próspero homem de negócios no Recife e ali, um dia, por volta de 1914, levou-o a visitar o cais.

Ao adentrar um navio do *Lloyd*, Gabriel se impressionou com os metais polidos a brilharem na praça de máquinas e com o cheiro adocicado dos lubrificantes das motoras e auxiliares.

- Pai, já sei o que quero ser: oficial de máquinas.

O pai de Gabriel ponderou que na máquina o calor era infernal, os carvoeiros, foguistas e cabos eram muito rudes e que, se inevitável sua opção pelo mar, melhor seria abraçar a carreira de Náutica. Não adiantou, Gabriel queria ser maquinista. E foi a opção de toda uma vida.

Gabriel só era velho no jeito de vestir: jamais dispensava terno, colete, gravata, chapéu de feltro e um indefectível guarda-chuva. E a cada porto, mal o navio chegava, Gabriel achava um jeito de baixar terra.

Assim sucedeu em Santos quando o navio ficou ao largo do estuário, num cair da noite: Gabriel mandou chamar uma catraia e lá se foi, terno, chapéu e guarda-chuva, a *queimar cinza* no porto que conhecia tão bem.

Eis que, no meio do canal, o vento *refrescou*, a catraia balançou, caturrou, começou a fazer água e soçobrou: Gabriel e o catraieiro viraram naufragos. Mas, a par da luta para se manter vivo, Gabriel não largava o chapéu de feltro nem o guarda-chuva.

Momentos de tensão, avisos pelos rádios VHF, a escuridão dificultando as buscas. Por fim, resgatam o veterano e o catraieiro; Gabriel pediu para ser conduzido para bordo do Coccozza. Recebido com festa, desvencilhou-se da turma alegando que precisava urgentemente tomar banho.

Muito justo, afinal as águas do estuário eram deveras poluídas; menos de meia hora depois, estranhámos que Gabriel já estava banhado, perfumado, com outro elegante terno cinza, chapéu de feltro e guarda-chuva.

- Desculpem, rapazes. É que já contratei outro catraieiro que atracou no pé da escada de portaló: não perco esta noitada em Santos por nada desta vida!

Enquanto a catraia levando o elegante Gabriel se afastava do costado, observando o olho comprido do *Boca de Sandália*, conhecido *gabiru*, considerei que Zé Mauro conseguia ser ajuizado e velho aos 22 de idade.

Gabriel, contudo, jamais haveria de conhecer a velhice, por mais que o tempo passasse: se no exterior alguém lhe perguntasse a idade, Gabriel jamais responderia ser *73 years old...* mas *73 years young*.

Histórias do Mar

Homens do mar

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



Caterpillar estuda nacionalizar outras faixas de motores

A Caterpillar Brasil estuda nacionalizar motores com outras faixas de potência até 7.370 kW e com isso atender uma gama maior de encomendas de navios, como os petroleiros do Promef e do EBN. Ainda não há previsão sobre quando a empresa tomará a decisão, mas é certo que os novos equipamentos não serão produzidos na fábrica de Piracicaba. A intenção é construir uma nova fábrica, mais próxima dos estaleiros detentores da maior parte destes contratos. Nesse caso, o estado do Rio de Janeiro é o local mais provável.

Os grupos geradores série 3500C, de propulsão diesel elétrica são indicados para aplicação em rebocadores, embarcações de carga e plataforma de petróleo e oferecem tecnologia de última geração em termos de capacidades de sistema de injeção eletrônica de combustível EUI e Unidades de Controle eletrônica.

O conteúdo nacional de 64% é formado pela base estrutural do grupo gerador, alternadores da brasileira WEG, mão de obra, testes e comissionamento do equipamento. A ampliação do conteúdo local atende pleito dos armadores, que com isso conseguem obter redução nos juros do financiamento das embarcações.

Fonte: Portos & Navios

Libra e Multiterminais investem no Porto do Rio

Na inauguração dos novos equipamentos adquiridos em conjunto para operar contêineres no porto do Rio de Janeiro, as empresas Libra Terminais e a Multiterminais anunciaram novos investimentos. O presidente do Grupo Libra, Marcelo Araújo, disse que a empresa vai investir R\$ 300 milhões nos próximos dois anos, no porto do Rio. Além de equipamentos prevê o prolongamento dos dois terminais de 540 metros para 800 metros, com um berço de atracação de 400 metros cada um. "Estamos nos preparando para receber navios de 9 mil TEUS (unidade equivalente a contêineres de 20 pés) em 2014, quando será permitida a passagem pelo Canal do Panamá", explicou Araújo.

Luiz Felipe Carneiro, presidente da Multiterminais, confirmou que a empresa vai investir R\$ 1 bilhão em construção de novos

cais, armazéns e edifícios-garagem para aumentar a armazenagem de veículos.

Falta de Experiência afeta estaleiro Atlântico Sul

As negociações que podem levar a coreana Samsung a assumir o controle do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em Pernambuco, estão sendo motivadas por problemas de gestão no estaleiro, na avaliação de fontes próximas às negociações. O EAS enfrenta atrasos e baixa produtividade, o que pode comprometer ainda mais o cronograma de projetos da Petrobras. Só as encomendas de navios da Transpetro no EAS incluem 22 petroleiros que somam R\$ 7 bilhões, dos quais cerca de 90% financiados pelo BNDES.

Fontes do setor dizem que a solução para os problemas do estaleiro passa por colocar no comando uma empresa com conhecimento na construção naval e offshore, como a Samsung.

A presidente da Petrobras, Maria das Graças Foster, reconheceu que conversa individualmente com os sócios do EAS, e que os acionistas estão buscando um novo modelo de negócios para se tornarem, nas palavras dela, "mais e mais eficientes". Na terça-feira, 28 de fevereiro, Graça esteve no EAS acompanhada de diretores da Petrobras e da empresa Sete Brasil, da qual a estatal é acionista.

No mercado, a avaliação de executivos do setor é de que a situação do EAS é complexa. A Samsung teria sido "escanteada" pelos controladores que ergueram um estaleiro do zero com financiamentos repassados pelo BNDES em região que não tinha tradição de construção naval. O pioneirismo provocou dificuldades com mão de obra. "Ser um estaleiro virtual não é um problema. Problema é não fazer nada para deixar de ser virtual, aí é um problema real", disse Graça.

Desde 2011, comenta-se que a Samsung teria resistências para transferir tecnologia para o Brasil fazer sondas de perfuração. Mas essa resistência estaria ligada, segundo uma fonte, ao desejo da Samsung de fazer parte das sondas na Coreia depois que a crise econômica na Europa levou muitos armadores a cancelar encomendas. A busca de um novo controlador para o EAS começou em 2011 e outras empresas estrangeiras de construção de plataformas foram procuradas.

Fonte: Valor Econômico.

Samsung sai do Estaleiro Atlântico Sul

Na direção oposta do que desejava o governo, a Samsung vendeu aos sócios brasileiros – Camargo Corrêa e Queiroz Galvão – a participação de 6% que possuía no capital do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), o maior do país. Nos últimos dias, a presidente da Petrobras, Maria das Graças Foster, seguindo orientação da presidente Dilma Rousseff, que está preocupada com atrasos na entrega de encomendas e com problemas tecnológicos do estaleiro, vinha negociando o aumento da fatia dos coreanos na empresa.

Em entrevista Graça Foster confirmou que esperava o incremento da participação da Samsung e criticou duramente o desempenho do EAS. “Contratamos a Sete Brasil [companhia da qual a Petrobras é sócia] e eu não vou ficar esperando a empresa resolver problemas que são muito maiores que ela, pois sei de um problema que é claro, de desempenho abaixo da expectativa por parte do Estaleiro Atlântico Sul”, disse.

Fonte: Valor Econômico

Petroleira de Eike: primeira carga.

A OGX, empresa de petróleo do empresário Eike Batista, entregou a primeira carga do óleo produzido em Waimea, na bacia de Campos, à Shell, de acordo com comunicado enviado ao mercado dia 28/04.

A OGX fechou com a petroleira anglo-holandesa a venda de 1,2 milhão de barris de petróleo. O primeiro volume entregue é de aproximadamente 600 mil barris.

A produção de petróleo teve início em 31 de janeiro. A projeção para o início da produção foi adiada algumas vezes: a previsão inicial era para entre setembro e outubro; a data foi mudada para dezembro e, mais tarde, para 23 de janeiro.

Fonte: UOL/SP

“João Cândido” faz prova de mar.

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) iniciou, no sábado (31), as provas de mar do petroleiro Suezmax João Cândido. “Ao final das provas de mar, o João Cândido retornará ao EAS e serão realizados os ajustes finais para a entrega à Transpetro”, afirma o presidente do EAS, Agostinho Serafim Júnior.

A desatracação do cais do EAS foi realizada na manhã de sábado, quando o João Cândido saiu da bacia de evolução do

Complexo de Suape para uma distância de quatro a cinco milhas náuticas (7 a 9 km) da costa. A primeira fase das provas será realizada com o navio fundeado (ancorado). Após esta etapa, o navio se deslocará a até 40 milhas da costa e fará provas num eixo de 265 milhas entre Natal (RN) e Maceió (AL).

A embarcação, que deveria ter sido entregue há um ano, ainda passará por testes estruturais dos tanques de carga e a verificação das condições operacionais dos sistemas do navio.

O João Cândido é o primeiro de um lote de dez navios tipo Suezmax encomendados por R\$ 2,75 bilhões. Estimativas de mercado



Divisão de Imagens: EAS

indicam que o navio não sairá por menos de R\$ 350 milhões, aumento de 23% sobre a média do contrato original.

Alpha Crucis, o novo navio oceanográfico brasileiro.

“Alpha Crucis”, o novo navio oceanográfico brasileiro, está a caminho do país. Depois de passar por reformas nos últimos 10 meses, em Seattle (Estados Unidos), o navio zarpu no dia 30 de março com destino ao porto de Santos (SP). A data prevista de chegada é 10 de maio.

O navio foi adquirido pela FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo) para a Universidade de São Paulo (USP).



O navio deverá levar a capacidade de pesquisas oceanográficas a um patamar inédito no Brasil. O país não tinha um navio oceanográfico civil em operação desde 2008, quando o navio Professor W. Besnard, utilizado desde 1967, sofreu um incêndio e ficou sem condições operacionais de pesquisa.

“O Alpha Crucis proporcionará um imenso salto qualitativo na pesquisa oceanográfica. Uma das razões para isso é que ele tem capacidade para navegar por 40 dias, enquanto o Professor Besnard tinha autonomia limitada a 15 dias. Isso significa que o novo navio poderá fazer estudos em oceano aberto, ampliando nossos limites geográficos de pesquisa”, disse Michel Mahiques diretor do IO-USP, à Agência FAPESP.

O “Alpha Crucis”, ex-Moana Wave, pertencia à Universidade do Havai, tem 64 metros de comprimento por 11 metros de boca. O navio tem capacidade para levar 20 pessoas

e deslocar 972 toneladas. O custo total da embarcação, incluindo a reforma, foi de US\$ 11 milhões.

Foram instalados no navio sistema de posicionamento dinâmico (DP), perfiladores acústicos de corrente, sistemas de mapeamento de fundo – um deles conhecido como ecossonda multifeixe, sistemas de mapeamento de subsuperfície, que permitem estudar as camadas abaixo do fundo do mar, e sistemas acústicos de mensuração de cardumes.

Fonte: Agência Fapesp - Redação

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

Navio iraniano com açúcar brasileiro é sequestrado no Índico

Um navio iraniano carregado com açúcar brasileiro foi sequestrado a leste do Oceano Índico no dia 26/03 com 23 tripulantes a bordo, segundo observadores de transporte marítimo.

O navio levava mais de 63 mil toneladas da carga quando deixou o Brasil, maior exportador mundial de açúcar, de acordo com dados do setor.

O Eglantine, que segundo dados de transporte da Reuters carregou no Rio de Janeiro no final de fevereiro, foi sequestrado fora da costa sudoeste da Índia, por supostos piratas somalis, disse a missão da OTAN contra pirataria.

Gangues piratas armadas estão ganhando milhões de dólares em resgates e são capazes de ficar no mar por longos períodos, utilizando navios mercantes capturados como naves-mãe. A crise de segurança do transporte custa bilhões de dólares ao comércio mundial por ano.

Fonte: Reuters

Bunker do Costa Concordia é removido

A operação para transferir o combustível dos 17 tanques do navio de passageiros Costa Concordia terminou com sucesso de acordo com comunicado da operadora Costa Cruzeiros.

O navio bateu na ilha italiana de Giglio em 13 de janeiro matando pelo menos 30 pessoas. A operação utilizou a técnica conhecida como *hot tapping* (perfuração na chapa para a colocação de válvulas e redes)

Esta técnica permite que o óleo seja aquecido e bombeado para fora enquanto água do mar é injetada para manter a estabilidade do navio.

A Costa Cruzeiros enfatizou que o acidente com o Costa Concordia foi um acontecimento anormal, extremamente grave, mas único, e expressou suas condolências às famílias das vítimas, reafirmando sua proximidade a todas as pessoas que sofreram por causa do acidente.

Com relação à remoção do navio, afirmou que seis planos de trabalho apresentados estão sendo avaliados para a seleção dos melhores. A operação para remover os destroços do navio será muito complexo e deverá levar de 10 a 12 meses, dependendo da proposta selecionada.



A COLUNA DO LEITOR

Crítica com lamento

Prezado amigo Ventura.

Como sempre a Revista Eletrônica do CCMM vem recheada de notícias interessantes.

O que me deixou intrigado (parafrazeando você mesmo), é que há séculos ocorre esta imoralidade que é a proibição ou a autorização com humilhação da entrada dos familiares dos tripulantes nos navios, enquanto que em alguns países há o incentivo até para visitação pública a bordo, como forma democrática de divulgar a Marinha Mercante.

Contudo, meu amigo Ventura, o que mais me surpreende, é que o "nosso sindicato" que participou da retro referida reunião para abertura de um "portão" para a entrada dos tripulantes, não deu notícias sobre sua atuação, não se sabendo o que, no correr de todos estes anos, tem feito para eliminar essa vexatória situação.

Lamento minha crítica e, salvo melhor juízo, entendo que você, como representante da comunicação de um Centro de tamanho prestígio, deveria iniciar uma campanha para que o Sindmar, que é um órgão forte, principalmente nestas "épocas" sindicalistas, se esforce para obter de uma vez por todas uma legislação que elimine toda esta humilhação em cima dos pobres mortais tripulantes brasileiros. Abraços fraternais.

Carlos Eloy (Prático de Santos) por e-mail em 15/03/2012

Histórias legais

Sr. Luiz Ventura

Legais essas histórias - verdadeiros resgates de memórias. Importante para a História da Marinha Mercante. Parabéns por essas edições.

Gildete Valério (de Taubaté) por e-mail em 15/03/2012

Viajando no tempo

Ventura,

Gostei dos textos dessa edição da Revista Eletrônica nr. 93. Alguns me levaram a uma grande viagem no tempo, mas tudo foi vivido e faz parte da minha história de vida...

Hilária a história do "Bragança", tão bom que mudou de nome, pra enganar não sei a quem...

O texto "Sem Mudança", muito bom, cheio de indignação, de clamores aos valores, aos direitos, ao respeito profissional... Muito interessante principalmente vindo de um profissional cheio de experiência de vida e super respeitado.

Seria bom ver essa nova geração de profissionais da Marinha Mercante exigindo dignidade, respeito e qualidade de vida em seu trabalho e não somente aumento salarial, pois, hoje em dia, vende-se qualquer ideia por um tostão.

Parabéns pelo seu trabalho, pela sua dedicação!

Zélia Angelim por e-mail em 15/03/2012

Comentários publicados na Rede Pelicano Mercante sobre o artigo “Sem mudanças” (Ingresso de marítimos a bordo) publicado na Revista Eletrônica (93) do CCMM:

Pessoal,

Li, com muita revolta e tristeza, o relato do Comandante Ventura na última edição da Revista Eletrônica do CCMM que, ainda passados dezenas de anos, perdura a humilhante passagem de marítimos e familiares pelos portões dos portos guarnecidos pela guarda portuária.

Sozinhos, não temos meios de modificar isso... Na minha época, peitei e cheguei quase às vias de fato com as citadas "otoridades", para provar que eu fazia parte de tripulação do navio que estava bem em frente... Uma hora a agência esquecia de enviar a lista dos tripulantes do navio, outra hora a lista não estava atualizada. Não sei se é pela postura, graças a Deus, sempre minha mulher embarcou comigo e, por sorte, nunca foi barrada e nem sofreu qualquer tipo de constrangimento, creio que foi sorte, todavia, insisto, somente nós, marítimos, não temos força suficiente pra mudar esse 'status-quo'. Primeiro que existe um ranço de autoridades no cais do porto: Alfândega, Guarda Portuária, Polícia Federal, etc, etc, ou seja, todo mundo manda, todo mundo é autoridade... São tão preocupados, tanto zelo, que quando estava no "Alison" da Netumar, assaltaram o navio atracado no cais do porto de Santos, por volta de 03:00 hs, mandaram-nos abrir determinado container e não vi nenhuma daquelas ditas autoridades nos protegendo... Ou seja, um escárnio, desprezo... Se tal descabro perdura, sinto pelos colegas mais novos, acreditando que essa baderna e falta de respeito vai perdurar por séculos seculorum....

Abrações

Leopardi (62/64) – Em 29/03/2012

Caro Leopardi,

Endosso e me alinho com toda sua indignação. Já vivi todos estes constrangimentos tão bem descritos pelo Ventura e agora reverberados por você.

Esta situação existe por conta do fato de que a principal característica de nosso povo é a ignorância. Deste povo, que assim classifico, saíram todas estas autoridades. Aí está o porquê de tanta estupidez. Para reverter, vai demorar. Há que se pressionar, insistir e repetir os protestos à exaustão, pois espontaneamente o respeito que nos é devido, não virá. Para se mudar a cultura de um povo, demora. Se este povo é pouco afeito aos estudos, demora ainda mais. Se for um povo virado de costas para o mar, pior ainda.

Esta é uma das injustiças que o povo brasileiro faz conosco. Também não me conformo.

Nos países escandinavos, por exemplo, todos nós sabemos que não é assim.

Um bom abraço a você.

Fontes (58/60) - Em 29/03/2012

Grande Fabio Fontes

Você mencionou uma coisa que é gritante: o povo brasileiro é virado de costas para o mar!!!

É a verdade verdadeira...

Se fizermos uma enquete rápida em Santos ou Rio, perguntando o que é MARINHA MERCANTE, aposto quanto vocês quiserem que NINGUÉM saberá responder... Imagine no interior desse Brasilão!!!!

É cultural, é atávico, é uma pena, principalmente pra nós que tivemos alguma participação nesse segmento da economia brasileira...

Hoje, então, sem bandeira, sem representação nos portos estrangeiros, a coisa ficou bem pior, senão negra...

Lembro-me, quando embarcado, que ficávamos matutando a respeito de quantos ministérios se intrometiam no assunto navio/Mercante (?) Uma infinidade... Então, como dizes, sem cultura, sem apoio das autoridades, jamais teremos o respeito como a Escandinávia, USA, Canadá e outros países menos representativos, dão a seus marítimos...

Abrações

Leopardi - Em 30/03/2012

Amigos,

Passsei por uma situação delicada no porto de Santos.

A minha esposa e os 2 filhos de colo iriam embarcar comigo, mas o Piloto do navio esqueceu de colocar na lista minha filha com 1 ano. O guarda empombou fez e aconteceu, querendo mostrar autoridade.

Ele disse que minha esposa e meu filho mais velho poderiam entrar, mas a menina não poderia.

Eu simplesmente peguei a minha filha do colo da mãe e fiz menção de entregá-la ao guarda. Ele se assustou e perguntou o que eu estava fazendo. Eu disse:

- Fique tomando conta dela até amanhecer quando eu trarei a lista com o nome dela.

Só aí ele se mancou da babaquice que estava fazendo e entramos todos.

Carlos Weber - Em 30/03/2012

Colegas Mercantes

Aproveito a ocasião para informar a todos, que no porto de Itajaí, no ano de 2005, quando embarcado no navio Frota Belém, me foi cobrado o valor de R\$ 250,00 para o ingresso da minha namorada que iria viajar comigo durante suas férias. Esta Senhora é uma pedagoga e diretora de um colégio em São Paulo e para explicar esse pagamento para ela não foi fácil. O valor só não saiu do meu bolso porque o inspetor de máquinas se encontrava a bordo e colocou essa despesa no custeio do navio.

Não me lembro agora qual exatamente, mas foi em um dos terminais de contêineres desse porto.

Quando embarcado na Netumar, era normal se pedir uma pizza por telefone a rede Domino's e a pizza ser entregue a bordo sem nenhum problema... Nos States é claro. Aqui, "south of border", continua a mesma canalhice de 40 anos atrás.

Saudações,

Felisberto (67/69) - Em 30/03/2012

Caros Amigos:

- 1 - A questão da entrada nos portos é moto de constantes e antigas lutas.
 - 2 - O ISPS Code agravou o problema.
 - 3 - Dediquei muitos esforços em minha breve passagem de dirigente sindical (1986-1989) para amenizar. A luta continua com os entes sindicais marítimos, em especial, o SINDMAR.
 - 4 - Há pouco tempo, a Revista UNIFICAR retratou, em rica reportagem, o drama de um comandante da Transpetro e sua família, alertando para os reflexos na carreira e o desestímulo aos oficiais e tripulantes mais jovens.
 - 5 - Como a matéria continha séria crítica ao pessoal da Polícia Federal servindo em São Sebastião, um delegado de lá tentou coagir os repórteres intimando-os a comparecer à Delegacia.
 - 6 - Defendi os jornalistas da UNIFICAR (SINDMAR), primeiro desaforando o inquérito e transferindo-o para o Rio de Janeiro. Estes jornalistas agiram com grande coragem e ética profissional e lhes agradeço pela confiança com que seguiram minhas orientações.
 - 7 - Depois, para elidir a Representação e, com a atuação justa do Ministério Público Federal, livrar os ditos jornalistas da ação penal. Não me lembro dos detalhes, mas, se for do interesse, posso pedir a meus auxiliares que escaneiem o processo e enviem a quem requerer.
 - 8 - De tal forma, é bom orientar aos colegas que venham a ter ou tenham tido problemas no sentido de que podem e devem apelar ao órgão de classe que, seguramente tem mais condições políticas e jurídicas de defendê-los.
- Um forte abraço

Edson Martins Areias – Em 30/03/2012

Meus amigos Pelicanos.

Minhas saudações a todos.

Li com profunda atenção e indignação o acontecido com o Comandante Ventura e o com os nossos outros dois colegas Felisberto e Fontes e creio não serem os únicos. Entretanto, gostaria de fazer um breve relato aos nossos amigos, que há uma luz no fim do túnel referente a esses desagradáveis fatos que eu, como todo mercante, deve ter passado, pois, como representante sindical, fui e sou parte da solução desses problemas que atormentam a nossa classe.

Há cerca de alguns anos, o SINDMAR tem feito um trabalho hercúleo para colocar à baila perante as autoridades competentes essa questão com relatos, reportagens, reuniões, denúncias e ações efetivas que ocasionaram os anexos que peço aos amigos que leiam. O primeiro em inglês que chegou da IMO e o segundo que considero um avanço e dou ciência a todos, é uma determinação do presidente do CONPORTOS, órgão sediado em Brasília e presidido por um agente da Polícia Federal, oficial mercante Alexandre, com o qual tivemos a honra de nos reunirmos e que está empenhado em coibir tais abusos por parte de funcionários que extrapolam das suas atribuições e geram fatos como os relatados.

Além de nos reunirmos com ele, temos o SINDMAR como um todo, através das nossas delegacias regionais, nos reunido também com os CESPOTOS, que são os representantes regionais do CONPORTOS, e batido firme nessa questão. **Em face desse esforço, peço encarecidamente aos nossos irmãos pelicanos que, por favor, nos relatem quaisquer fatos dessa natureza que venham porventura a acontecer,** pois é importantíssimo que chegue ao nosso conhecimento para podermos tomar as devidas providência e extinguir de vez essa chaga provocada por parte de súditos que tomados de crachá e que se acham mais reais do que os reis confundem o nosso T de trabalhador com T de terrorista .

Peço desculpas pelo meu longo relato e reitero que nos avisem sempre que isso acontecer com data, hora, local, porto e nome de quem assim procedeu.

Um forte abraço do pelicano

Rinaldo – Em 01/04/2012

Grato, Rinaldo.

- 1 - Permitti-me desdobrar teu bom texto em parágrafos e destaquei em amarelo uma mensagem importantíssima.
- 2 - Para mim, a matéria é um pouco mais familiar.
- 3 - Até porque, como relatei em mensagem anterior, por requisição do SINDMAR , atuei na defesa dos jornalistas que foram pressionados pelo Delegado da PF de São Sebastião, deixando-os a salvo de constrangimentos e da cominação penal pretendida pelo Delegado Federal.
- 4 - De qualquer modo, muito importante teu esclarecimento.
- 5 - Temos, nesta Rede, vários colegas na ativa, inclusive alguns em início de carreira.
- 6 - Este ofício da CONPORTOS deveria estar estampado em cada quadro de aviso das embarcações e nas carteiras de nossos colegas.
- 7 - Ocorre que a turma (me parece) não dá a devida atenção a muita matéria que sai na UNIFICAR.
- 8 - Vamos em frente.
- 9 - Mais uma vez, grato por teus esclarecimentos

Edson Martins Areias – Em 01/04/2012

Nota da Redação: O ofício da Conportos de 22/07/2010, citado pelo sindicalista Rinaldo e pelo Dr. Areias encontra-se transcrito abaixo.

**COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS
NAVEGÁVEIS – CONPORTOS**
MINISTÉRIOS DA JUSTIÇA, DEFESA (MARINHA DO BRASIL), FAZENDA, RELAÇÕES EXTERIORES E
TRANSPORTES

Ofício-Circular nº 007/2010 - CONPORTOS

Brasília/DF, 22 de julho de 2010.

Aos Senhores e Senhoras

Coordenadores (as) das Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CESPOTOS das Unidades da Federação.

Referência: Circular IMO – (MSC.1/ Circ.1342)

Prezados Senhores e Senhoras,
Informo, para conhecimento de Vossas Senhorias, que por ocasião da 84ª reunião do Colegiado Nacional, realizada em 24 de junho de 2010, foi analisado o documento MSC.1/Circ. 1342, de 27/05/10, da Organização Marítima Internacional, cujo conteúdo discorre a respeito dos problemas verificados em vários países quanto à licença em terra para o pessoal de bordo do navio, mudança de tripulação e acesso de visitantes ao navio, incluindo organizações do trabalho e de bem estar dos marítimos.

Diante do exposto e do que se depreendeu na reunião em comento, solicito a Vossas Senhorias que alertem e informem às Instalações portuárias das respectivas regiões que as normas dispostas em seus planos de segurança quanto ao tema em tela foram fundamentadas na Convenção SOLAS e no ISPS Code, parágrafos A/16.3.15 e B/16.8.14, no quais constam os procedimentos de saída de bordo e acesso aos navios. Desta forma, cada caso deve ser avaliado objetivamente para que se possa balancear a necessidade da segurança da instalação com a necessidade do bem estar dos marítimos. A simples proibição não encontra respaldo em qualquer norma disposta sobre o tema em tela. Muito pelo contrário, contribui para situações absurdas verificadas em vários países, inclusive no Brasil. Desta forma, os Supervisores de segurança portuária devem ser informados previamente pelos oficiais de segurança dos navios das movimentações que ocorrerão durante a estadia do navio na instalação portuária (tripulantes que “baixarão terra”, visitantes que irão a bordo e mudança de tripulação), de forma que possam estar asseguradas as medidas de proteção necessárias para o fiel cumprimento do que estabelece a Convenção SOLAS e o ISPS Code, sempre no imperativo de se manter a segurança da instalação, do navio e o bem estar dos tripulantes e passageiros.

Atenciosamente,

ALEXANDRE ARANTES DE MENEZES
Presidente – em exercício
CONPORTOS

Arte, Cultura & Eventos

Lona e Areia

Comte. **Ernani** A. M. Ribeiro – CLC

ernani-ribeiro1@hotmail.com

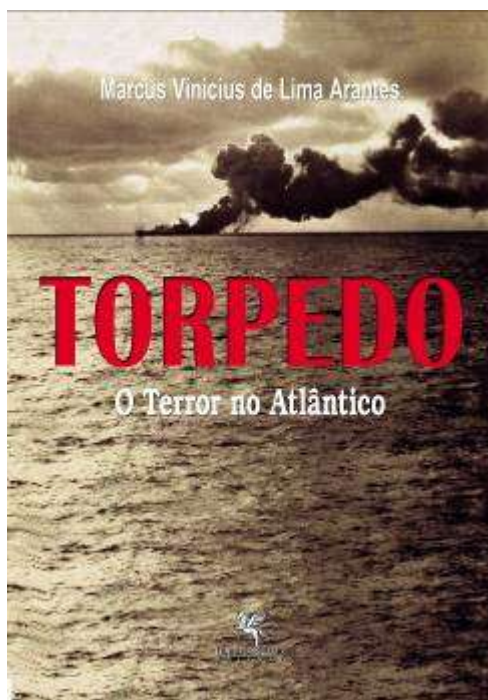
Lona e areia



Nos navios antigos de convés e cobertas superiores de tabuado de madeira, os marinheiros para mantê-los sempre limpos, executavam uma faina que consistia em esfregar com os pés as tabuas molhadas com água salgada e areia, calçados com pedaços de mangueira de incêndio. Para isso, davam um corte transversal em um pedaço de mangueira e por ali enfiavam o pé. Geralmente faziam isso, abraçados pelos ombros e, sincronizados, cantavam cantigas normalmente do Nordeste. Era um espetáculo agradável de ver. Atrás vinha o contramestre com uma mangueira retirando a areia. Depois vinham os marinheiros ou moços com baldes de água doce com lambazes adoçando as anteparas.

Em Cabedelo havia um bar com chão de cimento que à noite tocava música. As ruas antigamente não tinham calçamento, tinha muita areia. Imaginem o pessoal dançando e arrastando os pés no chão. Logo o local ficou conhecido como o “Lona e Areia”.

Livros



Torpedo – O terror no Atlântico, livro do nosso colaborador Marcus Vinicius, será lançado no dia 30/04/2012 no Salão de Eventos do Sindmar – Av. Presidente Vargas 309, 13º andar. Estão todos convidados.

O livro, fartamente ilustrado, tem como tema central o torpedeamento dos navios brasileiros na Segunda Guerra Mundial e apresenta um completo levantamento sobre cada um deles, com especificações, dados de construção, nome do comandante e um relato detalhado do ataque, com indicação do submarino agressor, seu comandante e o local exato do ataque.

Apresenta também uma matéria inédita dentre todas as publicações sobre o assunto até agora editadas - um completo levantamento de todos os submarinos alemães e italianos que participaram de ações ofensivas contra os navios brasileiros. São apresentados os tipos de submarinos, suas especificações técnicas, nome e dados biográficos de seus comandantes durante o período.

É também contada a história de como foram resgatados os naufragos de alguns dos navios atacados e apresenta todos os navios mercantes e de guerra que participaram das operações de salvamento, com sua origem e breve relato de sua história

O capítulo final é totalmente dedicado às operações de patrulhamento do Atlântico Sul pela F.A.B. e pela Marinha do Brasil.

Quem quiser reservar o livro antecipadamente deve entrar em contato com o Vinicius pelo e-mail

mv.arantes@hotmail.com

Grupo Pelicano Mercante toca postos de reunir

O Grupo Pelicano Mercante, uma rede de oficiais mercantes de convívio diário virtual, reúne-se mais uma vez em confraternização real. O *rendez-vous point* desta vez será no Hotel La Brise em Cabo Frio, carinhosamente denominado por seus membros de *Cape Cold*, nos dias 4/5 /6 de maio.

Informações e reservas com Cesar Rodrigues

E-mail: jafiro@superig.com.br

Telefones - (65) 3685-1826 Residencial – (65) 9239-6950 Celular.

O Grupo, para quem não sabe, é formado, em sua maioria, por marítimos aposentados com uma saudável infiltração de jovens oficiais da ativa e congrega marítimos e familiares em alegre clima de confraternização e amizade. Os participantes do grupo ao aderirem à Rede, assumem o compromisso de honrar os princípios que orientam a convivência entre os participantes.

Passagem de comando no CIAGA

Com o corpo de alunos formado e a presença de inúmeras autoridades civis e militares e representantes da comunidade marítima, em evento militar presidido pelo Diretor da DPC Vice Almirante Leal Ferreira, foi realizada em 09/04/2012, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, a cerimônia de transmissão de cargo de Comandante daquele centro do Contra Almirante Rodolfo Frederico Dibo ao Contra Almirante Carlos Frederico Carneiro Primo.

O Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante CLC Álvaro José de Almeida Junior, presente ao evento, parabenizou o Almirante Dibo pela competente gestão à frente da nossa Universidade do Mar e deu as boas vindas ao Almirante Primo desejando-lhe uma profícua administração.

MB: Comando-em-Chefe da esquadra

No dia 11/04/2012, a bordo do NAe São Paulo, com presença de destacadas autoridades civis e militares, foi realizada a cerimônia de transmissão do cargo de Comando-em-Chefe da Esquadra do Almirante-de-Esquadra Wilson Barbosa Guerra ao Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira em cerimônia presidida pelo Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Fernando Eduardo Studart Wiemer.

O Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante e dois diretores compareceram ao evento.

20º Salão do mar do Clube Naval

O Clube Naval está promovendo o seu 20º Salão do Mar visando estreitar os laços culturais entre seus sócios e a comunidade de artistas plásticos. A exposição coletiva tem como tema "O mar" nas modalidades de pintura com óleo, acrílico, aquarela, pastel e guache.



A inauguração do Salão para expositores e convidados especiais será no dia 24/04 e a exposição ao público de 25/04 a 18/05 de 1400 às 1800h no Salão Nobre e vermelho – 3º andar - Av. Rio Branco 180 (esq. Alnte. Barroso).

Visite o Salão. O Diretor de Com. Social do CCMM, Comte. Ventura, tem duas obras em exposição.

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

diretoriajuridica_CCMM@yahoo.com.br

Convite

O Centro dos Capitães da Marinha Mercante tem a honra de convidá-lo para Almoço de Confraternização em homenagem ao Vice Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira pela sua atuação em prol da Marinha Mercante à frente da Diretoria de Portos e Costas.

Local: Hotel Guanabara Palace (Cobertura)

Data: 18/04/2011 - 1200h

Almoço por adesão.

Falecimento do OSM Sérgio Luiz da Rocha Godoy



Comunicamos o falecimento, no Hospital Samaritano, no dia 31/03/2012, do OSM Sérgio Luiz da Rocha Godoy, diretor de operações da Norskan Offshore. O CCMM enviou mensagem de condolências.

Segue mensagem do seu grande amigo, nosso associado, CCB Marcelo Dotta:

“Simpático, carismático, inteligente e grande profissional mercante, teve carreira em todos os segmentos da Marinha Mercante, seja em longo-curso, cabotagem, offshore e alta administração. Era muito querido entre colegas de empresas, subordinados e superiores. Certamente deixará saudades e boas lembranças a todos que o conheceram. Fica aqui meu sincero e humilde agradecimento a este amigo, pela rica amizade com a qual ele me presenteou e pelo bom exemplo que deixa como profissional marítimo”.

O CCMM ESTA DISPONIBILIZANDO UM E-MAIL EXCLUSIVO PARA ASSUNTOS JURIDICOS DE INTERESSE DOS ASSOCIADOS:

diretoriajuridica_CCMM@yahoo.com.br

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

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
souzalima@terra.com.br

PENSAMENTOS INESQUECÍVEIS

“**Quem pensa grande também erra grande**”.

-*Martin Heldegger (1889-1976)*

PROVÉRBIOS POPULARES

TRADUÇÃO LIVRE

The one in a hurry, will have a raw and hot meal.

Apressado come cru... e quente.

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