



GENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

**RIO, 15/05/12
No: 95**

**Revista
eletrônica**

On-line

Análise

Lei trabalhista não trava crescimento

Severino Almeida (*)

Um projeto que visa a "flexibilizar" a legislação trabalhista, permitindo a contratação eventual e por hora no setor de serviços, encontra-se em gestação no governo federal. A justificativa para projetos como esse, que tem o alegado intuito de "modernizar" as relações trabalhistas no país, é sempre um esperado efeito positivo na ampliação do mercado de trabalho e na formalização da economia.

Seriam justificativas mais do que ponderáveis, se verdadeiras. Afinal de contas, quem poderia ser contra o ingresso na economia formal de um contingente maior de pessoas? Quem, de bom senso, poderia ser contra o aumento do emprego? Mais brasileiros trabalhando no amparo da lei significa, como sabemos, aumento da renda, do mercado de consumo e, conseqüentemente, da arrecadação, com impacto significativo nas taxas de crescimento da economia.

Todavia, a pergunta que o governo deve procurar responder, antes de levar a proposta adiante, é se é razoável quebrar regras de proteção trabalhistas, justamente num momento em que o grau de formalização da economia avança num ritmo inédito, sem qualquer estímulo especial. Porque muito mais razoável, sobretudo para um governo cuja origem está no movimento trabalhista, seria aproveitar a onda do tão propalado "pleno emprego", com índices recordes de ocupação da mão de obra economicamente ativa, para valorizar a legislação que temos hoje, uma conquista, cabe dizer, do povo brasileiro.

No complexo contexto do mundo contemporâneo, não se trata aqui de fazer a apologia simplista e reducionista do conflito entre capital e trabalho. Mas de perceber, por óbvio, que momentos como o atual são propícios ao fortalecimento do arcabouço jurídico, justamente pela diminuição das vulnerabilidades que poderiam nos levar a abrir mão de direitos inextoráveis à dignidade do trabalhador brasileiro - algo recorrente no passado e que volta a ocorrer alhures, em especial em função da crise global.

Além disso, a verdade é que trabalhador amparado é trabalhador de melhor desempenho. Se estamos tentando nos livrar dos reducionismos, eis aí uma máxima que já merece ser reconhecida em pleno século 21.

O mercado informal tem sofrido uma queda contínua no país desde 2005, conforme revelam dados recentemente divulgados pela Fundação Getúlio Vargas, no embalo da estabilidade e do crescimento econômico. O mito segundo o qual seria impossível reduzir a taxa de desemprego abaixo dos 10%, por força dos supostos "altos custos" de proteção ao trabalho, desfaz-se frente à realidade.

Um massivo movimento, informa a FGV, tem levado as empresas a buscar regularização da situação de seus empregados. E eis aí uma das razões para a queda da taxa de desemprego no menor nível da história. Os trabalhadores informais representavam no início do ano apenas 22% da força de trabalho ocupada. Em 12 meses, até fevereiro passado, nada menos do que 75,3 mil trabalhadores foram da informalidade para o setor formal. No mesmo período, 50 mil pessoas conseguiram vaga com carteira assinada.

A saudável migração para a legalidade fez com que a taxa de desemprego se estabilizasse em menos de 6% da população economicamente ativa, garantem os especialistas da FGV. Não eram, portanto, os custos trabalhistas os grandes vilões do custo Brasil, como se repetiu durante anos.

Se é assim, como demonstram os números, que avancemos na consolidação de nossa legislação de proteção ao trabalhador, porque ela encontra seus fundamentos em um nobre valor de nossa sociedade e informador de nossa Constituição, que é o respeito à dignidade humana. Não há qualquer justificativa para levar adiante projetos como o ora em gestação no governo. Sobretudo se enfrentamos, hoje, desafios muito mais urgentes e visíveis no âmbito do trabalho a requererem nossos melhores esforços.

Entre esses desafios destaca-se a inadiável necessidade de estabelecer programas e adotar mecanismos eficazes voltadas para a qualificação de nossa mão de obra, irremediavelmente lançada à globalização. Precisamos de estímulos à formação, ao aprendizado continuado, ao intercâmbio de informações e ao permanente treinamento.

Preservemos nossa legislação trabalhista. Pois ela valoriza o ser humano e, como se vê pelos números da FGV, não era o obstáculo ao crescimento econômico que tantas pessoas, precipitadas, apontavam. Há coisas mais importantes para nos preocuparmos. Dedicamo-nos a elas.

Artigo publicado no Correio Braziliense de 20/04/2012

(*) Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (Conttmaf) e do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar)

Controle de Tráfego

O VTMS no Porto de Santos

ON Fábio Mello Fontes – Diretor-Presidente da Praticagem Santos
fmfontes@globo.com

O assunto VTS ou VTMS, abordado na última Revista do Centro dos Capitães, comporta algumas observações, por ser vasto e complexo.

Sendo eu hoje o mais antigo prático em serviço no porto de Santos, vou tentar usar de minha experiência para oferecer modesta reflexão neste palpitante tema.

Em anos recentes, a Administração do Porto de Santos e/ou a SEP, imprimiu e distribuiu interessante e lindo folheto, em papel couchêe, a cores, como propaganda e divulgação de nosso importante porto. Um de meus colegas possui guardado um exemplar desta publicação.

Entre várias abordagens, aquele folheto fazia uma colocação incorreta, pois explicava que Santos era um porto de mão única e que seria transformado pela SEP, em porto de mão dupla, mercê de sua dragagem de alargamento e aprofundamento então em andamento. Nem quando todo o trabalho estiver concluído, isto será possível em alguns trechos. Por um impedimento geográfico. Simples assim.

Santos sempre foi um porto de mão dupla, historicamente. O advento dos grandes navios forçou a Autoridade Marítima, com aplauso explícito dos comandantes alemães dos mesmos, a criar regras de navegação, restringindo o tráfego simultâneo para navios a partir de 230 metros de comprimento e/ou calados a partir de onze metros, em alguns trechos do nosso canal. A aplicação deste prudente e bem aceito conceito adotado pela Norma daquela Autoridade Marítima atinge apenas 11% do tráfego marítimo do porto de Santos. A responsabilidade pela aplicação e cumprimento desta importante regra cabe hoje à Praticagem. Seu advento provocou grande grita por parte de alguns usuários que divulgaram, falsamente, que em Santos havia falta de práticos! Na época do surgimento desta necessária Regra de Navegação a Praticagem de Santos tinha capacidade instalada para realizar mais de cem manobras por dia. Hoje, tem quase o dobro, pelo aumento do quadro de seus profissionais.

Muito se tem falado a respeito da futura implantação do VTMS no porto de Santos e muita impropriedade tem sido divulgada por conta deste assunto. As publicações da imprensa me parecem ter criado uma falsa expectativa por conta do futuro VTMS. Diziam que após o VTMS, os navios entrariam e sairiam automática e simultaneamente e sem os "atrasos" atuais (só existentes no errôneo entendimento dos operadores comerciais dos navios). Colocaram no ar que a operação de um porto do tipo

"condomínio de usuários múltiplos" como é o de Santos, com entrada e saída por um único ponto, ficaria muito mais agilizada pela presença do VTMS que ordenaria: "Navio A avança, navio B sai" e outras tantas impropriedades propagadas subliminarmente. Ora, como prático, aguardo ansiosamente a instalação e funcionamento destes equipamentos. Se bem operado, o sistema VTMS poderá oferecer alguma ajuda aos navegantes. Não poderá dar ordens aos comandantes dos navios, apenas informar e controlar globalmente o tráfego, pelas razões que todos conhecemos e já bem expostas no artigo publicado na Revista Eletrônica do CCMM e objeto destes comentários.

Como até hoje as pedras que dificultam a navegação dentro do porto de Santos ainda não foram removidas e o canal ainda não foi totalmente alargado e nem totalmente aprofundado, sigo ansiosamente aguardando a conclusão deste trabalho e a implantação do novo sistema VTMS de orientação que, sem dúvida, trará alguma ajuda ao porto, se bem operado. Cabe lembrar que a DPC criou normas operacionais para validar os sistemas tipo VTS no país e que terão de ser seguidos.

Hoje, observa-se que há necessidade de maiores profundidades para os navios poderem operar em condições melhores, já que o mercado está precisando de maiores navios. Todavia, falta profundidade junto aos berços de atracação. Há uma demanda reprimida por falta de profundidade nos berços de atracação. Se maiores profundidades puderem ser oferecidas pelo porto, maiores navios virão. Diariamente há navios atracados com calados ao redor dos doze metros, parcialmente encalhados, exigindo, além da grande potência, felizmente hoje disponível nos nossos rebocadores, bastante habilidade por parte de nossos práticos, que usam de "macete" (hints) para desatracá-los quando tocando o fundo.

Tradicionalmente, a grande vantagem do VTS é poder eventualmente autorizar, se aceito pelos comandantes dos navios, a navegação sob baixa visibilidade. Este é o caso em vários portos europeus. Não é o caso de Santos onde a ocorrência de cerração é desprezível.

Lembremo-nos de que Santos é o principal porto do hemisfério Sul. O Brasil merece esta nova realidade, com seu enorme potencial. O resto do mundo já está perto de seu limite, o que não é o caso brasileiro, muito pelo contrário.

Aguardemos contritos.

Meio ambiente x Desenvolvimento

Mega Porto Ponta Negra/Jaconé

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

Pronto! É só se falar em desenvolvimento para que apareçam logo os ambientalistas, ecologistas e assemelhados, com propostas para inviabilizar os mega projetos brasileiros. Foi o que aconteceu com a navegação do Rio Araguaia e Tocantins, com a transposição das águas do Rio São Francisco, com a hidrelétrica do Rio Madeira e de Belo Monte no Xingu e agora com o projeto do complexo petrolífero de Ponta Negra/Jaconé.

Assisti a uma palestra no Clube de Engenharia no Rio de Janeiro onde foi discutida a viabilidade da navegação do Rio Araguaia. Pra início de conversa a palestrante nada entendia de navegação e muito menos do Rio Araguaia, mas assim vendeu seu peixe: "O Rio Araguaia é o sangue que corre na veia dos índios Xavantes; A navegação no Rio vai estressar os pássaros e impedir a procriação dos peixes. Por fim exibiu a fotografia de um navio da classe Panamax com a seguinte pergunta: Vocês gostariam de ver esse navio navegando no Rio Araguaia?"

Foi demais. Pedi a palavra e não contive a ironia ao me dirigir à palestrante: "Minha senhora o Rio Araguaia tem características semelhantes ao Rio Amazonas, com uma diferença: O Rio Araguaia corre no sentido sul/norte e o Rio Amazonas no sentido leste/oeste e até hoje os pássaros do Rio Amazonas não se queixam de stress e os peixes continuam procriando normalmente, mesmo com a navegação intensa do rio. Quanto ao navio que a senhora exibiu perguntando se gostaríamos de vê-lo navegando no Rio Araguaia, gostaria de lhe dizer que sim, porém, esse navio da classe Panamax, tem um calado (parte que fica imersa) de 12 metros e a profundidade máxima do Rio Araguaia é de no máximo 6 metros, então, para a sua satisfação, jamais veremos esse navio navegando no rio em apreço. Foi dito também que a rotação do hélice do navio seria uma ação predadora aos organismos vivos e que era preferível admitirmos somente as lanchas de turismo navegando no rio. É bom que se diga que o hélice do navio que a senhora exibiu gira cerca de 110 rotações/minuto e o hélice das lanchas de turismo, como a senhora indica, cerca de 7000 rotações/minuto, portanto...: Deixo a conclusão à análise ao plenário para não pensarem que eu quero dizer que os engenheiros e técnicos aqui presentes são uns imbecis".

No projeto da transposição das águas do Rio São Francisco arranjaram um Bispo para fazer greve de fome e sensibilizar a sociedade brasileira contra a transposição das águas do rio; alegaram que

a obra era faraônica e que iria secar o velho Chico. Quanto ao Bispo, lamento que ele tenha se prestado a essa ridícula encenação. Morador da região, ele deveria saber que o Rio São Francisco joga cerca de oito mil litros de água doce por segundo no Oceano Atlântico e que parte dessa água poderia muito bem ser aproveitada e desviada para o polígono da seca, proposta original do projeto.

O Rio Amarelo – segundo maior rio da China em volume d água - durante 255 dias do ano não chega ao oceano, pelo fato de suas águas serem consumidas pela lavoura e pelas grandes cidades ao longo do seu curso e até hoje o rio não secou.

Quanto ao porto Ponta Negra/Jaconé, será que vão arranjar outro Bispo ou outra autoridade eclesiástica para se imolar em uma greve de fome para impedir que o porto não seja construído? É bom que saibam que em Maricá não existem somente políticos corruptos, como diz a mídia, que se prestam a qualquer ação desde que os dividendos sejam compensadores. Maricá conta também com intelectuais e técnicos de visão política para repudiar os assédios que querem perpetrar contra a economia e o eco sistema do município que, ao longo de sua história, jamais contou com uma obra vultosa como a construção do complexo portuário em apreço que trará desenvolvimento à região e gerará emprego aos maricaenses.

Mas os ambientalistas de plantão estão sempre à espreita dos acontecimentos desenvolvimentistas para dizerem não a tudo que se referir ao progresso brasileiro. As ONGs à qual pertencem, e que são financiadas por países com escritório em Nova Iorque, Berlim e Londres, assim exigem.

Não somos favoráveis à degradação do meio ambiente, mas gostaria que os ditos ambientalistas se inteirassem melhor sobre a política ambiental e analisassem projetos como o que discutimos nesta matéria, com a razão e não com a emoção. Mas, o que se nota, é que eles são contra simplesmente "porque são contra".

Façamos uma mega análise do sistema ambiental brasileiro formulando algumas perguntas hipotéticas aos ambientalistas e simulando as respostas que seriam dadas por eles:

	<u>SIM</u>	<u>NÃO</u>
- Os senhores são favoráveis ao recebimento, por Maricá, de royalties do petróleo?	X	
- Os senhores concordam com a divisão dos royalties com todos os estados brasileiros?		X
- Os senhores acham justo o preço que pagamos pelo combustível fóssil?		X
- Os senhores são favoráveis à exploração do pré-sal pelo Brasil?	?	?
- Os senhores gostariam que o complexo portuário de Jacané fosse construído fora da nossa região?	X	

Antes de entrarmos no mérito da questão e analisarmos item por item, façamos uma análise do mundo em que vivemos:

Nos primórdios da civilização o homem dotado de uma inteligência diferenciada dos outros animais percebeu que viver em grupo lhe dava maior segurança em relação aos animais ferozes. Criou assim a primeira sociedade de que temos notícia. Descobriu a agricultura, domesticou os animais e passou a produzir seu próprio alimento. Com isso a sociedade evoluiu e a necessidade de consumo se fez presente em todos os estágios da vida, até os nossos dias.

Se o mundo parasse na idade da pedra, hoje não estaríamos discutindo a viabilidade ou não da exploração do petróleo. Acontece que o aumento demográfico tem sido uma constante na vida da humanidade. À medida que as populações crescem, crescem os problemas e a necessidade de se produzir recursos para suprir a inevitável sede de consumo.

Quem nada produz se submete a estagnação. Será que é esse o modelo que queremos para o Brasil?

Analisemos item por item as perguntas que fizemos aos ambientalistas:

1. Certamente os ambientalistas diriam que são favoráveis ao recebimento dos royalties do petróleo porque as divisas trazem benefícios à nossa região;
2. Possivelmente diriam que não são favoráveis à divisão dos royalties com os outros estados do Brasil, com o que estaríamos plenamente de acordo;
3. Diriam também que não é justo o preço exorbitante que pagamos pelo combustível com que abastecemos nossos carros;
4. Mas teriam dificuldade de dizer sim ou não quando perguntássemos se são favoráveis à exploração do pré-sal.

Ora, onde encontraríamos uma fórmula paternalista como essa? De onde se tira o que não se plantou?

Pausa para meditação...

Deveria ser prioridade na pauta dos ambientalistas a construção de estações de tratamento de esgoto para preservar a lagoa de Maricá, a preservação dos nossos mananciais, o combate aos parasitas que infectam nossa população, etc...

Meio ambiente não é para ser tratado por leigos e sim por técnicos. Os projetos de desenvolvimento do Brasil visam, antes de tudo, a sustentabilidade (desenvolver sem degradar o meio ambiente). Não devemos radicalizar quando discutimos problemas que afetam a economia do nosso país e sim buscarmos soluções que atendam a necessidade do povo sem degradar o meio ambiente.

Assisti a uma reunião no Clube de Maricá onde foi discutida a viabilidade da construção do porto de Ponta Negra/Jaconé. Perdi meu tempo. A reunião era de carta marcada e visava, pura e simplesmente, condenar a construção do porto.

Identifiquei alguns técnicos com tendências contrárias à construção, mas capazes de discutir o problema tecnicamente e declinar de sua posição tão logo fosse provada a sustentabilidade do projeto.

O que não se admite são correntes políticas e leigos dizendo não a um projeto sem avaliá-lo tecnicamente. Chegaram até a sugerir um plebiscito – consulta popular – para dizer sim ou não à construção do porto. Ora, não se avalia um mega projeto por palpite. Mister se faz que a sociedade seja representada por técnicos, que o governo mostre os benefícios que o evento trará a sociedade e, aí sim, que os ambientalistas exerçam seus conhecimentos ambientais para a adequação do processo.

Condenaram a possibilidade da construção de estaleiros e de porto de minério em Jacomé alegando que iria poluir a região de Maricá. É bom lembrar que o porto de Tubarão em Vitória do Espírito Santo está localizado dentro da cidade e até hoje funciona dentro dos padrões ecológicos e ambientais.

O Brasil já foi o segundo maior construtor de navio do mundo e perdeu essa hegemonia porque os políticos preferiram construir nossos navios e plataformas em Cingapura. Hoje a indústria naval se recupera lentamente graças a idéia luminar do ex-presidente Lula que trouxe novamente a construção naval para nossos estaleiros em Angra dos Reis, Rio de Janeiro, Recife, etc...

Por tudo o que foi dito, caro leitor, é uma questão de escolha: Se queremos desenvolver nossa região, melhorar nossa qualidade de vida e garantir o futuro dos nossos filhos e netos, vamos dar as mãos, sentar em torno de uma mesa e discutir o melhor caminho a seguir. Só assim poderemos viabilizar nossos projetos numa política de desenvolvimento sustentável, onde ecologia e meio ambiente serão prioridade, da mesma forma como aconteceu em Itaipu, em Tucuruí, na estrada Belém X Brasília, na construção do porto de São Sebastião (Tebar), de Angra dos Reis (Tebig) e outros empreendimentos responsáveis pelo melhoramento do nosso nível de vida.

Resgate no mar

Princess Cruises investiga por que capitão ignorou pedido de socorro.

A Princess Cruises está realizando uma investigação interna depois que o capitão de um dos seus navios ignorou o aviso de um passageiro sobre o sinal de socorro emitido por um pescador panamenho à deriva, mantendo o seu curso ao invés de socorrê-lo.

Dois dos três tripulantes do pescador morreram de desidratação um dia após o encontro com o navio de cruzeiro.



Adrian “Santi” Vasquez, de 18 anos, partiu de viagem em um barco de pesca em 24 de fevereiro de 2012 com dois amigos de 16 anos, Oropeces Betancourt e Fernando Osario. A viagem se transformou em tragédia quando o trio sentiu que o motor de popa do seu pequeno barco de pesca, “The Fifty Cent”, não iria partir, deixando-os abandonados no meio do oceano.

Os três pescadores panamenhos ficaram à deriva no mar por mais de duas semanas, com fome, calor e desidratados até que avistaram o navio de cruzeiro “Star Princess” e começaram a sinalizar desesperadamente por um resgate.

“Era realmente um grande navio branco. Eu estava agitando uma camiseta vermelha e Fernando um colete salva-vidas laranja”, disse Vasquez, o único sobrevivente, em entrevista para o Panamá guide.com.

“Por um minuto parecia que ele estava voltando para nos socorrer, mas apenas seguiu o seu caminho”.

No convés do “Star Princess”, Judy Meredith (de Brend, Oregon), Gilligan Jeff (de Portland, Oregon) e Jim Dowdall (de Dublin, Irlanda), estavam em um dos conveses observando pássaros quando avistaram o “Fifty Cent” distante por boreste.

Equipado para observação de aves, o grupo estava munido de binóculos de alta potência e lunetas, além de câmeras equipadas com lentes de telefoto, o que lhes deu uma boa visão do barco de pesca, apesar da distância.

“Eu vi um jovem na proa do barco sacudindo uma camisa para cima e para baixo em movimentos grandes e vigorosos que vinham por cima da sua cabeça e desciam até o chão. Eram movimentos frenéticos, eu diria”, informou Meredith ao “Good Morning America”.

“Esse sinal me indicou que eles estavam em apuros. Eles estavam tentando fazer o que podiam para chamar a nossa atenção”.

Meredith disse que eles informaram a alguém que estava em uma mesa que queriam falar com o passageiro para se assegurarem de que o barco teria sido avistado. O homem da mesa deu um telefonema, veio para fora e olhou o barco com nosso binóculo e em seguida voltou para dentro.

“Nada aconteceu”, disse ela ao “GMA”. “O navio não reduziu a velocidade nem pareceu mudar de rumo. Eu então voltei e perguntei o que o capitão iria fazer. Ele disse que não sabia.”

Não conformada com o ocorrido, Meredith voltou para a sua cabine onde anotou as coordenadas do navio e enviou um e-mail para a Guarda Costeira dos EUA na esperança de que eles tomassem uma providência.

“A embarcação parecia ser um barco de pesca avariado com uma pessoa a bordo e redes amarradas no mastro”, escreveu Meredith. “A pessoa estava freneticamente acenando com uma camisa ou coisa parecida para cima e para baixo com ambas as mãos. Como estávamos a muitas milhas de terra e não havíamos avistado nenhuma embarcação durante todo dia, pedimos a um tripulante que telefonasse para a ponte”.

“O tripulante, após telefonar para o passageiro do “Star Princess” voltou e então olhou através dos nossos binóculos para observar se alguém acenava. Nessa altura o barco se encontrava mais longe e agora acenava uma bandeira vermelha”, ela continuou no seu e-mail. “Vimos isto como um pedido de socorro. O barco poderia estar avariado e à deriva. O “Star Princess” não retornou nem demonstrou qualquer tentativa para lidar com a informação, por isso ficamos incomodados e decidimos enviar informações para algum lugar, apesar de sabermos que estas não são águas norte-americanas”.

A Guarda Costeira entretanto não encontrou o “Fifty Cent” e o barco continuou flutuando sem rumo por mais duas semanas, durante as quais Bentancourt e Osario morreram de desidratação.

Vasquez, o único pescador remanescente, foi resgatado no dia 24 de março por um barco de pesca equatoriano.

Ele foi encontrado a 650 milhas da costa tendo jogado n’água os corpos dos seus dois amigos.

“É realmente frustrante que aqueles jovens tenham ficado no mar por mais duas semanas e dois deles tenham morrido porque o navio não retornou”, disse Meredith.

A sede da Princess Cruises, uma companhia britânico-americana, baseada em Santa Clarita, Califórnia, declarou, através de e-mail, que abriu uma investigação interna sobre o assunto: “Estamos cientes das alegações de que o “Star Princess” supostamente passou por um barco em perigo que estava transportando três pescadores panamenhos em 10 de março de 2012. Neste momento não podemos confirmar os fatos relatados e, atualmente, estamos realizando uma investigação interna sobre o assunto”.

As consequências podem ser terríveis se forem verídicas as alegações de que o capitão, que afirma que acreditava que os pescadores estavam acenando para ele como forma de agradecimento por ele ter evitado avariar suas redes, estava agindo de forma negligente ao ignorar os sinais dos pescadores. A regra 33 da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida no Mar (SOLAS), Capítulo V, afirma:

“O comandante de um navio no mar que estiver em condições de prestar ajuda ao receber informação de qualquer origem, informando que há pessoas em perigo no mar, é obrigado a dirigir-se a toda velocidade em seu socorro, se possível informando a estas pessoas ou ao serviço de busca e salvamento que o navio está fazendo isto. Esta obrigação de prestar socorro deve ser aplicada independentemente da nacionalidade ou da condição social destas pessoas, ou das circunstâncias em que elas forem encontradas. Se o navio que receber o aviso de perigo não puder ou, na situação específica do caso, não considerar razoável nem necessário dirigir-se para prestar socorro, o comandante deve registrar no livro de quarto os motivos para deixar de prestar socorro às pessoas em perigo, levando em conta a recomendação da Organização, para informar devidamente ao serviço de busca e salvamento adequado.”

O “Fifty Cent” não estava equipado com um rádio adequado, tornando a comunicação impossível, inclusive quanto à confirmação de que o barco enviou ou não um pedido de socorro. Quando o navio e o barco de pesca se encontraram, estavam a cerca de 130 quilômetros do ponto mais próximo de terra, muito mais distante do que um barco do tamanho do “Fifty Cent” poderia normalmente estar.

Eleição

Eleição para o Conselho de Administração da Transpetro

O Comte. Jones A. B. Soares, Capitão de Longo Curso, Gerente de Transporte Marítimo da Transpetro (Getran 2) e Diretor do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, é candidato a membro do Conselho de Administração da Transpetro.

Jones é um jovem Comandante de 40 anos, nortista de Manaus, formado pelo CIABA, com uma brilhante carreira desenvolvida na FRONAPE – TRANSPETRO e com relevantes serviços prestados à Petrobras. Além de membro do CCMM Jones também é membro da International Federations of Shipmasters Association (IFSMA) e do Nautical Institute de Londres.

Eis a apresentação do Comte. Jones e sua plataforma:

“Gostaria de me apresentar como candidato ao Conselho de Administração da Transpetro.

Acredito firmemente no fortalecimento do emprego digno para os nossos empregados, através de uma Transpetro que respeita seus trabalhadores e que contribui diretamente no crescimento da indústria naval nacional objetivando uma Marinha Mercante brasileira robusta e que garanta trabalho para marítimos brasileiros. E com isto ser reconhecida de maneira honrosa dentro do sistema Petrobras.

Acredito também na importância de termos nossos empregados exercendo suas atividades em ambientes sempre seguros e sustentáveis, ou seja, que estimulem a vida e o respeito ao meio ambiente. Para isto é fundamental que tenhamos trabalhadores bem treinados e atentos aos riscos do nosso negócio.

Considero também basilar que nossos empregados tenham garantidos seus direitos de liberdade sindical e de negociação coletiva na busca da valorização do trabalho humano.

Gostaria de externar algumas considerações a respeito da minha candidatura ao Conselho Administrativo da nossa empresa:

1 - Esta posição, por força de legislação que regula o Conselho de Administração (Lei 12.353 de 28/12/2010), não responde por questões trabalhistas e sim está voltada para política macro da companhia. Inclusive se estivesse ligada a estes aspectos laborais, este lugar deveria ser ocupado por um dirigente sindical ou profissional das relações de trabalho.

2 - Esta posição não deve alterar minha rotina de atividades profissionais na companhia, pois, as reuniões do Conselho de Administração são realizadas, em média, 1 ou 2 vezes ao ano.

3 - Considero que este lugar no Conselho de Administração da nossa empresa não pertencerá à minha pessoa, caso eleito, mas sim aos empregados da Transpetro. Inclusive já declaro publicamente que todos os proventos a que tiver direito serão doados ao órgão de representação de classe a que pertenço, o qual deverá deles fazer uso justo, adequado e necessário.

Concluindo, pretendo representar com toda a minha dedicação e determinação e de maneira digna, clara e honesta, a este grande e honroso grupo de empregados da Transpetro, formado por brasileiros e brasileiras honestos e trabalhadores”.

Atenciosamente,
Jones A. B. Soares
CLC-Comandante/Captain-Master Mariner MNI MIFSMA
Transpetro/Fronape/Petrobras
Celular/Mobile: ++552171758952

Cabotagem vira opção em transporte de longo curso no país

A cabotagem, segmento de transporte de produtos entre portos de um mesmo país, está despontando no Brasil como uma opção viável para viagens de longa distância pela segurança e preço do frete. Entretanto, a escassez de mão de obra, preço do combustível para os navios e a necessidade de que o meio de transporte tenha bandeira brasileira são vistos como entraves para uma expansão mais acelerada do modal no país.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), de 2002 a 2011 a movimentação de cargas pelo segmento de cabotagem cresceu 38,3 por cento. Atualmente, as principais cargas movimentadas são combustíveis, óleos minerais e bauxita.

"A perspectiva de crescimento e diversificação da movimentação de cargas neste modal é grande", disse o superintendente de navegação marítima e apoio da Antaq, André Arruda, citando como fatores renovação da frota mercante nacional, aumento da competitividade das empresas e desburocratização portuária.

O Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT) prevê que o modal de transporte aquaviário, que em 2005 correspondia a 13 por cento do total de transportes, buscará atingir índice de 29 por cento de toda a carga transportada no Brasil em 2025.

De acordo com a Antaq, empresas da zona franca de Manaus, usam cada vez mais a cabotagem para o transporte de seus produtos para São Paulo, principal centro consumidor do país. "Um frete de caminhão, carregado com eletroeletrônicos, fica em torno de 90 reais por metro quadrado; na cabotagem, no mesmo trecho, 76 reais por metro quadrado, uma redução de 15 por cento e que pode ser maior, dependendo do volume embarcado", afirma o superintendente.

Para Roberto Rodrigues, presidente da Mercosul Line, empresa do grupo Maersk para cabotagem no Brasil, no último ano houve "interesse e abertura" das empresas em relação à cabotagem. "São três aspectos importantes: a oportunidade do frete reduzido em relação a outros modais, a questão de menor avaria de carga e a segurança", afirmou o executivo.

De acordo com ele, o frete por meio de cabotagem é 20 a 30 por cento menor que no modal rodoviário. "Além disso, na cabotagem o índice de avarias é muito pequeno. No rodoviário é muito maior, em eletroeletrônicos as avarias chegam a 2, 3 por cento (da carga)", afirma.

A questão de segurança também têm sido levada em conta. Isso porque no modal rodoviário existe o risco de roubo de carga, enquanto em navios o risco é mínimo no Brasil.

De acordo com o coordenador do núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende, o crescimento da cabotagem no Brasil também pode ser explicado pela expansão e desenvolvimento das regiões norte e nordeste.

"Essas regiões não tinham demanda muito grande, mas com o crescimento, a cabotagem de longa distância ganhou espaço", afirmou.

Além disso, Resende lembra que, enquanto a demanda interna no Brasil avança, os investimentos em ferrovias e rodovias não acompanham essa evolução. "As ferrovias são muito dedicadas ao minério de ferro. A cabotagem transporta cargas com maior valor agregado, então a concorrência é mesmo com a rodovia", explica.

Apesar do potencial de crescimento, o segmento de cabotagem no Brasil ainda possui fatores que limitam o avanço.

"Os principais estão relacionados à falta de embarcações apropriadas, capacidade insuficiente de terminais de contêineres e de infra-estrutura de acesso e profundidades limitadas nos canais de acesso", afirma Arruda, da Antaq.

As empresas do setor ouvidas pela Reuters citam ainda o preço dos combustíveis como um limitador para o segmento.

"O principal entrave é o bunker, o combustível de navegação. Armadores estrangeiros abastecem no Brasil sem pagar imposto", disse Fernando Real, presidente da Maestra, empresa de cabotagem controlada pela Triunfo Participações. De acordo com ele, as empresas brasileiras pagam PIS/Cofins de 9,25 por cento e o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) dos Estados. "O setor quer isonomia no longo curso", afirmou.

Além disso, Rodrigues, da Mercosul Line, disse que o preço do bunker, fornecido pela Petrobras, segue os padrões internacionais. "Isso é um desafio, porque o combustível representa de 20 a 30 por cento do nosso custo operacional."

O presidente da Maestra afirmou ainda que o setor encontra dificuldades para crescer também porque a cabotagem requer navios de bandeira brasileira, e os atuais estaleiros estão mais focados na produção de embarcações para o setor de petróleo e gás do pré-sal brasileiro.

"Além disso, é preciso abrir novas escolas para a formação de mão de obra marítima", afirmou Real.

De acordo com a Antaq, o Ensino Profissional Marítimo (EPM) é de responsabilidade da Marinha,

que está "tomando providências para aumentar significativamente o número de profissionais marítimos a cada ano".

Fonte: Valor Econômico.

Resolução

Antaq aprova norma para transporte aquaviário

O resumo da resolução nº 843-ANTAQ, de 14/08/2007 que aprova a norma para outorga de autorização à pessoa jurídica que tenha por objeto 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 Apoio Portuário, pode se lida no link abaixo:

http://www.centroscapitales.org.br/Comunicado_ANTAQ.html

Crônica

Qual deveria ser o fim de uma embarcação?

CCB **Fábio** Balbi – CIAGA

fabiobalbi@globo.com

Algumas embarcações marcaram época na Baía de Campos. Foram as desbravadoras. Foram as primeiras a enfrentar adversidades.

A lâmina d'água aumentou e também a exigência por guinchos com mais capacidade de armazenamento e potência.

Os demais equipamentos de convés como *shark jaws*, cabrestantes, *tuggers* e guindastes, precisaram ter suas capacidades aumentadas para poderem manusear equipamentos cada vez maiores e mais pesados.

Com um melhor conhecimento das condições ambientais devido à coleta de dados ao longo dos anos, aumentaram-se os requisitos para carga nas cravações de âncoras e torpedos o que exigiu embarcações com maiores *bollard pull*.

Aquelas embarcações que desbravaram a Baía de Campos em passado recente deixaram de ser a menina dos olhos do *offshore* e passaram a executar funções secundárias. Algumas foram usadas para segurar popa de petroleiros. Outras adaptadas para *oil recover* e *standby*. Outras ainda para servir de apoio às operações de manutenção dos terminais oceânicos.

Depois de muitos anos de bons serviços prestados, estas embarcações estão sendo encostadas e vendidas.

Para aqueles que as tripularam fica a saudade e o desejo que as mesmas tivessem um fim mais digno. Que se tornassem museus ou servissem para treinar novas tripulações. Para aqueles que as operaram ficam as lembranças dos momentos passados a bordo e dos trabalhos executados. Para aqueles que as enxergam apenas como uma chapa de ferro fica o alívio de se livrar de algo antigo e potencialmente perigoso.

Como marítimo, fico triste ao ver nossas embarcações atracadas ou fundeadas na Baía da Guanabara quando ainda poderiam estar servindo a diversos fins em uma costa tão imensa como a nossa. Fico triste em saber que muitos empregos estão deixando de ser gerados. Ao mesmo tempo, fico grato a essas embarcações por terem nos levado com segurança a tantos lugares diferentes. De terem servido, durante tantos anos, de maneira tão dedicada. Os anos deixaram marcas nestas embarcações e chega uma hora em que o descanso é necessário, mas o seu fim poderia ser mais digno do que ser encalhado e cortado em pedaços por pessoas que não conhecem e nem se importam em conhecer sua história.

Muitos dos navios que tripulei hoje não estão mais operando. Foram sucateados, vendidos e cortados. As lembranças destes navios permanecem em minha memória. Sempre lhes serei grato.

E você, o que acha que deveria ser feito dessas embarcações?

Habilidades do Comandante

Comte. **Juarez** Oliveira Lima – CLC
cmtjolima@uol.com.br

Pela minha longa trajetória marinheira costumo dizer que “nenhum Comandante mercante, seja qual for seu grau de experiência, deve se gabar de ser imune aos inexplicáveis lapsos de decisão, cálculo e memórias”, que frequentemente levam ao desastre marinheiros e marinheiras da mais alta reputação e habilidade profissional.

A primeira pergunta que um Comandante deve fazer a si mesmo, ao tomar uma decisão sobre os riscos iminentes de um acidente é: O risco que corro ao tomar uma atitude será mesmo uma necessidade absoluta? Será que vale a pena arriscar meu navio, minha tripulação e todas as outras pessoas a bordo?

O recente acidente ocorrido com o Transatlântico M/V "COSTA CONCÓRDIA" em águas italianas e que teve enorme repercussão na mídia, pode não ser a resposta completa à questão de como se evitar um desastre marítimo, mas é uma tentativa de oferecer aos novos Comandantes algo que eles agora não têm, isto é, uma noção melhor de onde termina a segurança do seu navio e começa o perigo.

Talvez este argumento não seja válido para algumas situações de perigo no mar, mas olhem para o passado (Titanic), e por certo concordarão ou não com as decisões tomadas pelo Comandante do "Costa Concordia". Afinal, salvar vidas humanas depende do conhecimento desse princípio.

A habilidade e critérios necessários para um Comandante manobrar corretamente seu navio com segurança em situações potencialmente perigosas, são atribuídas à sua capacidade, pois, na maioria dos casos, as Regras de Navegação não dizem onde está a linha divisória entre a segurança e o perigo e nem onde está este ponto misterioso em que a própria segurança do seu navio está ameaçada.

Cabe então ao Comandante uma interpretação diferente dos limites "in extremis". Somente ele é quem tem de tomar a decisão final.

Temos hoje instalados nos navios, modernos equipamentos eletrônicos sofisticados, os quais estendem agora os ouvidos e os olhos do navegador à distâncias antes não julgadas possíveis. Portanto, as condições adversas não mais cegam o Comandante como fatores determinantes dos limites da segurança no mar.

Contudo, para os leigos, é quase inacreditável que um navio tão bem equipado com aqueles instrumentos modernos possa colidir com rochedos. No entanto, isto é um caso possível de ocorrer para quem vive no mar. Acidentes marítimos se repetem muitas vezes em muitas partes do mundo e isto representa um problema assustador tanto para um Comandante experiente quanto para um oficial mais moderno.

Infelizmente, o nível de conhecimento e habilidade dos nossos oficiais está diminuindo. A leva daqueles "lobos do mar" de outrora já se escoou. Vários fatores contribuíram para essa parcela drástica como as aposentadorias precoces do homem do mar e a redução efetiva do número de Oficiais a bordo. Além disso, o aumento de tarefas administrativas, burocráticas e técnicas repassadas de terra para bordo, mesmo que julgadas necessárias aos padrões modernos, somou-se à carga que os Oficiais devem suportar, além das qualificações de suas atribuições profissionais a bordo. Hoje é sabido que o tempo disponível para treinamentos efetivos está decrescendo continuamente, ao contrário da burocracia.

E assim, a culpa por acidentes marítimos em número cada vez maior, em uma primeira análise, não cabe aos equipamentos e instrumentos instalados a bordo, mas sim a falha humana por parte dos responsáveis pela condução segura da embarcação.

Torna-se portanto necessário reverter, em curto prazo, essa distorção.

<p>O CCMM ESTÁ DISPONIBILIZANDO UM E-MAIL EXCLUSIVO PARA ASSUNTOS JURÍDICOS DE INTERESSE DOS ASSOCIADOS: diretoriajuridica_CCMM@yahoo.com.br</p>
--

Operação Tubarão

Comte. **Álvaro** José de Almeida Júnior – CLC
presidencia@centrodoscapiates.org.br

Iniciei minha singradura em 1970 na Empresa de Navegação Aliança, pertencente ao grupo Fischer, considerada uma empresa padrão entre as chamadas empresas privadas.

A Aliança se destacava pela conservação de sua frota e pelo tratamento dispensado aos seus tripulantes.

Ao me apresentar, fui designado para o comando do navio “Frigo Tietê”, uma das quatro unidades construídas em estaleiro brasileiro, destinadas ao transporte de carga frigorificada. Os outros três eram: “Rafael Lolito”, “Alberto Cocozza” e “Frigo Tejo”, navios modernos e velozes que se destacavam pela cor branca, padrão de todos os navios frigoríficos.

Em viagem da Argentina para a Europa, mais precisamente, de Baía Blanca para Hamburgo, o chefe de máquinas, saudoso companheiro de longas e memoráveis travessias, Antonio Carlos Muniz, comunicou-me que estávamos com um vazamento no sistema de refrigeração e que ele já havia usado quase todos os cilindros de gás disponíveis, inclusive os de reserva. O gás que mantém o sistema de refrigeração funcionando é o “freon 12”. O navio estava com um carregamento completo de carne e frutas e não podíamos correr o risco de ter a carga deteriorada.

Nessa ocasião, estávamos na travessia do Atlântico, 250 milhas a leste de Fernando de Noronha, mais ou menos na latitude dos Penedos de S. Pedro e S. Paulo.

O porto de recurso mais próximo seria Recife, a quase dois dias de viagem.

Cheguei a cogitar uma arribada quando me lembrei que o “Frigo Tejo” estaria retornando da Europa. Convoquei o rádio telegrafista a contatar o navio irmão e solicitar sua posição. O nosso competente oficial de rádio não tardou com a resposta: para nossa sorte o navio se encontrava a apenas 110 milhas ao norte da nossa posição e se destinava ao Rio de Janeiro.

Entramos em contacto com o comandante Djalma Brochado e perguntamos se ele dispunha de cilindros de gás sobressalentes para nos ceder. Ele confirmou a disponibilidade de seis cilindros, o suficiente para prosseguirmos até Hamburgo sem perigo de perder a carga. Combinamos um *rendezvous point* que ocorreria em apenas 3 horas, considerando a velocidade relativa e os rumos opostos com os navios desenvolvendo 18 nós.

O encontro ocorreu em pleno Atlântico, por volta do meio dia, como previsto. Aproximamo-nos à distância de uma milha com dia claro e mar calmo, como costuma ocorrer naquela região.

O diferencial eram os tubarões que habitam aquelas águas mornas do Atlântico Sul. A área atlântica, a partir do litoral de Pernambuco até a longitude dos Penedos é “habitat” dos temíveis predadores dos mares.

Era relativamente comum, ao cruzarmos o Atlântico, o navio ficar à deriva para sanar algum problema técnico. Nessas ocasiões, nossos pescadores de plantão, tripulantes que levavam sempre grandes anzóis e fortes linhas na bagagem, rapidamente ativavam seus apetrechos. Invariavelmente fígavam tubarões que por vezes excediam 80 quilos e mediam até 1,70m.

Çar um peixe deste tamanho e peso, considerando a borda livre do navio, requer técnica especial. Geralmente isso era feito conduzindo o peixe fígado até o costado, arriando a escada de portaló, colocando o peixe no patamar inferior e, em seguida, suspendendo a escada até atingir o convés principal.

Esse tipo de pesca ocorreu algumas vezes em nosso navio e certamente em outros que navegavam naquela região.

Aproveito a oportunidade para enaltecer a capacidade técnica de nossos oficiais e tripulantes de máquinas que jamais deixaram de resolver, em tempo hábil, todos os problemas que se apresentavam durante as travessias, com eventuais paradas de MCAs ou MCP.

Voltando à nossa operação de transbordo dos cilindros de gás: Mandei o imediato arriar e guarnecer a baleeira e avisei ao comandante Brochado sobre o nosso propósito.

Entre os destacados para a missão estava o eletricitista Sobrinho que, ao ver os tubarões rondando a baleeira, recusou-se a embarcar, refugiando-se no camarote. Foi difícil trazê-lo à minha presença, mas o piloto que recebeu essa missão conseguiu convencê-lo.

Argumentei com ele que a borda livre da baleeira era suficiente para impedir a investida dos tubarões e que todos estariam seguros. Ele resistia. Tive que ser mais enérgico e dizer-lhe que aquilo era uma ordem. Só então o Sobrinho, tremendo como vara verde, desceu a escada de portaló e incorporou-se à tripulação da baleeira.

O eletricista Sobrinho era excelente tripulante e competente profissional. Sua atitude, soube depois, foi motivada por ter perdido um amigo, vítima de ataque de tubarão, na praia de Boa Viagem, em Recife.

Talvez o eletricista Sobrinho tivesse razão em temer pelo cumprimento da missão que lhe estava sendo dada. Naquela mesma região, no final da segunda guerra mundial, por ocasião do afundamento do “Cruzador Bahia” da Marinha do Brasil, pereceram mais de trezentos tripulantes, muitos vitimados por ferozes tubarões. Os poucos que se salvaram encontravam-se espremidos em balsas superlotadas e testemunharam a carnificina. Balsas com capacidade para 18 tripulantes foram recolhidas com apenas meia dúzia de heróicos sobreviventes. Em uma dessas balsas encontrava-se o único dos 18 oficiais do Cruzador que sobreviveu ao naufrágio, o Primeiro Tenente Lúcio Torres que, juntamente com seis ou sete tripulantes, resistiram durante cinco dias em precárias condições, sem água e alimentos, no limite da resistência humana, às investidas dos tubarões. Apenas dez por cento do total de tripulantes do “Bahia” sobreviveram. O Primeiro Tenente Lúcio Torres, como Contra-Almirante, faleceu há dois anos.

A nossa baleeira, com o Sobrinho dominando o medo e cumprindo a sua missão, retornou ao “Tietê” com os seis cilindros de gás freon, permitindo-nos prosseguir viagem para Hamburgo.

Evitamos uma arribada que, além de atrasar a viagem em cinco dias, acarretaria grande prejuízo financeiro à empresa.

O cumprimento, com três apitos longos tradicionais de despedida e de agradecimento ao “Frigo Tejo”, foi debitado à solidariedade que deve existir entre marinheiros em todas as ocasiões, em todos os mares e entre todas as nações.

Quem tem dois tem um; quem tem um...

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

A conhecida máxima marítima do título deste artigo se encaixava como uma luva aos equipamentos do N/T “Bragança” (tóc, tóC, tóC). Não eram raras as vezes em que, apesar da duplicidade ou mesmo triplicidade de equipamentos, ficávamos sem nenhum deles, numa sequência calamitosa de falhas mecânicas e/ou elétricas. Bombas de carga, por exemplo: raramente tínhamos as três disponíveis, prato cheio para recebimento de cartas protesto dos terminais por deficiência na vazão de descarga.

Claro que, algumas vezes, os problemas operacionais surgidos poderiam ser atribuídos à precária manutenção ou até mesmo à má condução, no entanto, a deficiência de instalação de equipamentos daquele navio era tão acentuada que ficava difícil distinguir uma coisa da outra.

Certa ocasião, num intervalo de poucos dias, vivenciamos o colapso total do sistema energético do navio, um verdadeiro descalabro. É preciso muita sorte para passar por uma situação como essa e sair incólume, sem acidentes fatais. Eu me considero uma pessoa de muita sorte. Saí fisicamente ileso após comandar por cinco anos uma unidade reconhecidamente deficiente.

O sistema gerador de energia do “Bragança” era composto por um turbo gerador (acionado pela caldeira de recuperação) e dois potentes diesel geradores. Apenas uma das unidades era suficiente para suportar a demanda de energia com o navio em regime de viagem. Como é possível em uma viagem, ou melhor, em uma perna de viagem (mais ou menos quinze dias), perder os três equipamentos e enfrentar um apagão total? Parece impossível, mas foi o que aconteceu conosco.

A viagem programada era sair do Rio em lastro e carregar combustível em Madre de Deus (Salvador/BA) para a Filadélfia, Pensilvânia, (EUA). Isto em 1980. Já na saída do Rio, fora de barra, o turbo gerador, que estava em paralelo com um diesel gerador, deu o fora. Não me lembro o que foi. Simplesmente ficou fora de operação. Passamos então da fase do quem tem três tem dois para a fase do quem tem dois tem um.

O carregamento em Madre de Deus foi dentro da normalidade, mas, dois dias após a saída para a Filadélfia, um dos dois diesel geradores que estava na barra deu também o fora. Uma sobre velocidade fez voar partes do equipamento pra todo lado, felizmente não atingindo ninguém. A máxima agora entrava em outra fase: a de quem tem um não tem nenhum. Como cumprir a programação de chegar aos EUA, demandar o Rio Delaware, atracar ao terminal e operar na descarga do combustível com um só gerador? Não seria aconselhável arribar, enquanto ainda estávamos no litoral brasileiro, restabelecer o sistema de energia e fazer a viagem com segurança? A prudência diria que sim, mas a pressão comercial pesava muito. Para a companhia essa alternativa estava fora de cogitação. Mais um risco a ser enfrentado, dentre tantos outros. Quem sabe o pessoal de bordo não recuperaria o turbo gerador? Prosseguimos a viagem, claro, com o conhecimento da companhia e com o registro no Diário de Convés.

Véspera da chegada na Filadélfia e o navio, em matéria de geração de energia, continuava na fase do quem tem um não tem nenhum. Tratando-se do “Bragança” a tendência pendia, infelizmente, para a segunda alternativa. Continuávamos apenas com um diesel gerador e a esperada recuperação do turbo ficou nisso mesmo: na esperança. Que fazer? Arriscar a manobra com apenas um gerador ou avisar a Coast Guard americana da nossa periclitante situação?

Em decisão conjunta (conscientemente errada) com o Chefe de Máquinas resolvemos arriscar. “Um gerador só aguenta” – garantiu ele.

Não havia vaga no terminal. Segundo o agente, o navio deveria fundear na embocadura do Rio Delaware e aguardar o práctico para o dia seguinte quando demandaríamos o rio para a atracação.

Fundeamos pela manhã conforme previsto.

As acomodações do Comandante/Armador do “Bragança” ocupavam praticamente um convés inteiro. Era o convés da chaminé onde, num pequeno compartimento, se encontrava instalado um gerador de emergência. Durante a madrugada fui despertado pelo barulho do gerador acionado. Pulei da cama. No camarote, verifiquei, apenas as luzes de emergência encontravam-se acesas. O caos acabara de ser instalado. O único diesel gerador restante deixou-nos na mão. Queimou o alternador, soube depois.

Não quero cansar o leitor com detalhes, mas é fácil imaginar a terrível situação que tivemos de enfrentar. Fundeados no litoral americano, carregados com combustível e impossibilitados de qualquer manobra por total colapso do sistema energético do navio. Todos conhecem o rigor da US Coast Guard. Felizmente era verão. O gerador de emergência não tinha capacidade para sustentar a carga do navio. Adotamos a tática de manter o funcionamento da cozinha (fogão elétrico) durante o dia e as câmaras frigoríficas durante a noite. As negociações com a Coast Guard eram difíceis. Colocar um gerador a bordo, na popa, com o navio carregado, nem pensar. A muito custo conseguimos autorização para amarrar uma barça na popa com um gerador que passou a fornecer energia para o navio. Bem a tempo. O nosso gerador de emergência já estava nas últimas.

Uma firma foi contratada para efetuar os reparos emergenciais com o navio fundeado e enviou para bordo quatro funcionários ingleses, todos oficiais de máquinas (engineers). O alternador não pôde ser enviado para terra para enrolar. A Coast Guard não permitia. A alternativa então foi recuperar um diesel gerador e o turbo. Era o mínimo aceitável pelas autoridades portuárias para a operação do navio. O diesel gerador que teve seu alternador queimado foi canibalizado para o reparo do outro da sobre velocidade. Alguns dias foram levados para a conclusão dos reparos, bem sucedidos. O turbo foi o primeiro a ser reparado, em cerca de duas horas, mas foi preciso aguardar a prontificação de um diesel gerador (o mais demorado) para poder acender o navio e colocar a caldeira na linha.

Felizmente deu tudo certo. Subimos o Delaware, atracamos no terminal, operamos na descarga do combustível para os americanos e desembarcamos os “engineers” ingleses sem mais anormalidades.

Livre-me de mais uma no “Bragança” (tóc, toc, toc).

Histórias do Mar

Homens do mar

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



Custos em alta levam Atlântico Sul a prejuízo bilionário

Uma mistura explosiva de receitas em queda livre com custos e despesas em disparada levou o Estaleiro Atlântico Sul (EAS) a um prejuízo de R\$ 1,47 bilhão em 2011.

Nesse cenário, a empresa, controlada meio a meio pela Camargo Corrêa Naval Participações e pela Construtora Queiroz Galvão, não conseguiu cumprir índice de cobertura do serviço da dívida com o BNDES e o Banco do Brasil.

A lista de problemas do EAS confunde-se com o renascimento da indústria brasileira de construção naval. O primeiro navio construído, o emblemático João Cândido - batizado pelo ex-presidente Luís Inácio Lula da Silva com grande estardalhaço, foi lançado ao mar com problemas.

Camargo Corrêa e Queiroz Galvão compraram, em março, a participação da Samsung (6%) no estaleiro e agora negociam às pressas com os japoneses a entrada de um consórcio formado por IHI (ex-Ishikawajima) e Mitsui, com a Mitsubishi correndo por fora.

No balanço, a EAS informa que "enfrentou dificuldades técnicas e operacionais, incluindo o superdimensionamento e a falta de mão de obra qualificada para concluir o navio João Cândido e a plataforma P-55".

Essas dificuldades acarretaram diversos problemas, entre eles o atraso na construção dos navios e da plataforma. Também obrigaram o estaleiro a fazer uma "revisão e consequente redução das margens de lucratividade de parte dos projetos de construção dos navios; assim como necessidade de aporte financeiro dos acionistas para manter suas operações".

Entre as principais causas do prejuízo, segundo uma fonte, está a decisão de iniciar a construção do João Cândido e do casco da P-55 antes do estaleiro ficar pronto, o que prejudicou drasticamente a produtividade.

O atraso na entrega dos dois guindastes que, juntos, são capazes de içar 2,7 mil toneladas de carga, também foi crucial. O primeiro chegou em 2009 e o segundo, apenas no ano passado.

A especialização da mão de obra foi outro revés, já que foi necessário treinar entre cinco mil e seis mil soldadores que antes trabalhavam em canaviais. O acordo com o Estado não permitia contratar fora de Pernambuco. Fonte: Valor Econômico - Redação

Forbes coloca Petrobras como a 10ª maior empresa do mundo.

A Petrobras é a décima maior empresa do mundo, segundo ranking divulgado pela revista Forbes, encabeçada pela petroleira Exxon Mobil. A estatal é a única empresa latina a figurar entre as dez primeiras da lista da publicação americana.

Nas primeiras colocações do ranking, predominam empresas dos ramos petroleiro e bancário. Destaque para JPMorgan Chase (2º), Royal Dutch Shell (4º), HSBC (6º) e Petro China (7º).

Entre as cem maiores empresas do mundo, aponta a Forbes, cinco são brasileiras. Além da Petrobras, constam da lista Itaú Unibanco (30º), Bradesco (43º), Banco do Brasil (54º) e Vale (56º).

A Forbes utilizou como critérios na elaboração da lista o valor de mercado, as vendas, os lucros e ativos das empresas.

Fonte: Valor Econômico.

Obras do Terminal de Passageiros do Porto de Salvador serão iniciadas.

O Ministro dos Portos, Leônidas Cristino, oficializou dia 19/04, a vencedora da licitação para a construção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Salvador. A obra será executada num prazo aproximado de 13 meses pela Chroma Construções e custará R\$ 30,2 milhões.

A proposta foi validada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Pelo projeto, o empreendimento terá vista panorâmica para a Baía de Todos os Santos, com centro gastronômico e de lazer numa área de 3.400 m², onde atualmente funcionam os galpões 1 e 2.

Abrirá o embarque e desembarque com espaço para check-in e check-out, alfândega, área de despacho de bagagens, espaço de convivência, restaurante e local para instalação dos postos de órgãos ligados à atividade portuária. Além disso, terá mais 5.600 m² para estacionamento de carros de passeio, ônibus, vans e táxis. O Porto de Salvador receberá ainda investimentos na ampliação do quebra-mar norte e construção do segundo terminal de contêineres.

Fonte: Correio da Bahia - Redação

Conversão de cascos de plataformas

No dia 07/05/2012 a Petrobras assinou contrato com o consórcio formado pelas empresas OAS, Odebrecht e UTC para conversão de quatro navios do tipo VLCC (Very Large Crude Carrier) nos cascos das futuras plataformas P-74, P-75, P-76 e P-77, destinadas às áreas da Cessão Onerosa.

A Cessão Onerosa é o contrato firmado entre a Petrobras e o governo federal, que prevê a negociação de barris de petróleo que serão retirados de seis campos do pré-sal.

As obras serão realizadas no Estaleiro Inhaúma, no Rio de Janeiro (RJ), que foi arrendado pela Petrobras e está sendo reformado para atender às demandas da companhia.

Cada plataforma terá capacidade de produzir até 150 mil barris de petróleo por dia e de comprimir 7 milhões m³ de gás natural por dia. Elas deverão operar nos prospectos de Franco e Nordeste de Tupi, localizados no pré-sal da Bacia de Santos.

As obras de conversão deverão ser iniciadas em junho.



Oman Shipping reforça VLOCs após susto com valemox.

Quatro VLOCs em construção pela Oman Shipping para fretamento a longo prazo para a mineradora brasileira Vale receberam reforço adicional, após a confirmação da avaria do Vale Beijing no ano passado.

No entanto, o armador Omani disse que os ajustes feitos foram pequenos e que a empresa tem plena confiança de que todos os navios de 400.000 Tpb que deverão ser entregues este ano pela Rongsheng Heavy Industries, são estruturalmente seguros.

A empresa enfatizou que o design era diferente do Vale Baijing que foi construído pela STX uma vez que a concepção foi submetida a várias análises.

Embora os VLOCs no programa de construção dos valemox compartilhem características tais como tamanho e dimensões, cada um dos estaleiros envolvidos tem sua própria concepção e forma de construir os elementos do casco.

Já havia sido dito que qualquer fragilidade do Vale Baijing não seria repetida em navios construídos em outros estaleiros e a Oman Shipping informou ao Lloyd's List que qualquer comparação seria falsa.

No entanto ele admitiu que a Det Norske Veritas, principal classificadora para o projeto, havia levantado "pequenas preocupações" que já haviam sido solucionadas.

As preocupações incluíam escantilhões em uma área do navio que havia sido reforçada.

"Nós não temos problemas", disse um porta voz da empresa. "As sociedades classificadoras e os construtores discutiram conosco exaustivamente garantindo que os navios são seguros e estamos bastante satisfeitos com as respostas que foram dadas".

Fonte: Lloyd's List

Foi preciso uma aldeia.

Anciãos tribais de uma pequena aldeia da Somália foram bem sucedidos onde o comando da Nato e os melhores advogados de Londres falharam. Segundo relatos na imprensa somali, o navio "Leila" de 1.357Tpb, construído em 1973, foi liberado por um resgate insignificante de 250.000 dólares, depois que anciãos de Hobyo intervieram para recuperar carga pertencente a comerciantes da Somalilândia.

O sequestro do "Leila" é mais uma prova da incompetência dos piratas que tomaram o navio. Com uma carga a bordo com valor estimado em mais de US\$ 2 milhões e o próprio navio, de valor não menos distante, as chances de um resgate tão baixo pareciam nulas.

No entanto, a maneira pela qual o sequestro foi resolvido, também aponta para uma forma de combate à pirataria.

Tem havido muita conversa baseada em ação militar contra gangues de piratas e, ainda que o Lloyd's List não se oponha a essa ação, a decisão de levar a luta contra a pirataria em terra pode custar caro.

O incidente "Leila" mostra que os somalis podem ser cooptados para a luta contra a pirataria, se eles acreditarem que isso é do seu interesse.

Cultivar aliados em um ninho de vespas político é difícil, mas o incidente "Leila" mostra que uma única aldeia predisposta com a nossa causa pode ser mais eficaz do que meia dúzia de navios de guerra da Otan.

Fonte: Lloyd's List



A COLUNA DO LEITOR

e-Revista do CCMM em crescimento

Caro amigo Ventura.

A nossa sempre aguardada Revista Eletrônica do Centro dos Capitães está crescendo espetacularmente em sua qualidade. Com seus ilustres articulistas, está fadada a se transformar num ponto conspícuo na NET, num divisor de águas. É simplesmente um fiel retrato do Centro dos Capitães, instituição das mais respeitadas em nosso meio marítimo e naval. A Revista é fruto de seu trabalho pessoal, onde aplica muita dedicação e sua experiência de vida no mar, também longa e profícua. Parabéns ao seu admirável esforço. Bem sei quanto trabalho há numa belíssima publicação como esta. Mérito seu e reflexo do notável comando do Centro, por parte do querido Comandante Álvaro.

Um abraço,

Fábio Mello Fontes – Dir.-Presidente da Praticagem de Santos por e-mail em 27-04-2012

Nota da Redação: O crescimento mencionado se deve aos nossos colaboradores dentre os quais se destaca o próprio articulista.

Consciência pesada

Estimado amigo Capt. Ventura.

“Gratidão é o sentimento que mais depressa envelhece”
(Aristóteles - F. Grego: 384-322 A.C.)

Encimei esta mensagem que ora lhe envio movido um tanto pela consciência pesada que me fustiga por não ter ultimamente acusado/agradecido sua deferência pelo envio constante e pontual da Revista Eletrônica que tanto prazer, ensinamentos e distração me oferece. Uma verdadeira ingratidão e mais ainda, uma falta de educação, pois aprendi com meus pais que insistiram quando de minha educação, ser esta a maneira correta de agir quando se recebe algum presente ou que o valha, traduzindo um gesto amigo! Mesmo assim, isso não é desculpa para não ter-lhe agradecido pelas remessas.

Gostei muito do seu artigo “Ponte Rio-Niteroi em Perigo” - onde descreve todas as sensações pelas quais passa um Comandante (e só ele) responsável por uma fortuna que lhe é confiada, além de bens de terceiros e principalmente vidas humanas! Conheço bem essas aflições já que num dia inesquecível de 28 de dezembro de 1960, ao demandar o porto de Santos, já com práctico a bordo, apesar de todos os esforços possíveis e obediência às regras para evitar o infausto acidente, fui abalroado pelo cargueiro inglês da Mala Real o "Tuscany" que, por incrível que possa parecer, seguia para o Rio Grande do Sul e não poderia estar na rota de colisão! Bem isso é passado e acontece com quem anda no mar. Eu comandava o "Loide-Chile". Todos os demais artigos, também muito bons e interessantes!
Georg Maier – por e-mail em 11/05/2012

Assine nosso Rol de Equipagem

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

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

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

Você poderá fazer isso virtualmente visitando nosso site: www.centrodoscapitães.org.br

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

O “V” da Vitória e a 5ª Sinfonia de Beethoven

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



As notas do primeiro movimento da 5ª Sinfonia de Beethoven serviram de prefixo, durante a Segunda Guerra Mundial, às transmissões da BBC de Londres sobre as notícias da guerra. Essas notas soam mais ou menos assim: TAM TAM TAM TAAAM (. . . _) que vem a ser a letra “V” do Código Morse.

Mas o que é isto? Uma obra de Beethoven, um alemão, servindo de inspiração ao noticiário da principal estação de rádio inglesa? Pode ser estranho, porém, justifica-se porque a música, não obstante os direitos autorais, etc., é de domínio universal. Pertence a todos.

Há algum tempo, assistindo a comemoração do Dia da Vitória no Monumento aos Mortos da Segunda Guerra, fiquei surpreso ao ver a banda de música do Exército Brasileiro desfilando ao som da música Lili Marlene. Ora, essa música é também alemã. Era cantada pelos soldados alemães nas trincheiras da Primeira Guerra Mundial nos momentos de trégua. Na Segunda Guerra o general Rommel também adotou a melodia. Ela foi celebrizada pela atriz alemã Marlene Dietrich e sua letra, em alemão, foi traduzida para vários idiomas. Tornou-se o hino universal do soldado da infantaria.

CCMM homenageia diretor da DPC



Em concorrido almoço na cobertura do Hotel Guanabara Palace, no centro do Rio de Janeiro, onde estiveram presentes várias autoridades civis e militares, dentre as quais os ex-ministros Euclides Quandt de Oliveira, das Comunicações e Arnaldo Leite Pereira, do Estado Maior das Forças Armadas, ex-diretores da DPC, Armadores, representantes da comunidade marítima e associados do CCMM, o Centro dos Capitães da Marinha Mercante homenageou o Vice-Almirante

Eduardo Bacellar Leal Ferreira que está deixando a Diretoria de Portos e Costas para assumir o cargo de Comandante em Chefe da Esquadra.

O Almirante Leal Ferreira teve destacada sua atuação na DPC através de pronunciamentos do ex-senador e Presidente da Transpetro Sérgio Machado, do Presidente do Sindmar, Severino Almeida, que lhe fez entrega de um troféu do Sindicato e pelo Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, CLC Álvaro José de Almeida Junior, que também lhe entregou uma placa comemorativa.

Em seu pronunciamento o Comandante Álvaro destacou que “Hoje, homenageamos um brasileiro que entende que caráter, ética e honra são atributos morais alicerçados na dignidade humana” e lembrou num trecho do seu pronunciamento: “Almirante Leal Ferreira, o erro não nos preocupa, ele decorre, por vezes, do desejo de acertar. O que nos agride e enfraquece é a omissão, esta é um produto do medo de assumir responsabilidades. Isso jamais ocorreu em vossa gestão à frente da DPC”.

Discorrendo sobre a brilhante carreira do Almirante Leal Ferreira, Álvaro destacou a Diretoria de Portos e Costas como tendo sido “um de seus maiores desafios na extensa folha de serviços prestados à Marinha do Brasil, pela complexidade dos problemas que apresenta”.

Sobre a sua nova comissão de Comandante em Chefe da Esquadra, Álvaro ressaltou:

“Estamos certos Almirante que, qualquer função que Vossa Excelência assumir nos altos escalões da Marinha, estará pugnando por uma Marinha Mercante forte e competitiva. Um país, que se situa entre as seis maiores economias do mundo, não pode prescindir de um Poder Marítimo à altura do seu desenvolvimento. Afinal, aprendemos e acreditamos que “forte é a nação que é forte no mar.

Ver íntegra do discurso em:

http://www.centrodoscapiates.org.br/CCMM_01_Bem_Vindos.htm

Diretoria de Portos e Costas – Passagem de Comando.

Em cerimônia militar realizada no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, com a presença de inúmeras autoridades civis e militares e desfile do corpo de alunos do CIAGA, foi realizada no dia 02/05/2012 a passagem de comando da Diretoria de Portos e Costas – DPC, do Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira ao Vice-Almirante Ilques Barbosa Júnior. A cerimônia foi presidida pelo Almirante-de-Esquadra Gilberto Max Roffé Hirschfeld, Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação.

Antes da passagem de comando mencionada, no dia 16/04, os Vice- Almirantes Leal Ferreira e Ilques Barbosa receberam com um *brunch* na DPC, o Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, CLC Álvaro José de Almeida Junior, acompanhado de quatro diretores do CCMM.

O encontro serviu para estreitar os laços de afetividade e bom relacionamento entre a Autoridade Marítima, os Capitães e oficialidade mercante em geral.

Sá Leitão eleito Vice-Presidente do Comitê Legal da IMO

Na 99ª sessão do Comitê Legal da Organização Marítima Internacional – IMO, realizada em Londres no período de 16 a 20 de abril, foi eleito por aclamação para Vice-Presidente do Comitê Legal da IMO, para o ano de 2013, o Dr. Walter Sá Leitão, Capitão de Longo Curso e membro do Centro dos Capitães da Marinha Mercante.

Da agenda dessa sessão constavam matérias de grande importância para a comunidade marítima brasileira, tais como:

- Emenda dos limites de responsabilidade do Protocolo de 1996 à Convenção sobre Limitação de Responsabilidade por Reclamações Marítimas de 1976, (CLRRM 96) (LLLC 96);
- Provisão de Garantias Financeiras nos casos de abandono, lesões corporais, morte de marítimos face a entrada em vigor da Convenção da OIT sobre Trabalho Marítimo, 2006;
- Tratamento justo de Marítimos no caso de um acidente marítimo;
- Pirataria;
- Análise das matérias de responsabilidade e indenização relacionadas com danos de poluição transfronteiriça originária de atividades de exploração e de produção fora da costa, e o exame de revisão da Diretriz Estratégica 7.2;

Ver íntegra em: http://www.centrodoscapiates.org.br/IMO_News.html

Grupo Pelicano Mercante reúne-se em Cabo Frio



Em aquecimento para o Woodstock III, novembro próximo, o Grupo Pelicano Mercante reuniu-se em Cabo Frio, no Hotel La Brise, nos últimos dias 4/5/6 de maio.

O sucesso do evento é uma continuidade dos anteriores que a cada realização reúne um maior número de membros sempre com maior organização e animação dos participantes que inovam e se renovam a cada encontro.

Estão de parabéns os organizadores que nos proporcionam tão gratificante conagraçamento.

Dentro do espírito descontraído, amigável e de extremo bom humor e inteligência na correspondência entre os membros do Grupo Pelicano Mercante, um deles, Leopardi, chamou carinhosamente nosso colega Ivan Draxcler de velho rabugento aos 73.

Vejam sua resposta:

Estou Velho e Daí? (*)

"Eu nunca trocaria meus amigos surpreendentes, minha vida maravilhosa, minha amada família por menos cabelo branco ou uma barriga mais lisa. Enquanto fui envelhecendo, tornei-me mais amável para mim, e menos crítico de mim mesmo. Eu me tornei meu próprio amigo... Eu não me censuro por comer biscoito extra, ou por não fazer a minha cama, ou para a compra de algo bobo que eu não precisava, como uma escultura de cimento, mas que parece tão "avant-garde" no meu jardim. Eu tenho o direito de ser desarrumado, de ser extravagante.

Vi muitos amigos queridos deixarem este mundo cedo demais, antes de compreenderem a grande liberdade que vem com o envelhecimento.

Quem vai me censurar se resolvo ficar lendo ou jogando no computador até as quatro horas e dormir até meio-dia? Eu dançarei ao som daqueles sucessos maravilhosos dos anos 60 & 70, e se eu, ao mesmo tempo, desejo chorar por um amor perdido... Eu vou.

Vou andar na praia em um calção excessivamente esticado sobre um corpo decadente, e mergulhar nas ondas com abandono, se eu quiser, apesar dos olhares penalizados dos outros no jet set.

Eles, também, vão envelhecer.

Eu sei que eu sou às vezes esquecido. Mas há mais algumas coisas na vida que devem ser esquecidas. Eu me recordo das coisas importantes.

Claro, ao longo dos anos meu coração foi quebrado. Como não pode quebrar seu coração quando você perde um ente querido, ou quando uma criança sofre, ou mesmo quando algum amado animal de estimação é atropelado por um carro? Mas corações partidos são os que nos dão força, compreensão e compaixão. Um coração que nunca sofreu é imaculado e estéril e nunca conhecerá a alegria de ser imperfeito.

Eu sou tão abençoado por ter vivido o suficiente para ter meus cabelos grisalhos, e ter os risos da juventude gravados para sempre em sulcos profundos em meu rosto.

Muitos nunca riram, muitos morreram antes de seus cabelos virarem prata.

Conforme você envelhece, é mais fácil ser positivo. Você se preocupa menos com o que os outros pensam. Eu não me questiono mais.

Eu ganhei o direito de estar errado.

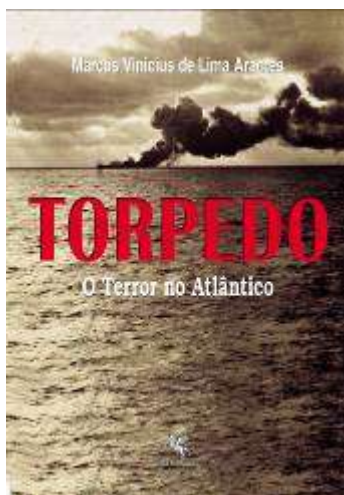
Assim, para responder sua pergunta, eu gosto de ser velho. Ela me libertou. Eu gosto da pessoa que me tornei. Eu não vou viver para sempre, mas enquanto eu ainda estou aqui, eu não vou perder tempo lamentando o que poderia ter sido, ou me preocupar com o que será. E eu vou comer sobremesa todos os dias (se me apetecer).

Que nossa amizade nunca se separe porque é direto do coração!"

(*) O autor do texto, que já circula na Internet sem nomeação, é o OSM Ivan Draxcler residente no Recife onde é tradutor.

Livros

“Torpedo” lançado



Torpedo – O terror no Atlântico, livro do nosso colaborador Marcus Vinicius, teve seu lançamento realizado em concorrido coquetel oferecido pelo Sindmar em seu salão de eventos no dia 07/05/2012.

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 adquirir o livro deve entrar em contato com o Vinicius pelo e-mail mv.arantes@hotmail.com

NOTA DE FALECIMENTO

José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe)

Prático de Aracaju

Deixou-nos, aos 85 anos, no dia 26/04, o mais carismático e querido prático brasileiro.

José Martins Ribeiro Nunes, mais conhecido como Zé Peixe, era prático de Aracaju e figura lendária, não só na região, como em todo o Brasil.

Na verdade, a fama de Zé Peixe extrapolava as nossas fronteiras. Manobrando navios de várias nacionalidades que aportavam na capital sergipana, Zé Peixe impressionava os Comandantes das mais diversas bandeiras que transitavam o que vem aos quatro cantos do mundo.

O inusitado do famoso prático era sua forma de embarcar e desembarcar dos navios. Dispensava as tradicionais embarcações de apoio e fazia isso a nado. O mais impressionante era o seu desembarque. Normalmente se atirava da asa do passadico dos navios para assombro de todos a bordo e, em vigorosas braçadas, chegava a terra, muitas vezes depois de quatro horas.

Inúmeros Comandantes membros do Centro dos Capitães da Marinha Mercante tiveram a honra de ser atendidos e orientados pelo competente profissional e disso jamais se esquecerão.

O corpo de Zé Peixe foi velado na Capitania dos Portos de Sergipe de onde saiu o féretro.

As praticagens e a Marinha Mercante brasileira lamentam a perda de tão querida figura.

À família enlutada e aos sergipanos em geral os sentimentos do CCMM.

DISPONÍVEIS NO SHOPPING CCMM

LIVROS

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

BRINDES

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

BOTON COM LOGOTIPO DO CCMM – R\$ 5,00

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

BONÉ COM LOGOTIPO DO CCMM – R\$ 15,00

FACILIDADES CCMM

ASSISTÊNCIA JURÍDICA

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

ASSISTÊNCIA ODONTOLÓGICA

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

ASSISTÊNCIA ORTOPÉDICA

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

PENSAMENTOS INESQUECÍVEIS

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

-Michelangelo Buonarroti (1475 – 1564)

PROVÉRBIOS POPULARES

TRADUÇÃO LIVRE

Appearances are deceiving.

As aparências enganam.

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