



REVISTA



ELETRÔNICA



RIO, 15/03/2017

No. 142

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

On-line

TRIMESTRAL

CCMM - Campanha da Sede Própria

O Centro dos Capitães está disponibilizando uma conta bancária com o objetivo exclusivo de captar recursos de doações de pessoas físicas e jurídicas para a aquisição de sua Sede Própria, conforme estabelecido no Termo de Constituição de Fundo Financeiro assinado em 24/03/2014. Sua contribuição é bem-vinda.

Seguem os dados:

Banco Bradesco - Conta Poupança

Agência: 2579-8

No. da Conta: 1002270-3

1 – O almoço de confraternização mensal do CCMM será na próxima quarta-feira (15/03) no Hotel São Francisco. Compareça.



LEIA NESTA EDIÇÃO:

4 | O Retorno da Revista Eletrônica

CLC Álvaro José de Almeida Junior

4

5 | Carta ao Comte. Ventura

CLC Wesley Collyer

5

8 | Carta de Agradecimento Família Ventura

Marcelo Ventura

8

09 | Deu na Imprensa - A União lucraria se investisse no pré-sal com a Petrobras

09

11 | Deu na Imprensa- Estaleiros buscam apoio de prefeitos de municípios que abrigam fornecedores

11

13 | Incorporação do Estandarte da Marinha Mercante Brasileira no Pavilhão Nacional do CIAGA

13

15 | Porta-aviões “São Paulo” será desativado pela Marinha do Brasil

15

17 | Centro de Capitães da Marinha Mercante realiza workshop para montar Plano Estratégico- 2016- 2019

CLC Jones Soares

17

18 | Leme de Alta Performance – Facilidades e Perigos

CLC Ricardo Monteiro

18

22 | Um Blog Interessante – Em viagem 06/12/16

22

24 | Crônica Mercante

Notícias Venturosas

CFM Edson Areias

24

Histórias da Marinha Mercante

26 | A Esquecida navegação Astronômica
CLC – Alberto Pereira de Aquino

26

Anos Dourados da Marinha Mercante

29 | A Linha do Mediterrâneo
CFM (Eng) Marcus Vinicius de L. Arantes

29

Arte, Cultura & Eventos

33 | Feche a Porta
CLC Wesley Collyer

33

Lembranças, Músicas e Perfumes

35 | Téuda e Manteúdas VS Amante Artificial
CLC Ernani A.M. Ribeiro

35

Nota Fúnebre

36 | Duplo Adeus

36

Última Página

37 | Final dos Tempos
CLC Rômulo Augustus P. de Souza.

37

40 | Posse da Nova Diretoria CCMM

40

Comentário de abertura

O retorno da nossa Revista eletrônica é uma homenagem ao seu fundador: Capitão de Longo Curso Luiz Augusto Ventura.

A morte do nosso colega, companheiro e amigo, deixou uma lacuna inculpável em nossa Associação.

Pessoas como Ventura não morrem. Navegam para o alto numa nuvem de saudade.

Marinheiro de primeira hora, cedo iniciou sua travessia profissional, suas singraduras sempre foram traçadas com a régua paralela da retidão, determinação e ética, qualidades que exaltam e dignificam o ser humano.

Nós o chamávamos de herói pelo salvamento de 29 náufragos, realizado sob mau tempo no mar Índico, quando comandava o N/T “Jurupema” da FRONAPE.

Os destemidos marinheiros realizam operações ousadas e retornam ao seu destino com segurança e a satisfação do dever cumprido.

Na esteira de sua vida profissional, o Comandante Ventura nos deixa exemplos de dignidade e patriotismo.

O mar é azul... O céu também.

Álvaro José de Almeida Junior

Presidente do CCMM

Carta ao Comte. Ventura (ou, um registro para a memória da Marinha Mercante Brasileira)

Wesley Collyer*
*Old sailors never die...
they just fade away.*
(antigo aforismo marinho)

Meu amigo Ventura,

Em sua modéstia, certamente você acharia desnecessário alguém escrever uma carta registrando suas realizações e seus méritos.

Justifico. Nosso país não tem o hábito do registro e, como você sabe, a passagem do tempo faz a recordação chegar apenas através do coração.

Você, amigo, deixou atrás de si, e à flor de nossa memória, uma esteira luminosa de realizações, em que se misturam, com a mesma intensidade, ética e sobriedade, liderança e caráter, conhecimento e modéstia – tudo que faz especial um ser humano.

Antes que a memória se apague, eis-me aqui para, mesmo parcialmente – porque você não cabe em uma carta – lembrar o ser humano extraordinário que Deus nos permitiu conhecer, admirar e amar. Esta carta, portanto, não tem um só destino, dirige-se também à memória da nossa Marinha Mercante.

Formado Oficial em 1961, você foi admitido no ano seguinte na Frota Nacional de Petroleiros, hoje Transpetro. Seu primeiro comando ocorreu treze anos depois e continuou por mais 23 anos. Aposentou-se em 1993, mas voltou ao mar em 1994 no comando de um navio estrangeiro, e em 1996, comandou o “Jurupema”. Navegou cerca de 2 milhões de milhas, ou mais de 92 voltas em torno da Terra.

Homem de muitos saberes e fazeres, você comandou navios petroleiros e minero-petroleiros (um deles, maior do que o comprimento de três gramados do Maracanã), foi Inspetor de Segurança Operacional em terminais petrolíferos, Vice-Presidente e Diretor do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, editor e redator da Revista Eletrônica. Aliás, seu trabalho à frente da revista foi extraordinário. Ajudou a revelar e aproximar aqueles que fazem ou contam a história da Marinha Mercante. Nossa incompreendida – porque desconhecida – profissão passou a contar com registros tão importantes que nem mesmo nós avaliamos o quanto serão úteis no futuro, aí incluídas suas abalizadas opiniões.

Amante da boa leitura, apreciador da música e das artes e cômico de ouro, seus filhos o definem como “pai fabuloso”, que ao ser recordado, traz ao pensamento as palavras que melhor o definem: honestidade, sobriedade, equilíbrio, carinho, e as expressões “presença constante”, “segurança que nós precisávamos”, “ensinou-nos a lidar com as piores situações com precisão e sem afobamento”.

Dizem eles que “a saudade era recompensada a cada retorno: as histórias, as fotografias, as aventuras... cada detalhe que escutávamos, era um filme que fazíamos na cabeça”. E falam também de seu amor pelo mar, que chegou até eles.

A propósito, um dado muito importante para os que não conhecem a vida de um profissional mercante: você calculou quanto tempo, em 34 anos de viagens, teria passado em casa; somou férias, intervalos de viagens, cursos, reparos no Rio e – você lembra bem – deu menos de quatro anos! Ainda assim, seus filhos citam a sua presença constante na vida deles, o que confirma Gibran: “a lembrança é uma forma de encontro”.

“Em meio a tantas despedidas”, você não pôde desfrutar do que faz doce a vida de um homem: envelhecer ao lado da mulher amada e ver os filhos crescerem. Mas Deus o

compensou. Você esteve ao lado dela quando mais ela precisou e seus três filhos os amam enormemente e honram suas memórias.

Os que conheceram sua trajetória profissional usaram palavras semelhantes às de seus filhos. Ouvi quatro Inspetores Gerais da Frota, um presidente do Centro dos Capitães e um Superintendente-Geral da Fronape. Vou resumi-las: dignidade, serenidade, profissionalismo, competência. A minha opinião é que você se diferenciou pela mescla de competência com modéstia, que, aliadas à vitória sobre os desafios, fazem de você, um dos grandes vultos da Marinha Mercante brasileira.

O destino, certamente sabendo que “águas mansas não fazem bons marinheiros”, lhe instigou com raras provocações – e em todas você foi vitorioso. Em 1976, em nosso Rio-Mar, resgatou trinta pessoas de uma embarcação abalroada; na costa da Bahia, salvou quatro pescadores que já não tinham mais suprimentos. No longo-curso, navegou por áreas de risco de pirataria e de furacões; no comando do NT “Bragança” – navio de pouca sorte, cujo nome foi mudado para “Bauru”, para ver se fugia dos problemas – você enfrentou e venceu um incêndio a bordo, passou sob a ponte Rio-Niterói sem máquinas, e por falta delas, quase colidiu com o terminal de São Sebastião. No Oriente Médio, participou *in loco* da maioria dos conflitos, desde a Guerra dos Seis Dias (1967), da Líbia (1986), a Guerra Irã-Iraque (1980/88), até a Guerra do Golfo (1990/91) e nesta, foi o primeiro navio brasileiro (entre vários outros que ali estavam para carregar petróleo) a penetrar na área conflagrada. Em 1983, no comando do NT “Bragança”, você foi atacado por piratas no Porto de São Sebastião e, como disse, “Só não morri por pura sorte”.

Em 2016, você teve uma parada cardíaca por oito minutos! E quase assinou o rol no navio de São Pedro, como narrou em um artigo. Parece que viver é mais difícil que morrer, não é mesmo, amigo? Afinal, dizia Maiakovski que “A morte é fácil/ O difícil é a vida/ E o seu ofício”.

Entendo que seu desafio maior foi o resgate dos tripulantes do cargueiro “Sundance”, no Oceano Índico, em 1996, com ventos de quase 100 km/h. Foram vinte horas de tensão, desde o primeiro Mayday recebido (quando você determinou a mudança de rumo) – aí incluídas quase doze horas de salvamento – até o instante em que você se convenceu que não havia como encontrar os dois naufragos que o mar levou. Daqui de fora, nem imaginamos o quanto isto lhe doeu: embora a decisão seja sempre do comandante (já disseram que é a profissão mais solitária do mundo), você contatou o Centro de Coordenação de Salvamento, que respondeu: “Se você acha impossível localizar os dois tripulantes [...]”, e deixou a decisão com você. Aliás, a decisão sempre é do comandante. Você decidiu e voltou ao rumo original. Havia salvado 27 vidas.

Por este ato, a Presidência da República lhe concedeu a Medalha de Distinção. Ao se referir ao salvamento, porém, você nunca falava da premiação, mas sempre lamentava sinceramente não ter salvado todos os que clamaram por socorro.

Não lamente, amigo. Quando os dois marinheiros passaram arrastados pelo mar, desesperados, trinando apitos de socorro, e você decidiu seguir para onde havia mais naufragos, você tomou a decisão correta. Afinal, como disse Charles Morgan: “O problema da vida se resolve quando se descobre o que deve ocupar o primeiro lugar”.

Diz-se a bordo que o impossível se faz na hora – e você fez. O milagre cabe a Deus e onde você se encontra, há tempo para tudo (e lá do fundo da minha memória, resgato, sem lembrar a autoria): há mesmo um tempo para que o próprio tempo se reencontre.

O Senhor esteja contigo.

Foram consultados para este artigo:

- Comte. Ronaldo Cevidanes Nunes Machado, CLC e ex-Superintendente Geral da Frota Nacional de Petroleiros, hoje Transpetro;
- Comte. Álvaro José de Almeida Junior, CLC e presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante;
- Comte. José de Arimathéa Maia Dantas, ex-Inspetor Geral da Frota Nacional de Petroleiros;
- Comte. Edson Botelho Calenzo, CLC e ex-Inspetor Geral da Frota Nacional de Petroleiros;
- Comte. José Menezes Filho, CLC e ex-Inspetor Geral da Frota Nacional de Petroleiros;
- O próprio autor, Wesley Collyer, CLC e ex-Inspetor Geral da Frota Nacional de Petroleiros;
- Os filhos do Comte. Luiz Augusto Cardoso Ventura: Luiz Henrique (engenheiro civil), Rodrigo (arquiteto) e Marcelo (economista);
- Outras informações foram retiradas dos artigos “Ponte Rio-Niterói em perigo”, “Tragédia por um triz”, “Minha noite de terror”, “Comentando e comparando” e “Minhas sete vidas”, todos do Comte. L.A.C.Ventura.

*CLC, Juiz Federal do Trabalho inativo e Doutorando em Direito

CARTA DE AGRADECIMENTO

FAMÍLIA DO CMT VENTURA

- **Carta escrita pelo Sr. Marcelo Ventura em homenagem a seu pai durante cerimônia de formatura de alunos EFOMM CIAGA 2016**

“Agradeço a oportunidade de estar aqui hoje representando a meu falecido pai e meus irmãos que não podem estar presentes por residir no exterior”.

É um grande orgulho para nós a homenagem que vocês nos fazem, em ter escolhido o nome do nosso pai, CLC LUIZ AUGUSTO CARDOSO VENTURA para sua turma nesse momento tão especial na vida de vocês e de seus familiares e entes queridos.

Ha exatos cinqüenta e cinco anos atrás, nosso pai se formava pala antiga EMMPA – ESCOLA DE MARINHA MERCANTE DO PARÁ, atual CIABA – CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE BRAZ DE AGUIAR.

Foram trinta e quatro anos no mar. Mais de dois milhões de milhas navegadas, equivalente a cerca de cem voltas em torno da terra. Uma vida inteira “empurrando água”, como ele dizia.

Eu poderia passar o dia com vocês contando histórias dele, momentos de destaque da carreira, como a sua última viagem onde, no Comando do Minero-Petroleiro Jurupema da antiga FRONAPE, protagonizou o resgate de vinte e sete naufragos numa operação extremamente complicada, sob ondas de dez metros de altura e rajadas de vento de cem km/h.

Naquela época uma revista reportou a façanha como um “Resgate de Mestre”. Realmente papai foi um Mestre. Mestre é aquele que ensina. Então como nós, seus filhos, podemos considerar um Mestre alguém a quem passamos literalmente trinta anos sem ver? Isso mesmo: Uma vez ele contabilizou que dos trinta e quatro anos que passou no mar, se somássemos todos os períodos de férias e intervalos das viagens, não chegaria a ter passado quatro anos em casa.

Por isso hoje eu queira contar-lhes uma historia desde outro ponto de vista: o da família. A visão dos filhos e esposas, que ficam em terra, sofrendo nas partidas, e ansiosos nas chegadas. Mas que conseguem, incrivelmente, admirar e ter tanto respeito por essa linda profissão em que hoje vocês embarcam.

Nosso pai foi um herói. Em todos os sentidos. Ensinou-nos o verdadeiro conceito da responsabilidade; de como impor respeito pela admiração, e não pelo medo; de como ser sereno nos momentos mais críticos e, sobretudo, de como ser exemplo e motivo de orgulho.

Como em qualquer profissão, passou por todas as dificuldades que se possa imaginar, afinal, mar calmo não faz bom marinheiro. Ele as superou todas, especialmente a maior delas: como criar os filhos e manter o casamento por cinqüenta e um anos. Só mesmo com muita sabedoria e controle.

Ele sabia que tinha responsabilidades no mar e na terra. Após cada atracação e cada operação de carga ou descarga, ele sabia que tinha que voltar em segurança para a família que ansiosamente aguardava em terra.

Quantas horas esperávamos naquela salinha do controle de lanchas, no prédio da FRONAPE (atual TRANSPETRO), no Caju. Num quadro grande na parede, ficavam posicionados aqueles naviozinhos com imãs, indicando a posição em que estavam fundeados. No horizonte, vinham chegando as lanchas com as tripulações, ansiosos por

Na Noruega, existe uma parceria entre a Statoil, empresa estatal com ações em bolsa, e a Petoro, que é uma empresa de propriedade integral do Estado. Em 2015, as receitas líquidas do governo norueguês foram da ordem de US\$ 26,34 bilhões, que são transferidas diretamente para um fundo governamental, que, ao final daquele ano, apresentava um saldo de US\$ 900 bilhões.

Em 2015, a participação governamental no Brasil foi de cerca de R\$ 26 bilhões, o que representa 13% do valor total da produção. Na Noruega, a participação governamental, no ano de 2015, representou 42,5%. Desse modo, o percentual da participação governamental em relação à receita bruta da Noruega foi três vezes maior que do Brasil. Os consultores ressaltam que, mesmo com o valor do petróleo a US\$ 45 por barril, o pré-sal ainda é muito rentável. O custo de extração é de US\$ 8,3 por barril. Somando depreciação e amortização, vendas, administrativos gerais, pesquisa e outros, chega-se a US\$ 17 por barril, sem computar as participações governamentais, que dependem do preço do petróleo. A US\$ 45 por barril, as participações são da ordem de US\$ 9 por barril. Assim sendo, o custo total de produção, incluídas as participações governamentais, seria de US\$ 26 por barril.



Fonte: Monitor Digital

Estaleiros buscam apoio de prefeitos de municípios que abrigam fornecedores

Os estaleiros nacionais estão articulando uma frente reunindo a indústria, políticos e trabalhadores em defesa do conteúdo local nas encomendas da indústria de petróleo. Uma das estratégias do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) é conseguir o apoio de prefeitos de cidades que dependem de estaleiros ou têm fornecedores ligados à indústria de petróleo para a ação que a entidade move, na Justiça Federal, contra a Petrobras. Na ação, o Sinaval tenta impedir a estatal de contratar plataforma para Libra, no pré-sal, sem os requisitos de conteúdo local exigido para o campo.

No ano passado, a Petrobras fez pedido de isenção ("waiver") do conteúdo local para as unidades dos campos de Libra e Sépia, no pré-sal, à Agência Nacional do Petróleo (ANP). Ontem, a ANP informou que abre, a partir de hoje e por 30 dias, consulta pública para receber informações para análise do pedido de isenção de cumprimento de conteúdo local da plataforma de Libra. Uma audiência está prevista para 30 de março. "O objetivo da ANP, com a realização da consulta e da audiência, é garantir a transparência e a participação de todos interessados no processo decisório", disse a ANP.



Estaleiro "Atlântico Sul" (EAS), no Complexo Portuário de Suape, em Pernambuco.

O pedido de isenção das obrigações de conteúdo local da unidade de Libra foi apresentado pela Petrobras em 30 de agosto de 2016. "Desde então, a ANP vem analisando a documentação enviada pela empresa tendo, inclusive, solicitado informações adicionais para a instrução do processo. Após análise das informações recebidas, a área técnica irá preparar uma recomendação à diretoria colegiada, que decidirá sobre o pedido." A agência disse que a Petrobras encaminhou todas as informações solicitadas até o momento.

Sobre Sépia, acrescentou: "A cláusula oitava do contrato de cessão onerosa prevê a revisão de alguns itens contratuais, entre eles, os percentuais mínimos de conteúdo local. Tendo em vista que esse processo de revisão encontra-se em andamento, a ANP não fará a análise do pedido de isenção referente à Sépia até sua conclusão".

Ontem, o prefeito de Angra dos Reis, Fernando Jordão (PMDB), disse ao Valor que tem interesse de entrar na ação que tramita no TRF I, em Brasília, movida pelo Sinaval, como parte interessada. O receio de Jordão é de aumento do desemprego no município, que abriga o estaleiro Brasfels, um dos maiores do país. O Brasfels tem cerca de 3 mil trabalhadores e parte dessa mão de obra corre o risco de ser dispensada, se o estaleiro não tiver novas encomendas. "Subscrevo a ação do Sinaval [relacionado ao "waiver" de Libra]", disse Jordão.

O prefeito defendeu, porém, que os estaleiros trabalhem para reduzir custos nas obras em uma conversa que teve na manhã de ontem com Ariovaldo Rocha, presidente do Sinaval. Rocha disse que o setor tem hoje 38 mil empregos diretos, queda de 65% em relação aos 83 mil postos de trabalho de dezembro de 2014. E disse que o Rio de Janeiro é um dos maiores prejudicados pela crise no setor.

Em Brasília, a deputada federal Soraya Santos (PMDB-RJ) disse que articula um movimento na Câmara dos Deputados em defesa do conteúdo local. Os sindicatos de metalúrgicos também se aliaram ao Sinaval nessa discussão. O Sinaval entende que, se for permitido à Petrobras rever regras de conteúdo nacional para as primeiras unidades de Libra e Sépia, vai se "abrir a porteira" para que, no futuro, outras plataformas para esses campos sejam encomendas no exterior, sem conteúdo local.

Fonte: Portos e Navios

Momento Histórico do Mar

Em solene cerimônia realizada em 02 de fevereiro de 2017 no “Centro de Instrução Almirante Graça Aranha” (CIAGA), foi incorporado o Estandarte da Marinha Mercante Brasileira.



Guarda-Bandeira formada por Alunos do 3º Ano da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do CIAGA. Em primeiro plano o estandarte com a Bandeira da Marinha Mercante Brasileira.

O evento foi presidido pelo Almirante-de-Esquadra Paulo Cezar de Quadros Küster, “Diretor Geral de Navegação” (DGN). Também participaram o Almirante de Esquadra (RM1) Arnaldo Leite Pereira, ex-Ministro Chefe do Estado Maior das Forças Armadas, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, Diretor de Portos e Costas (DPC), que na ocasião proferiu palestra na Aula Inaugural dos Alunos do 1º Ano sobre o tema “O Brasil, o Mar e a importância da Marinha Mercante”, Contra-Almirante Gilberto Cezar Lourenço, Comandante do “Centro de Instrução Almirante Graça Aranha” (CIAGA), além de diversas autoridades militares, ex-Comandantes do CIAGA e membro da Comunidade Marítima.

O “Centro dos Capitães da Marinha Mercantes” (CCMM) se fez presente através de seu Presidente, Capitão de Longo Curso Álvaro José de Almeida Júnior e membros da Diretoria como o CLC José Menezes Filho, CLC Francisco Monteiro Gondar, CLC Hildelene Bahia, CLC Raildo Viana e CLC Horácio Alberto Duarte.

A incorporação do Estandarte à Guarda-Bandeira do CIAGA visa valorizar os profissionais da Marinha Mercante Brasileira e reforçar os laços históricos que sempre uniram a Marinha do Brasil e a Marinha Mercante na formação de homens e mulheres que, pelo mar, contribuem para o desenvolvimento do Brasil.

O Diretor Geral de Navegação, Almirante de Esquadra Paulo Cezar de Quadros Küster entregou pessoalmente o Estandarte ao CLC Álvaro José de Almeida Júnior, como representante da Comunidade Marítima, que por sua vez repassou ao Oficial-Aluno que se integrou à Guarda-Bandeira do CIAGA.



Autoridades Militares e Civis presentes na Cerimônia de Incorporação ao Estandarte da Marinha Mercante. A frente à esquerda o Capitão de Longo Curso Álvaro de Almeida, Presidente do CCMM.

A partir deste momento, em todas as formaturas e cerimônias em que a Guarda-Bandeira se fizer presente, tais como os Desfiles Cívico-Militar de 7 de Setembro, Juramentos à Bandeira e Formaturas de Alunos da EFOMM, o Estandarte da Marinha Mercante, com todo seu brilho preponderante e altaneiro demonstrará que, os marítimos, fluviários e de navegação interior, tanto no mar como em terra que vem contribuindo para o progresso da Nação, estarão bem representados.

“Que o estandarte recém criado, simbolize a relevância, pertinácia e o profissionalismo dos briosos marinheiros mercantes brasileiros que navegam nos mares, rios e oceanos do Planeta Terra e se integre às tradições da Marinha Mercante em gerações vindouras. Ao Centro de Capitães da Marinha Mercante na pessoa do seu Presidente, Capitão de Longo Curso Álvaro de Almeida Júnior, os meus cumprimentos pela iniciativa, honrando sempre o lema: o mar é o nosso compromisso” – Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, Diretor de Portos e Costas.

“O Esplendor de nossa Marinha Mercante Brasileira está representado nesse estandarte. Que todos os homens do mar possam se orgulhar do símbolo que ora nasce e que seja passado de geração em geração” – CLC Ricardo Monteiro – Comandante do NT “Oscar Niemeyer”.



Almirante Küster entregando o Estandarte da Marinha Mercante ao Capitão de Longo Curso Álvaro Almeida.

O Estandarte da Marinha Mercante brasileira foi criado e incentivado pelo representante da Autoridade Marítima em parceria com o Centro de Capitães da Marinha Mercante e apoiado pela Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).



Capitão de Longo Curso Álvaro Almeida entregando o Estandarte ao Aluno do 3º Ano da EFOMM para ser incorporado à Guarda-Bandeira.

Fortuna do mar

Porta-aviões São Paulo será desativado pela Marinha do Brasil

O Porta-aviões “São Paulo” será definitivamente desativado pela Marinha do Brasil. O Almirantado concluiu que o Programa de Modernização exigiria alto investimento financeiro, conteria incertezas técnicas e necessitaria de um longo período de conclusão e decidiu pela desmobilização do meio, a ser conduzida ao longo dos próximos três anos.



NAe “São Paulo”.

A Marinha afirma que a obtenção de um novo porta-aviões ocupará a terceira prioridade de aquisições, atrás do PROSUB (submarino de propulsão nuclear) e o programa de construção das corvetas da classe Tamandaré.

O NAe “São Paulo”, construído em 1960 pela Marinha Francesa e incorporado pelo Brasil em 2000, já contava com 37 anos de serviço ativo no momento da aquisição.

O Navio cumpriu bem sua missão nos primeiros anos em atividade pela Esquadra brasileira, possibilitando à Marinha adquirir a capacitação para operar aeronaves de alta performance embarcadas. Até que a Marinha receba um novo Navio-Aeródromo, a capacidade de conduzir operações de guerra naval com emprego de aviação de asa fixa, obtida à custa de grandes investimentos e intensos treinamentos dos nossos pilotos no país e no exterior, será mantida a partir da Base Aérea Naval e de outras instalações de terra, e também por meio de treinamentos com marinhas amigas.



NAe "São Paulo".

Fonte: Centro de Comunicação Social da Marinha

[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 comparecendo à nossa sede à Av. Rio Branco 45 sala 1907/1908 – Centro – Rio/RJ. Teremos muito prazer em recebê-lo.



CLC Jones Soares

manaus1@hotmail.com

**CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE REALIZA
WORKSHOP PARA MONTAR SEU PLANO ESTRATÉGICO 2017-2019**



No dia 28/01/2017, foi realizada o 1º. Seminário com a Diretoria do CCMM como objetivo da preparação do Plano Estratégico referente ao período 2017-2019.

Durante a reunião ficaram estabelecidas 27 iniciativas estratégicas sob temas ligados a 07 eixos principais, destacados abaixo:

- Estratégico;
- Administrativo;
- Financeiro;
- Comunicação;
- Acadêmico;
- Cultural;
- Internacional

Ao término do Seminário foi elaborado um documento que está disponível para todos os membros do CCMM.



CLC Ricardo Monteiro

ricardo.monteiro@hotmail.com

Leme de Alta Performance – Facilidades e Perigos

O leme é um dispositivo de controle da direção das embarcações, o qual consiste em desviar o fluxo da água de modo que, através de um par de forças de ação e reação, consiga direcionar o navio para a posição pretendida.

Para melhor entendimento sobre o tema proposto, é importante destacar as forças que atuam no leme. Por ter um perfil hidrodinâmico, ele sofre ação de certas forças quando mantido a determinado ângulo de ataque (ângulo de leme), ganhando maior destaque a “força de arrasto (Drag)” e a “força de sustentação (Lift)”.

É interessante a comparação entre as forças aerodinâmicas e hidrodinâmicas para melhor entendimento das reações atuantes no leme. Para que um avião voe, deve ser gerada uma força que compense seu peso. Esta força é chamada “sustentação”, sendo produzida pelo movimento do avião através do ar. À medida que o avião se move no ar, o fluido resiste ao seu movimento. Esta força de resistência é denominada “arrasto”. O movimento do avião e sua propulsão são caracterizados pelo chamado avanço. Caso o avião não esteja com velocidade suficiente, irá cair, pois sua força de sustentação diminui, ou seja, a força de sustentação e a de arrasto são inversamente proporcionais.

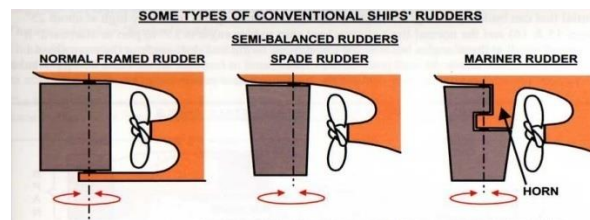


E o similar ocorre nas embarcações. Para que seja possível a navegação de um navio, deve ser gerada uma força de sustentação para compensar o seu peso. Esta é gerada pelo empuxo (peso de água deslocada pelo peso do navio). A força de sustentação gerada pelo movimento do leme através da água é responsável por jogar a popa para bombordo ou boreste. Caso essa força reduza drasticamente o leme perde sua funcionalidade.

À medida que o navio se move através do fluido, a água resiste ao movimento da embarcação, e essa resistência é denominada força de arrasto, a qual influência diretamente na redução da velocidade. E quando essa força aumenta, ou seja, a desaceleração aumenta, é como se um freio tivesse sido aplicado. Com o conhecimento dessas forças, podemos entender melhor como deve ser o projeto do leme.

O leme deve ser projetado para produzir sustentação máxima para um arrasto mínimo, ou seja, jogar a popa para os bordos com a máxima eficiência e com o mínimo de redução da velocidade, fazendo com que a força de sustentação comporte-se de uma maneira consistente em todos os ângulos de ataques esperados.

Um dos grandes problemas dos lemes convencionais é a má organização do fluxo de água, gerando turbulências, quando submetido a um ângulo de guinada muito alto. Essa turbulência ocasiona redução drástica do LIFT enquanto o DRAG aumenta (Ilustrado na figura a cima), evento conhecido como “stall”. Normalmente, os navios que possuem leme convencional “estolam” em ângulos de 35 a 45 graus, sendo a razão por que a maioria dos lemes são limitados a 35 graus, pois a perda de velocidade, resultante da turbulência da água, não tornam esses grandes ângulos atrativos. Então, os lemes convencionais, quando sujeitos a um grande ângulo de guinada, além de perder a manobrabilidade, diminui drasticamente sua velocidade, sendo assim um perigo para a manobra e navegação. Observe alguns exemplos de lemes convencionais:



Visando acabar com esses problemas, foram desenvolvidos lemes com características especiais que mantivessem a efetividade mesmo com ângulos de carregamento bastante alto. São chamados de “Leme de Alta Performance”. Dentre vários tipos de leme de alta performance, falaremos de dois específicos: “Leme Becker” e “Leme Schilling”.



Leme Becker do NT “Oscar Niemeyer”.

O “Leme Becker” é composto de um flap móvel na saída d’água, como este usado no NT Oscar Niemeyer. Este flap varia o ângulo de guinada de duas a três vezes, ou seja, se o leme é carregado para 30°Bombordo, automaticamente o flap apresentará um ângulo de aproximadamente 60°Bombordo. Logo, menores ângulos de leme têm ângulos de flap proporcionalmente maiores, suavizando o fluxo da água pela superfície do mesmo, sem formação de turbulências que afetem sua eficiência. Porém, pelo flap se tratar de uma peça móvel, esta mais sujeitas a avarias mecânicas do que o leme convencional.



Flap móvel do Leme Becker.



Leme Becker do NT Oscar Niemeyer.

NT "Oscar Niemeyer" no momento da desatracção do Terminal "Miramar", no porto de Belém/PA, em 09 de Maio de 2016.

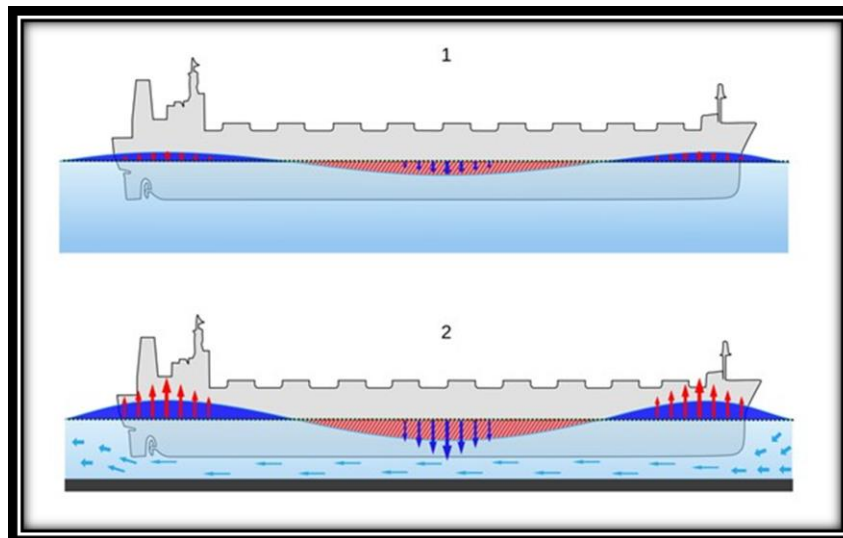
O outro tipo de leme de alta performance é o “Schilling”.

Sua particularidade é o seu formato elíptico na extremidade de vante, como se fosse rabo de peixe na extremidade de ré com chapas no topo e na base, cuja finalidade é impedir a fuga da água por cima ou por baixo do leme, garantindo um fluxo de água organizado, evitando assim a turbulência.

Podemos concluir que o leme de alta performance, por proporcionar uma melhor organização do fluxo de água, ajuda na guinada rápida do navio e consome menos combustível, já que resulta em menor perda da velocidade que os lemes convencionais.

Porém vale ressaltar que em águas rasas, principalmente em canais e rios, a quebra de guinada pode ser mais demorada. Isso ocorre pelo aumento do efeito SQUAT, ou seja, diminuição da força de sustentação. A intensidade do efeito é diretamente proporcional à velocidade e ao deslocamento e inversamente proporcional à profundidade e largura do canal, ou seja, quanto maior o efeito SQUAT, maior será o rebaixamento do navio.

Logo, em baixas profundidades, a velocidade passa mais rápido embaixo do navio e por isso diminui a pressão hidrodinâmica fazendo com que aumente o efeito SQUAT e conseqüentemente ocorra o rebaixamento do navio, diminuindo a efetividade o leme.



Aumento do efeito SQUAT devido a baixas profundidades.

Um Blog Interessante...

Captain Albert's Blog (*)

Histórias do Mar, Passado e Presente



06 Dec. 2016: No mar

Hoje vamos dizer algumas palavras sobre nosso proximo destino –Grand Cayman.

Navegamos na parte ocidental do Mar do Caribe, indo para Grand Cayman. E a linha do curso é basicamente uma reta até Norte Westerly. Até chegarmos lá, não há muita excitação para ser recolhido ao redor do navio. Apenas sol, mar e vento. E numerosos pássaros da espécie estorninho que estão voando ao redor do navio e que não estão muito felizes com ele. Um pássaro é muito feliz com um navio apenas quando ele pode planar no vento gerado pelo arco que se forma através das correntes marítimas ou das correntes geradas pelos navios não gastando assim energia para voar. O fluxo de ar é empurrado para cima e gera elevação suficiente para que uma ave plane sobre ela. Do lado do Pacífico você os vê pairando lá por horas e horas. Aqui no Caribe eles têm um problema, o “Trade Wind” que é um vento que sopra cerca de 5 a 10 nós mais rápido do que o navio viaja.



Os pássaros odeiam quando estes ventos fortes os atrapalham de planar sobre os navios. Então hoje vimos um desempenho contínuo de: pássaro ficando em posição, pássaro feliz por um momento, o vento aumenta por um momento, vento agora perturba o equilíbrio, pássaro infeliz e voa. Na maioria das vezes para a popa do navio. Então eles recomeçam tudo de novo ou esquecem que não é possível planar ou são pássaros novos tentando planar. Essa movimentação dos pássaros dá aos oficiais e aos contramestres no Passadiço algo a olhar, pois, para o alívio de todos, o mar está vazio e tranquilo.

É tudo muito simples o caminho para Grand Cayman.

Durante a noite passada conhecemos alguns navios que estavam na linha entre o Panamá e Passo da Mona (entre República Dominicana e Porto Rico). Indo ainda mais para o leste, no início da manhã o MS Oosterdam tinha navegado em uma área que não havia nada para se ver. Aqui a água é muito profunda normalmente chega até 9000 metros, nada interessante para os barcos de pesca e há muito pouco tráfego comercial, pois não há muitos navios de cruzeiro ou regulares que naveguem a partir da costa leste da Costa Rica e Guatemala para Grand Cayman ou Jamaica. Na próxima semana após 12 dias já de viagem completaremos mais 7 dias de cruzeiro e então, o Oosterdam vai abraçar a costa e saltar de porto em porto. Não vai saltar no porto sobre a Grand Cayman, pois devido à distância é muito pouco tempo para caber em um cruzeiro de sete dias. Daí nós visitaremos Grand Cayman em nosso dia 14 em torno do cruzeiro no Caribe quando a Ilha está estabelecida em nosso curso de retorno a Tampa. Mais ou menos reta na linha de Oranjestad ao ponto ocidental de Cuba. (Cabo San Antonio)

Assim, vamos encontrar navios de cruzeiro amanhã que também estão navegando em cruzeiros pelas ilhas. Alguns deles começaram sua viagem em Miami ou Fort Lauderdale e agora têm um dia de mar; Hoje pela manhã eles terão navegado em torno de Cuba e então chegarão a Grand Cayman amanhã. Ou eles terão visitado um porto para o Oriente (Bahama Island, República Dominicana ou Jamaica) e agora estão vindo para Oeste, em direção a Yucatán (Cozumel, Progreso) para fazer o mesmo que estamos a fazer, voltando para a Flórida após a sua parada em Grand Cayman.

Amanhã vamos ter outro dia quente e ensolarado e em terra, em Georgetown. Sentiremos o dia ainda mais quente que o dia em outro porto, pois a areia (que em toda parte) reflete e absorve o calor. Nenhuma nuvem esperada e a temperatura estão previstas para 84°F. O vento “Trade Wind” está mantendo esta temperatura baixa desde os anos 90. Antes dessa época não havia esse vento.

Nota da Redação:

(*) Os temas abordados no Blog do Capt. Albert passa a nós, capitães mercantes brasileiros, a experiência vivida a bordo de grandes transatlânticos, coisa que, pelo menos por enquanto, nem sonhamos ter.

O Capt. Albert J. Schoonderbeek, BSc, MNI, é holandês e comanda atualmente na companhia Holland America Line, operadora de navios de cruzeiro



Notícias Venturosas

CFM Edson Martins **Areias** – OSM (Adv.)

areias.edson@gmail.com

Venturosa a notícia que, após a inesperada e súbita passagem de nosso amigo Luíz Augusto Cardoso **Ventura**, a Revista do Centro dos Capitães retome sua marcha, principalmente como depositária do registro da história de nossas gentes e suas naves.

Como é de sabença trivial, 972 brasileiros, dos quais, 470 tripulantes e 502 passageiros, pereceram a bordo dos navios mercantes durante a II Guerra Mundial, i.e., mais de 51% dos 1.889 brasileiros sacrificados nos violentos embates. Estes números constam do brilhante trabalho “A saga da Marinha Mercante Brasileira”, do Coronel Cláudio Moreira Bento, escritor, Presidente e Fundador da Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB), bem como de outras Entidades que preside ou nas quais atua; malgrado os registros esparsos, normalmente vazados em dados estatísticos, continuamos, os brasileiros, pobres de relatos dos dramas e histórias pessoais vividas àquela época.

Em 01/06/42, *e.g.*, Gisélío Alves Bittencourt, mergulhou, literalmente, na praça de máquinas do Navio-Escola Alegrete- durante um ataque de submarino alemão- para paralisar a propulsora porque, após o toque de postos de abandono, as baleeiras iam sendo dilaceradas pelas pás do hélice em movimento. O feito heroico me foi narrado pelo Professor Jorge Alves Pinto, de saudosa memória, e confirmada pelos também saudosos Professores Walfrido Waldemar Peregrino da Silva, Evandro Ferreira Torres, Rubem Ferreira e pelo próprio Gisélío, todos jovens oficiais de máquinas em 1942. Conteí a passagem, em detalhes, ao Marcus Vinícius Arantes que a registrou em seu livro “Torpedo”.

Daí reiterar-se a importância do espaço que Luíz Augusto Cardoso **Ventura** abriu na Revista para que, ao lado de notas técnicas, gravassem-se os “causos” dos velhos marinheiros e para que, *ad perpetuam rei memoriam*, as novas gerações possam ter conhecimento das peculiaridades da vida a bordo como as viveram nossos contemporâneos e nos narraram os que nos antecederam, assim legando um histórico de perseverança e luta.

Ingressei na Marinha Mercante movido pelo espírito de aventura, pela curiosidade de conhecer novas terras e gentes, de me comunicar em seus idiomas. O primeiro mercante que conheci foi o Comandante Amaury Bustamante da Fontoura, que capitaneou o Bagé durante a guerra; ele era avô de meu calouro (CM) Ivan Bustamante da Fontoura a quem o inolvidável irmão- amigo, Ronaldo Dias Paiva, o Bill (D’us o tenha) me apresentou. O comandante Bustamante escrevera um livro, “Através dos mares” que não cheguei a ler nem logro encontrar em minhas insistentes buscas em livrarias e sebos.

Um dia contarei a história do jovem oficial de Nautica Víctor Camacho: boêmio, cantor, tocador de violão, viajava nas rotas da cabotagem e sonhava em andar no longo curso. A duras penas, conseguiu cambar com um colega e embarcou no Atalaia. Não chegou a realizar o sonho de pisar solo estrangeiro: o navio soçobrou a caminho da África e sua família preferiu crer que um dia ele pudesse reaparecer são e salvo, com seu sorriso contagiante.

Existisse a Revista naqueles tempos, muitos relatos teriam sido preservados. Nos anos setenta, viajando na rota da Europa, pude ler alguns livros da História Marítima de Portugal; pela letra de José de Azevedo, jornalista, sociólogo e historiador, conheci a saga de meus ancestrais, os “Sérgios” (Martins Areias) da Póvoa de Varzim.

Ao escrever “Mar, meu chão” no final dos anos 70, perfilhei o estilo leve de José Azevedo, autor de “Heróis do Mar da Póvoa” e outros inúmeros livros; registrei os personagens da Marinha Mercante Brasileira com quem travei conhecimento e os causos que os mais antigos me narraram. Não lembro de existir obra do mesmo teor nas livrarias brasileiras, à época, até porque ainda não existia a rede mundial de computadores para facilitar a busca. Somente em 2014 pude ir ao encontro do notável intelectual luso, apresentado pelo gentil Dr. Manuel Costa, Diretor da Biblioteca Municipal Rocha Peixoto da Póvoa de Varzim.

.....

Ventura teve o grande mérito de publicar e incentivar a colaboração de excelentes escritores que “falam a língua do Maranhão” a registrarem seus idos e vividos nas páginas eletrônicas da Revista.

Raras vezes andamos em descompasso de opinião, como ocorreu na análise da situação da TRANSPETRO- a maior, senão a única, armadora realmente brasileira- no final do ano passado. De ser lembrado que não fosse a heróica luta de nossas Representações de Classe, sequer existiria a TRANSPETRO eis que a tal de GEN, com sede no Mônaco, ateria substituído, desbandeirando os navios nacionais, com o apoio míope dos beócios de plantão. Tampouco teríamos o que restou da frota nacional nem os milhares de brasileiros a tripular embarcações estrangeiras que operam na costa brasileira, por força da RN 72.

Bem vem a calhar a discussão do polêmico Emílio De Maria Bonfante, nos anos 50, com o então Ministro Jango Goulart quando este não alcançou a pertinência dos líderes sindicais estarem discutindo Política de Marinha Mercante, a exigir o fim das insidiosas concessões outorgadas a navios e armadores estrangeiros, em detrimento dos nossos:

“Quando o Governo esquece, o povo lembra, Ministro!”

Importa, pois, que a Revista mantenha sua independência e jamais se submeta à brida que os mandantes e acólitos das Armadoras e algumas autoridades governamentais nos tentam impingir. Assim, **Ventura** continuará vivo, pois diziam os antigos: **“o verdadeiro marinheiro não morre; vira gaivota e continua a seguir a esteira dos navios através dos mares do mundo”**.

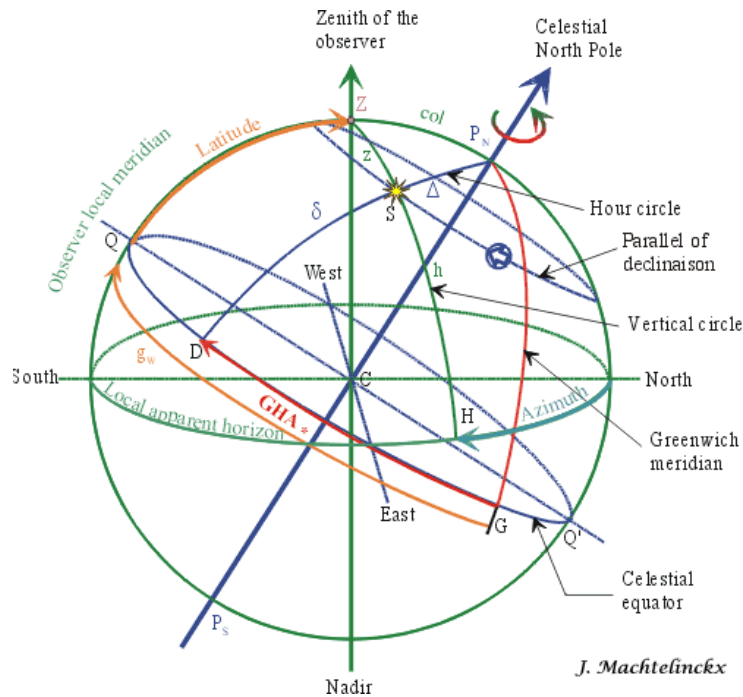
Aguardo as histórias do Rômulo Augustus, Ernâni (nosso Decano), Vinícius, Evandro e outros que nos venham a brindar com as doces histórias do mar salgado. Queira D’us que continuem a existir mares limpos e navios que arvorem nosso amado Pavilhão, tripulados por Brasileiros dispostos a escoltá-Lo pelos portos de sol e liberdade, nas tormentas, na guerra e na bonança. Que possamos sobreviver às ondas de corrupção e de incompetência que ainda grassam em nossa Pátria.

Laudant quae sciunt, vituperant quae ignorant; laudare a bonis et vituperari a malis unum atque idem est” (citação de Marcus Tullius Cicero, 106-43 AC)

A esquecida Navegação Astronômica



CLC – Alberto Pereira de **Aquino**
apanavigator@yahoo.com.br



Após uma decisão tomada no ano 2000, a Academia Naval de Anápolis, dos Estados Unidos, deixou de lecionar a disciplina Navegação Astronômica, para os seus aspirantes.

No ano 2015 esta decisão foi revista e o seu ensino voltou a ser novamente adotado.

O seu retorno, porém, não foi motivado pela manutenção de tradições marítimas e sim devido a causas que poderiam afetar a utilização dos sistemas de posicionamento que estão em uso. Como, por exemplo, o Sistema de Posicionamento Global (Global Positioning System – GPS) dos Estados Unidos e outros similares como o russo Sistema de Navegação Global por Satélite (Globalnaya Navigatsionnaya Sputnikovaya Sistema – GLONASS).



Constataram que existe, sobre os Sistemas de Posicionamento Global (GPS/GLONASS), o risco de um ataque cibernético e outros como: degradação do sistema, falhas elétricas, mau funcionamento dos satélites, possibilidade de avarias de suas antenas por descargas atmosféricas, obstrução do sistema no caso de guerra, etc.

Aqueles que optaram deixar de usar a navegação astronômica, para usar o GPS/GLONASS, devido a sua facilidade de uso e precisão, agora chegam à conclusão que os navegadores deverão retornar a ter também os seus próprios meios de navegação, independentes de auxílios externos, quando navegando em alto mar.

Com as providências agora tomadas, as primeiras turmas da Academia de Anápolis, com esse conhecimento, começarão a se formar a partir de 2017.

É interessante verificar que a Academia de Marinha Mercante dos Estados Unidos, em King's Point, nunca foi influenciada pela idéia de abandonar o ensino da Navegação Astronômica e agora tem servido de referência, para Anápolis, na sua decisão de retorno à sua utilização.

Devemos então louvar que, aqui no Brasil, no CIAGA e no CIABA, o seu ensino nunca foi descurado embora, em algumas épocas, aparecessem pessoas que advogavam o seu corte dos currículos escolares daqueles estabelecimentos de ensino náutico.

Mas existe um grande problema a ser solucionado.

Mesmo com o retorno do ensino da Navegação Astronômica em Anápolis e a continuação do seu ensino nas demais Escolas Náuticas do mundo, existe o sentimento de que o mundo não pode viver sem o GPS/GLONASS. Devido a sua precisão, uso contínuo noite e dia, independente das condições atmosféricas e facilidade de uso, em comparação com o trabalhoso processo de determinação de posição com a observação de astros.

Assim algo deve ser feito para que, a bordo, continue a ser executada a rotina, que outrora os oficiais de náutica executavam, durante o seu período de serviço de quarto no passadiço: a) preparação do céu para o crepúsculo matutino; b) determinação do ponto por observação de estrelas e planetas; c) observação do azimute do sol, no nascer; d) reta da manhã e determinação da hora da passagem meridiana do sol; e) reta de velocidade; f) reta de caimento; g) reta de determinação da longitude; g) reta de determinação da latitude na passagem meridiana do sol; h) reta da tarde; i) preparação do céu para o crepúsculo vespertino; j) observação do azimute do sol, no por; h) determinação do ponto por observação de estrelas e planetas, etc..

A teoria tem que ser aplicada na prática diária para que sejam formados navegadores experientes.



Mesmo que a Navegação Astronômica não tenha a precisão da navegação pelo GPS/GLONASS, serve para verificar a correção de suas informações sendo também o seu “backup”.

Com essas boas notícias o “velho” sextante retomará a importância que teve quando éramos jovens pilotos nos navios da nossa Marinha Mercante.



SEXTANTE PLATH

Os Anos Dourados da Marinha Mercante



A linha do Mediterrâneo

CFM Marcus **Vinicius** de L. Arantes – 1OM (Eng.)

mv-arantes@uol.com.br



N/T LOIDE GUATEMALA
Entrando no porto de Veneza (Itália) - Outubro / 1962

Fico feliz com o retorno da revista eletrônica do CCMM. Já sentíamos a sua falta. Felicito o CCMM pela iniciativa da reativação e em especial à Comte. Hildelene que estará à frente de sua edição, continuando o trabalho do saudoso Comte. Ventura.

Para dar continuidade a esses meus escritos sobre os bons tempos da Marinha Mercante romântica tive que dar uma olhada nas crônicas publicadas anteriormente para que pudéssemos retomar a elaboração de textos com a mesma natureza. Vi que tinha escrito sobre cada uma das linhas de longo curso do Lloyd Brasileiro mas tinha me esquecido da mais charmosa delas – a linha do Mediterrâneo. Foi a primeira que fiz quando praticante no “bomba” Lóide Nicarágua, comandado na época pelo saudoso CLC Venezellos Jorge Ananias. A seção de máquinas estava sob a chefia do OSM Antônio Pierre da Costa, um “gentleman” que nos deixou recentemente.

Por que nos deixaram saudades as linhas de longo curso do Lloyd? Os tempos eram outros, as operações portuárias eram mais morosas em função de equipamentos obsoletos e não se utilizava ainda a carga unitizada, que foi sem dúvida um dos fatores mais

importantes na agilização das operações de carga e descarga nos portos. Tudo isso fazia com que o tempo de estadia dos cargueiros convencionais nos portos fosse muito maior. Se por um lado isso não fosse vantajoso para o armador pelo maior custo operacional, para nós tripulantes, que à época somente tínhamos 30 dias de férias por ano, era uma boa oportunidade de fazer turismo. Uma estadia de sete dias em Nápoles, por exemplo, nos proporcionava a oportunidade de, nos períodos de folga, ir até Pompéia para ver a ruínas da cidade soterrada pelas cinzas do Vesúvio e ainda sobrava um tempo para uma ida à Ilha de Capri desfrutar das belezas do local, como a Gruta Azul.

Pois bem, a linha do Mediterrâneo nos proporcionava tudo isso, pois a maioria dos portos eram italianos, locais de grande interesse turístico em uma época em que viagens ao exterior eram privilégios de marinheiros ou de pessoas mais abastadas. A rota do Mediterrâneo não tinha sempre a mesma sequência de portos pois dependia do destino da carga. Mas, normalmente começavam por Casablanca, a principal cidade do Marrocos, local onde foi ambientado um dos clássicos do cinema que levou como título o nome da cidade. Ao passar pelo estreito de Gibraltar, um porto que por vezes era tocado era Melilla, que juntamente com Ceuta são duas cidades autônomas de possessão espanhola situadas no norte do continente africano. O próximo destino era sempre Barcelona, a segunda maior cidade da Espanha com todas as suas atrações turísticas. De Barcelona os navios seguiam para Marselha, também a segunda cidade mais populosa da França, onde se poderia visitar o Château d'If que serviu de prisão e ficou célebre pelo romance de Alexandre Dumas, “O Conde de Monte-Cristo”.

Depois de Marselha vinha uma sequência de portos italianos que poderia ser Gênova, Livorno, perto de Pisa para uma visita a torre inclinada e Nápoles. Contornando a “bota”, os navios entravam no Mar Adriático e chegavam a linda Veneza, talvez o mais deslumbrante dos portos da rota com passeios obrigatórios pelo Grande Canal e Piazza San Marco. Triste ainda na Itália e Rijeka na antiga Iugoslávia completavam a saudosa linha do Mediterrâneo do não menos saudoso Lloyd Brasileiro, Patrimônio Nacional. Na foto que ilustra este texto, o Lóide Guatemala, outro dos “meus bombas” entrando no porto de Veneza.

RADAR
CABOTAGEM
(Detectando a notícia)



Petrobras quer licitar 23 contratos para operar unidade de gás no RJ

A Petrobras prevê licitar neste ano 23 contratos para viabilizar a operação da Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) do Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro (COMPERJ). A informação foi dada pelo Presidente da estatal, Pedro Parente, em reunião realizada na quinta-feira com prefeitos de 16 municípios da região do empreendimento, localizado em Itaboraí (RJ), de acordo com a Companhia.

A expectativa da Petrobrás é iniciar as obras da UPGN no segundo semestre deste ano, com conclusão prevista para 2020. A finalização da unidade deve demandar US\$ 2 bilhões em investimentos, cujos recursos já estão previstos no orçamento da petroleira.

Segundo a estatal, no encontro, Parente disse aos prefeitos, que “podem ter absoluta certeza de que a obra será reiniciada”. Segundo ele, a unidade é “prioritária” para a companhia. O executivo também destacou a importância das parcerias na área de refino e disse que essa é a única forma de concluir o COMPERJ.

Fonte: Rodrigo Polito/Valor Econômico

FGTS: Caixa Econômica funcionará em quatro sábados até julho

A Caixa Econômica Federal divulgou, na manhã desta terça-feira (14), o calendário de saques do FGTS inativo. Os pagamentos serão realizados entre março e julho. Beneficiários nascidos nos meses de janeiro e fevereiro poderão procurar as agências da Caixa de 10 de março a 09 de abril.

Calendário de saque das contas inativas do FGTS

Abertura do calendário	Trabalhadores nascidos
10 de Março	Janeiro e Fevereiro
10 de Abril	Março, Abril e Maio
12 de Maio	Junho, Julho e Agosto
16 de Junho	Setembro, Outubro e Novembro
14 de Julho	Dezembro

A Caixa criou em seu *site* uma página especial e um serviço telefônico para tratar das contas inativas. O banco orienta os trabalhadores a acessar o endereço www.caixa.gov.br/contasinasivas ou ligar para 0800-726-2017, para que possam, de forma personalizada, saber valor, data e local mais convenientes para os saques. Os beneficiários também podem acessar o aplicativo FGTS para saber se têm saldo em contas inativas, mas é necessário lembrar que os saques só podem ser feitos em contas que foram desativadas até 31 de dezembro de 2015. Para reforçar os atendimentos, a Caixa vai abrir as agências os primeiros sábados dos cronogramas mensais de pagamento (com exceção de abril, mês que a data coincide com a Semana Santa). As datas serão 18 de fevereiro, 11 de março, 13 de maio, 17 de junho e 15 de julho.

Fonte: Edgard Matsuki - Repórter da Agência Brasil



Volume de carga nos portos do país encolheu 1% em 2016, aponta Antaq

A movimentação de cargas nos portos brasileiro, atingiu 998 milhões de toneladas, número que representa queda de 1% ante o desempenho do setor em 2015, informou ontem a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) em eventos na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP).

Fonte: Valor Econômico

Para S&P, venda de ativos da Petrobras deve atrasar um ano.

A agência de classificação de risco Standard & Poor's (S&P) considera, em seu cenário básico, um atraso de pelo menos um ano na execução do plano de desinvestimento da Petrobras.

Esse atraso está relacionado com decisões do Tribunal de Contas da União (TCU), que têm dificultado as alienações, em razão de irregularidades encontradas em procedimentos.

O programa de venda de ativos é visto, ao lado da política de preços, como um dos pilares para a desalavancagem da petroleira.

“Mas a empresa pode gerenciar esse atraso”, disse a analista Renata Lotfi em teleconferência com jornalistas. “O plano de desinvestimento será importante para ações futuras de rating”, completou.

Apesar disso, a S&P não espera uma piora dos ratings da companhia em função desses atrasos.

Renata e o analista Luciano Gremone conversaram com a imprensa a respeito da decisão da agência de elevar de B+ para BB- o rating em escala global da Petrobras no último dia 10. O rating de perfil de crédito também foi elevado, de B- para BB-. A perspectiva é estável.

Em relatório divulgado naquela data, a S&P afirmava que a Petrobras busca uma estratégia focada em acelerar a redução de sua dívida e fortalecer sua liquidez.

“Em nossa opinião, o estabelecimento da política de preços apóia a visibilidade de fluxos de caixa e uma estrutura de capital mais equilibrada”, afirmava.

Na teleconferência, os analistas destacaram o avanço recente da companhia em termos de governança após a crise detonada pelas investigações da Lava Jato.

Renata Lotfi destacou a melhora dos controles internos, processos de decisão e maior independência da diretoria.

A nova política dos combustíveis da estatal, que prevê uma revisão mensal no preço da gasolina e do óleo diesel com base nas cotações internacionais dos derivados de petróleo, também é um ponto a favor da melhora do rating.

O grande desafio da estatal, entretanto, será sustentar essas mudanças com uma troca de governo, já que o Brasil passará por eleições de 2018.

Manter a política de preços independentemente de quem assumir o comando do País – e o controle da Petrobras – é considerado um ponto fundamental para que a companhia consiga ter fluxo de caixa positivo.

Os analistas destacaram que algo que pode influenciar a política de preços de combustíveis são eventuais parcerias da petroleira no “downstream” (refino, transportes e distribuição). “Precisamos esperar e ver o que acontece”, disse Renata.

Com a política de preços, a Petrobras vem conseguindo mostrar independência em relação à controladora União, após anos sendo acusada de manter baixos os preços dos combustíveis para segurar a inflação.

Parte do endividamento da empresa foi acumulada durante o período em que comprava petróleo e derivados no mercado externo a preços superiores ao que praticava internamente.

Fonte: Revista Exame/Estadão Conteúdo

Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro entra em vigor em 2017

A Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios (Convenção BWM) foi adotada no âmbito da Organização Marítima no dia 13 de fevereiro de 2004 e tem propósito de prevenir, minimizar e, finalmente, eliminar riscos de introdução de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos que podem estar presentes na água de lastro dos navios que operam nos portos em todo mundo. No último dia 8 de setembro de 2016 foi finalmente alcançada a arqueação bruta da frota mercante mundial necessária para que a Convenção BWM possa entrar em vigor dentro de 12 meses, depois que a Finlândia ratificou a mesma. Desta forma, a partir de 8 de setembro de 2017 a Convenção BWM passará a vigorar mundialmente.



Fonte: Revista Unificar



Arte, Cultura & Eventos



Feche a Porta

(Crônica publicada no livro do autor “Mar de Memórias”)

CLC Wesley O. Collyer*

wesleycollyer@outlook.com

Um colega de Marinha Mercante me contou que um dia um Praticante (oficial recém-formado) apresentou-se num navio petroleiro, em plena operação de carregamento. Cheiro de gases explosivos no ar, muita atenção para não haver transbordamento, etc. O Praticante apresenta-se ao Imediato (subcomandante), que está ocupadíssimo no convés, e ouve que deve esperar. Resolve ficar próximo para lembrar que quer ‘chegar’, ser encaminhado ao seu camarote e entrar na rotina.

Mas o Imediato não tem tempo e o jovem espera, mostra-se impaciente, e de vez em quando se insinua. Até que não resiste e pergunta: “Será que agora dá?” O Imediato ‘explode’ e diz: “Quer saber onde é teu camarote?” E, fazendo um círculo de giz no piso do convés, ao redor dele e do jovem, diz: “Teu camarote é aqui então não me enche mais o saco, ta bom?”

Com muita presença de espírito o jovem diz: “Sim, senhor Imediato, quando sair feche a porta.”

Foi mandado de volta para a companhia dali mesmo...

*Juiz Federal do Trabalho inativo e Doutorando em Direito pela Universidade de Buenos Aires



Lembranças, Músicas, Perfumes

Téuda e Manteúda vs Amante Artificial

Comte. Ernani A. M. Ribeiro – CLC
ernaniribeiro608@yahoo.com.br

Não me lembro bem a data em que ocorreu a historinha que vou contar. Mas foi numa das últimas viagens que fiz comandando o Lloyd México. O navio estava atracado ao cais do porto de Fortaleza. Como sempre fazia quando estava naquele porto, sai para jantar naqueles restaurantes da praia.

Ao caminhar pelo cais em direção à saída, passei por um pirangueiro ali atracado. De repente ouvi alguém me chamando. Procurando, dei com o Não posso dizer seu nome, vamos chamá-lo de Meu Amigo. Estava debruçado na borda do passadiço. Subi, fui conversar com ele. Notei que estava acabrunhado. Não demorou muito disse que estava tomado de diversos sentimentos: decepção, raiva, humilhação. Logo começou a contar sua história.

Tinha se aposentado do Lloyd Brasileiro, e, viúvo sem filhos, foi morar em um pequeno apartamento em Copacabana. Ali ficou por cerca de um ano, mas a solidão e a falta das comodidades de bordo, fizeram-lhe voltar a embarcar. Assim, conseguiu o comando daquele pirangueiro, onde tinha seu camarote limpo e arrumado, sua alimentação a horas certas e tudo mais que o lado bom da vida de bordo pode proporcionar.

Nas idas e vindas pela costa, conheceu em Recife uma jovem de uns vinte anos a quem resolveu prover de casa, comida e roupa lavada, isto é, uma téuda e manteúda. Tudo corria às mil maravilhas até que naquela manhã descobriu que tinha adquirido uma bruta gonorréia (desculpem a rudeza, mas o termo médico é este mesmo), Só tivera relação com a tal jovem, portanto foi ela mesma quem transmitiu a doença, razão pela qual estava naquele estado de espírito.

Procurei umas palavras de consolo, mas só me veio à mente aquelas recorrentes, surradas.

-Calma, Meu Amigo, você não é o primeiro e nem será o último. Mulher é um bicho imprevisível. Não creio que essas palavras tivessem algum efeito.

-Mas eu gostava tanto dela, choramingou.

Nessa altura eu já estava perdendo a paciência e falei:

-Olha aqui Meu Amigo. Você já é quase um septuagenário. Bancar uma garota de vinte, passando dois ou três dias em casa e dois meses viajando, com os gaviões voando em torno, é muita temeridade.

Em primeiro lugar trate de ir a um médico para curar a galiqueira, em seguida dispense a téuda. Não tente arranjar outra nas mesmas condições que vai acontecer a mesma coisa. Mulher madura eu acho que não vai lhe interessar, porque diz o ditado que cavalo velho quer capim novo.

Acho que a solução é a seguinte: a exemplo do caso do comandante do petroleiro relatado pelo nosso comandante Rômulo, encomende uma amante artificial (boneca inflável) a algum colega que vá para o Japão.

É, por todos os meios, a melhor solução para o seu caso. Veja só: você não precisa alugar casa, pagar condomínio, IPTU, luz gás telefone, dinheiro para alimentação, lazer e tudo mais. Pode tê-la a bordo, à sua disposição diuturnamente. Não alega dor de cabeça ou que está naqueles dias. Ditas essas palavras e conselhos, me despedi, deixando-o pensativo e segui para a saída do porto, onde peguei um taxi para o Restaurante Alfredo no Mucuripe.

Lá chegando, fui cumprimentado pelo garçom que já me conhecia. Como não posso comer à noite comida pesada como lagosta, camarão, caranguejo e similares, pedi um peixe de fundo de panela, isto é: uma boa posta de pescada ou cherne refogada no azeite, tomate e cebola.

Já satisfeito, pensei em dar uma volta pelo Farol, mas me lembrando da desgraça do Meu Amigo, tratei de voltar para bordo.

Meses mais tarde, dou com o Meu Amigo no Rio de Janeiro, saindo do metrô da Carioca. Abraçou-me efusivamente. Estava bem-disposto, corado. Conversamos somente amenidades, platitudes. Não tocou no assunto nem lhe perguntei. Depois nos despedimos e cada um seguiu seu destino. Fiquei pensando: pelo ar de felicidade do Meu Amigo, creio que ele optou pela amante artificial.

Nota Fúnebre

Duplo Adeus

No mês passado, perdemos dois pranteados colegas, os CLCs Vivaldo Alves da Silva e Luiz Carlos Duarte.

O primeiro fez sua carreira na Empresa de Navegação Costeira, onde, com a fusão ao Lloyd Brasileiro, passou a comandar navios da maior armadora da América do Sul.

Nosso companheiro Vivaldo era ex-Combatente da 2ª Guerra Mundial, que ceifou a vida de 500 heróicos tripulantes mercantes, vítimas de torpedeamentos.

O Comandante Luiz Carlos Duarte, conhecido carinhosamente como Negrito, fez sua carreira na FRONAPE, onde comandou por vários anos.

São mais dois companheiros que partem, nos deixando exemplos e saudade.

Ultima Página

Final dos Tempos



Comte. (Adv.) **Rômulo** Augustus Pereira de Souza – CLC
rotus@uol.com.br

O homem sucumbirá pelo excesso do que ele chama de civilização.

J. H. Fabre (1823-1915)

A nossa civilização está condenada por que se desenvolveu com mais vigor materialmente do que espiritualmente.

Seu equilíbrio foi destruído.

Albert Schweiter (1875-1965)

Não existe cultura ou religião onde não haja algum tipo de previsão apocalíptica. É possível que antecipações sombrias dos destinos desta humanidade não sejam senão a projeção das memórias de catástrofes passadas armazenadas no inconsciente coletivo.

Muito embora seja admissível que recordação e premonição estejam confundidas num círculo fechado do tempo, cuja natureza, embora ainda impenetrável, já é objeto de teorias que incluem tal possibilidade.

Seja como for, parece existir no homem um pressentimento de sua possível finitude. Platão não estava alheio a isso quando afirmou:

“A humanidade é o homem em ponto grande.”

Portanto mortal.

Fiquemos com os fatos:

Sabe-se hoje que as espécies surgem, evoluem e desaparecem, e de tal regra não se conhecem exceções.

Também, até onde se conhece, a partir do Pleistoceno, o tempo médio de vida das espécies conhecidas de mamíferos tem sido de 350.000 anos, não havendo registro do aparecimento de qualquer outra nos últimos 75.000 anos.

Quer isto dizer, que em escala planetária, não nos resta muito tempo.

A objeção feita a tal prognóstico sombrio é a de que o homem não pode ser considerado mero agente passivo da evolução. Mercê da ciência e da tecnologia que logrou desenvolver, pode hoje prever situações futuras e antecipar-se a elas, usando em seu benefício o conhecimento das leis naturais.

É mesmo assim?

A julgar pelas recentes declarações do responsável pelo setor de estudos climáticos da ONU, não nos temos saído muito bem no papel que nós mesmos nos atribuímos -, o de responsáveis pelo futuro do planeta.

Segundo se vê da referida entrevista, a situação atual já pode ser comparada com a de sessenta milhões de anos antes, quando um meteoro caiu na península de Yucatan, ocasionando a última extinção em massa de espécies. Dentre elas as dos dinossauros.

Tais afirmativas vem de ser corroboradas pelas conclusões da recente conferência internacional sobre o clima, realizada em Londres. Parece haver unanimidade sobre a previsão de que, em oitenta anos, o efeito estufa provocado pela queima de florestas e combustíveis fósseis, somado ao subproduto das indústrias liberado na atmosfera, elevará em dois graus Celsius a temperatura do planeta. Levando também à extinção em grande escala das formas de vida conhecidas, em proporções nunca vistas.

Isso, enquanto a nação líder do mundo, responsável por um terço da poluição global, não apenas se recusa a assinar o protocolo de Kioto - aliás, inócuo -, como cuida, dentre outras ações predatórias, de instalar um museu onde se tem como demonstrado que a bíblia está correta e que a teoria da evolução não passa mesmo... de teoria. O mundo foi mesmo criado em seis dias e Adão e Eva conviveram com dinossauros. Forma talvez de agradecimento do governo eleito aos evangélicos. O planeta? Dizem que vai muito bem, obrigado.

O problema é que se esqueceram de avisar a natureza.

O cientista inglês James Lovelock, dos poucos cientistas generalistas existentes, publicou sua assustadora teoria de Geia. Segundo a qual, o planeta possui uma “vontade”, que visa manter o equilíbrio. Quando o mesmo é alterado, reage, visando recuperá-lo.

Certa ou errada a teoria, nenhuma dúvida existe de que o homem vem-se comportando como se fosse um “câncer de pele” na superfície da Terra. E basta prestar atenção aos noticiários para perceber que “Geia” começa a reagir à nossa presença.

Veja-se no mundo o crescente desequilíbrio do clima. No Brasil, basta atentar ao surgimento de ciclones no litoral de Santa Catarina, fato inédito na costa brasileira, somando-se a secas na Amazônia, no sul e ao processo de desertificação em parte do nordeste. Sem falar da pior enchente dos últimos cem anos na Guiana. Tudo, apenas no ano de 2005.

Fotos do Kilimandjaro, na África, tomados com diferença de apenas cinco anos, mostram a extensão do degelo que também ocorre nos Alpes suíços. Também as calotas polares e a Groenlândia experimentam o mesmo fenômeno. O nível dos oceanos pode subir, de acordo com as projeções aceitas pelos cientistas do clima -, somente neste século -, algo como dois a três metros, inviabilizando um sem número de cidades litorâneas, onde se concentra o processo civilizatório.

Os grandes bancos de coral sofrerão danos, causados pela alteração da composição da água e da luminosidade, podendo causar a diminuição dos plânctons, base global da cadeia alimentar. A vida marinha, caso assim afetada, repercutirá nas demais espécies que dependem do mar para sua alimentação, incluindo o homem.

É apenas a ponta do iceberg. Estudos recentes sobre as camadas profundas de gelo existentes na Groenlândia nos advertem que as eras glaciais mais recentes foram precedidas por períodos de aquecimento como o atual.

A explicação que encontram, deduzida de experimentações em laboratórios, é a de que o aumento da água doce nos oceanos, ao diminuir-lhes o grau de salinidade, inibe também o fenômeno químico que é a força motriz de correntes marinhas como a do Gulf Stream.

A conseqüência da paralisação desta corrente transportadora das águas quentes do equador para o norte da Europa e da contracorrente gelada em sentido inverso, deflagraria, após algumas décadas o início de nova idade glacial a partir do hemisfério norte.

Eis condenada a civilização, tal como a conhecemos. Regiões habitáveis surgiriam de desertos, enquanto terras férteis veriam o avanço das geleiras.

Nem seria esta a única espada pendente sobre a orgulhosa cabeça da humanidade.

Outro fato conhecido pela ciência, embora menos divulgado, é o da diminuição do magnetismo terrestre, desde a sua primeira aferição, há cerca de quatrocentos anos. Desde então, observou-se uma redução estimada em algo como trinta e cinco por cento. Estudos geológicos feitos em rochas antigas mostram ainda que o fenômeno não é inédito e que a terra já sofreu inversões de polaridade.

Embora não haja previsões sobre o período em que isso volte a se repetir, é certo que um magnetismo fraco bastaria para tornar inviável uma civilização baseada na eletricidade. Nem a quase totalidade da vida existente no planeta sobreviveria à redução do escudo magnético da Terra, que filtra boa parte da radiação que chega até nós.

Como visto a posição do homo sapiens não é confortável como se possa supor. Vítimas da nossa própria criação, não podemos sobreviver sem a civilização e, aparentemente -, nem com ela.

Por tal prisma o futuro nada prenuncia como animador -, ao contrário do que possam dizer e prometer. Pois ao sabor de interesses políticos, econômicos, emocionais e religiosos (*não necessariamente nesta ordem*), a espécie humana é estimulada a ter filhos, embora cada indivíduo necessite se apropriar dos recursos limitados do planeta e possua a capacidade de reproduzir-se em proporção geométrica. Tais fantasmas assombram os escritos de Maltus e Josué de Castro -, ainda hoje escarnecidos por apedeutas...

Tudo isso não significa estarmos condenados a desaparecer da face da terra, por efeito dos fenômenos a que demos causa. Seria fazer pouco da nossa capacidade comprovada de sobreviver.

Se a natureza jamais criou um ser capaz de se adaptar, este ser é o homem. Há provas de que após a explosão de um super vulcão no Pacífico há cerca de setenta e cinco mil anos as nuvens de cinza teriam barrado os raios solares, criando prolongado inverno que nos levou aos limites da extinção.

Tais resultados de pesquisas geológicas têm suporte no estudo da mitocôndria -, relógio biológico existente nas células -, concluindo pela existência de um “gargalo genético” -, humano coincidente com tal período.

Quer isto dizer, que há setenta e cinco mil anos, havia somente cerca de cinco mil exemplares humanos no planeta. O que explicaria a não existência de variedades na espécie.

O que quer que possa ter ocorrido, fato é que conseguimos sobreviver. Sem falar dos anteriores e posteriores períodos glaciais, fome e doenças.

Já foi dito, que tudo que o homem realizou de importante, o fez por necessidade, antes de qualquer outro motivo.

Confrontado com novas vicissitudes ele resistirá. Certamente, os problemas que se avizinham vão obrigar a um tipo de civilização possível num planeta em rápida transformação. Até mesmo tentar chegar a outros mundos, como antes o fizeram nossos ancestrais. Que deixaram a África e conquistaram o planeta com as primitivas ferramentas e recursos de que dispunham.

Para tal, talvez nossos descendentes alterem a própria biologia, adaptando-a, quem sabe, às condições existentes. O que daí resultará, pertence aos domínios da imaginação e da ficção. Que sempre precederam nossas maiores realizações.

O certo é que tudo indica estarmos próximos de atingir a massa crítica do conhecimento e das informações que permitirão escrever um novo e maior capítulo da fascinante aventura do homem.

NOVA DIRETORIA DO CENTRO DE CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE TRIÊNIO 2016- 2019

No 31/10/16 , foi eleita por aclamação e dado posse a Diretoria e Conselho Fiscal do Centro de Capitães da Marinha Mercante Brasileira para triênio 2016 - 2019.

A solenidade de posse ocorreu na sede da instituição, no Centro, Estado do Rio de Janeiro.

O Presidente em exercício do Centro de Capitães CLC Alvaro de Almeida Junior, deu posse a Diretoria, Conselhos Fiscais e suplementes recém eleitos, que declararam “que não há impedimento legal para exercerem a Administração do Centro de Capitães”.

DIRETORIA

1º Vice-Presidente: José Menezes Filho
2º Vice-Presidente: Francisco Cesar Monteiro Gondar
Diretor Administrativo: Raildo Viana do Nascimento Junior
Diretor Financeiro: Horácio Alberto Duarte
Diretor Comunicação: Hildelene Lobato Bahia
Diretor de Marketing: Durval Menezes Gama
Diretor Procurador: Plino Calenzo
Diretor Jurídico: Walter de Sá Leitão

SUPLENTES DA DIRETORIA

Jones Alexandre Barros Soares
Afonso de Almeida Correa
Sérgio Marçal Franco
Gilberto Maciel da Silva
Fernando Marcelo Gama
Levindo Farias Rocha

CONSELHO FISCAL

Ronaldo Cervidanes Nunes Machado
André Luiz Oliveira Gaycuru de Carvalho
José William Mendes Andrade

SUPLEMENTES DO CONSELHO FISCAL

Nilson Ferreira Nunes Filho
André Antônio da Silva
Vinicius Gomes de Almeida



Capitão-de- Longo Curso Menezes assinado o Termo de Posse da Vice Presidência do Centro dos Capitães.

Na ocasião, o presidente em Exercício Alvaro José de Almeida Junior, resaltou a importância do CCMM para a Comunidade Marítima.



Capitão de Longo Curso Álvaro com sua nova Diretoria do Centro dos Capitães da Marinha Mercante.

Noticias do Mar

- Em Belém, no último dia 20 de fevereiro, o Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Alipio Jorge, presidiu a abertura do ano letivo da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA). A Aula Inaugural foi uma palestra proferida pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, com o tema “O Brasil, o Mar e a importância da Marinha Mercante”.
- Nova Diretoria do CONAPRA tomou posse em solenidade no Rio de Janeiro em 09 de fevereiro de 2017. Em seu discurso, o Diretor-Presidente reeleito do Conselho Nacional de Praticagem (CONAPRA), Gustavo Martins definiu sua missão para próximo biênio de mandato: “Manter o compromisso e parceria com os diversos atores da Comunidade Marítima em prol de mais qualidade, eficiência e segurança na operação de navios nos portos e vias navegáveis do Brasil”. Também foram empossados os diretores João Bosco de Brito Vasconcelos, Marcos Vinícius Carneiro Gondim, Porthos Augusto de Lima Filho e Vitor Cabral Turra, além dos conselheiros fiscais Alexandre Koji Takimoto, Everton Schmidt e Johann Hutzler.
- Em 20/12/16, tomou posse o novo Diretor de Transporte Marítimo, Rogério Fernandes Figueiró, durante 12 anos, trabalhou a bordo dos navios da empresa chegando a alcançar a função de Chefe de Máquinas (Oficial Superior de Máquinas, formado pelo CIAGA). Desde 1992 exerce função gerencial, sempre na área de transporte marítimo e nos últimos cinco anos, ocupou o cargo de gerente geral de Transporte e Armazenamento da Petrobras.
- O Comandante Ricardo Monteiro, que estreitou os laços de amizade com a Marinha do Brasil, durante a permanência do NT “Oscar Niemayer” da Transpetro – subsidiária de transportes marítimos da Petrobrás, fazendo a rota de Coari/Urucu, com escalas em Manaus, Belém e São Luiz do Maranhão, no abastecimento de gás, tem sido muito parabenizado, já que o seu navio foi premiado como o Melhor do Ano/2016, cujo Prêmio será entregue festivamente. Fruto do seu extraordinário trabalho, aliado a uma tripulação de alto nível.

Eventos

Confraternização dos Membros da Diretoria do CCMM (28/12/2016).



Inauguração do Quadro do CLC Ventura.



Aula Inaugural e Incorporação do Estandarte da Marinha Mercante na Guarda-Bandeira do CIABA





Sobre as ondas

Relatos históricos engraçados



O Segredo do Capitão

Ele guardava a sete chaves, em um pequeno pedaço de papel, uma informação valiosíssima. Várias vezes o Capitão era surpreendido no passadiço, consultando seu papelzinho secreto e logo em seguida, executava as manobras com grande habilidade.

E assim ele sempre procedia. Por ocasião das chegadas nos portos ou ao suspender, consultava a misteriosa informação no papel, dispensava o serviço do pratico e executava as manobras, quer seja de atracação ou desatracação com muita habilidade e demandava o canal, entrando e saindo com o navio, sem dar satisfação a ninguém. Era um verdadeiro expert no assunto. Nacionalmente reconhecido, não utilizava prácticos, entrava e saía de qualquer barra de qualquer porto, sem orientação da praticagem e com poucos recursos, apenas consultando o segredo escrito no pequeno pedaço de papel.

A curiosidade era tamanha que certa ocasião perguntaram – “Comandante o que tem escrito nesse seu papelzinho misterioso?”

E o Capitão respondia – “Nada que você não saiba, são detalhes e coisas de Capitão”.

É evidente que ninguém se deu por satisfeito, porquanto aquela resposta não justificava toda a sua habilidade nas manobras do navio. Certa ocasião, o navio foi nomeado para um porto bem desconhecido e de difícil acesso, cuja manobra muito poucos conheciam, contudo o Capitão não se abalou e logo após ter consultado seu pequeno documento confidencial, executou com brilhantismo a manobra de entrada e atracação no tal porto difícil, sem o auxílio de práctico e rebocadores.

O Capitão foi elogiado pelos armadores, pela comunidade marítima, por todos que o cercavam e ele pouco se sensibilizava com aquela situação, pois achava isso tudo muito normal

O Comandante foi chamado a prestar palestras sobre manobras, foi convocado para dar aulas nas escolas de navegação, mas ele, friamente, não se perturbava com todo esse assédio e sempre se mantinha na mesma linha, calma e serena, sem dar muita satisfação para seus colaboradores.

Ocorreu que todo aquele mistério estava incomodando o staff da náutica do seu navio. Imediato e Pilotos queriam saber a todo custo que segredo estava escrito naquele pedaço de papel e que informações sigilosas deveriam conter ao ponto do Comandante manobrar tão bem em todos os portos, dispensando até mesmo os serviços de praticagem e rebocadores.

Assim sendo, o Imediato resolveu colocar um plano em prática – “Vamos observar e vigiar o Capitão a todo o momento. Não podemos perder um gesto sequer e quando ele se recolher ao camarote, para seu descanso habitual, vamos arranjar um bom motivo para acompanhá-lo e atentar ao máximo, com olhos de águia, para o local onde ele vai guardar o papelzinho e depois que o homem cair no sono, poderemos enfim, consultar as informações, sem que ele perceba”.

O plano foi colocado em prática, vigiaram disfarçadamente todos os passos e gestos do Capitão, contudo, após todo aquele plano ostensivo, constataram que o Capitão levou o seu papelzinho secreto para o beliche e o colocou debaixo do travesseiro, frustrando mais uma vez seus incautos caçadores.

“Não agüento mais!!!” – Exclamou o Imediato. Vamos tomar atitudes mais radicais e sem pensar muito, colocou a mão no botão de alarme geral e disparou o toque de incêndio.

Com o soar do alarme, o Comandante levantou-se subitamente, subiu ao passadiço e o Piloto, mais que rapidamente, entrou em sua cabine, colheu o papelzinho sob o travesseiro, abriu e leu o que estava escrito e tão logo recolocou “aquela jóia preciosa” sob o travesseiro sem deixar vestígios.

Os oficiais disfarçaram a ocorrência, presumindo o combate a um princípio de incêndio na proa que de fato não existiu, enrolaram o Comandante com algumas palavras ensaiadas e este, pouco convencido, voltou a descansar na tranqüilidade de sua cabine.

Após todo esse episódio o navio voltou à rotina normal e era grande, clara e visível a decepção no rosto de todo “staff” de náutica, porquanto no papelzinho estava simplesmente escrito em letras garrafais:

“DIREITA BORESTE E ESQUERDA BOMBORDO”.

De tudo isso aprendemos mais uma vez a seguinte lição:

“A receita, todos conhecem, mas o toque pessoal é que faz a diferença”.

Fonte: Francisco Gondar

Shopping CCMM

FACILIDADES CCMM

ASSISTÊNCIA JURÍDICA

Temos convênio com um colega advogado que poderá prestar assistência aos nossos associados mediante remuneração com considerável desconto.

CLC Carlos Alberto G. Cardoso

ASSISTÊNCIA ORTOPÉDICA

CLÍNICA EFFETIVA - Odontologia, Ortopedia e Traumatologia - Médico Resp. - Dr. André de Souza Lima

Medicina do Esporte, Perícia Judicial. Desconto de 30% sobre a consulta particular. Convênio com a UNIMED e AMIL DENTAL

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

www.clinicaeffetiva.com.br/souzalima@terra.com.br

LIVROS

“HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE” - Volumes I e II - Alberto Pereira de Aquino

R\$ 60,00

“O COMANDANTE BAHIA” - Carlos Nardin.

R\$40,00

“EMPURRANDO ÁGUA”

Antônio Haylton Figueiredo

R\$ 40,00

“TORPEDO - O TERROR NO ATLÂNTICO” - Marcus V. Arantes

R\$50,00

“MEU PEQUENO GRANDE MUNDO” - Marcus V. Arantes

R\$50,00

“MARINHEIRAS E BREJEIRAS”

Francisco Gondar

R\$ 10,00

Editores responsáveis pela “Revista Eletrônica”

CLC HildeleneLobato Bahia

hildelenebahia@yahoo.com.br

CLC Ricardo Monteiro

ricardo.monteiro@hotmail.com

CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

Av. Rio Branco, 45 Sls. 1907/1908 – Centro

Rio de Janeiro – RJ CEP 20.090-003

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

presidencia@centrodoscapiataes.org.br

BRINDES

BOTON COM LOGOTIPO DO CCMM – R\$ 5,00

CAMISA POLO – P/M/G

R\$ 45,00

BONÉ COM LOGOTIPO DO CCMM – R\$ 18,00

CANECA DE CERÂMICA COM GALÃO DE CLC – R\$ 27,00

