



# REVISTA



# ELETRÔNICA



RIO, 21/06/2017  
No. 143

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

EDIÇÃO  
TRIMESTRAL

## 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.

## 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

## COMENTÁRIO DE ABERTURA

Ao receber a “cana do leme” como editora da nossa Revista Eletrônica, motivo de orgulho e muita responsabilidade, agradeço ao nosso querido Comte. Álvaro e a todos os nossos colaboradores pelo apoio e oportunidade de darmos continuidade esse trabalho tão primoroso, que por tantos anos foi realizado pelo nosso saudoso Comte. Ventura.

Seguimos em frente. Afinal, como diz o presidente do Centro de Capitães:

*“O mar é azul... O céu também.”*

CLC Hildelene Bahia

## Parceiros



RUMAR  
INSTITUTO RUMO AO MAR



## LEIA NESTA EDIÇÃO

**03** | A Importância do Mar Báltico

*CLC Alvaro José de Almeida Júnior*

**04** | Centro dos Capitães da Marinha Mercante agora é membro da IFSMA (International Federation of Shipmasters Associations)

*CLC Jones Alexandre Barros*

**06** | A Batalha Naval do Riachuelo – 152 anos – Data Magna da Marinha do Brasil

*CLC Ricardo Monteiro*

**10** | Quem protesta já perdeu

*OSM Edison Martins Areias*

**13** | A Marinha Mercante e a Operação Overload

*CFM Mascus Vinícius de L. Arantes*

**18** | Duas Onças

*OSM Evandro Felisberto Carvalho*

**20** | O Iate da Presidência

*CLC Francisco Gondar*

**21** | Como surgiu o slogan do CCMM

*CLC Francisco Gondar*

**22** | Dona Bicicletina

*CLC Wesley Collyer*

**23** | O Calunga

*CLC Rômulo Augustos Pereira de Souza*

**27** | A Lenda do Comandante Manda Matar

*CLC Alberto Pereira Aquino*

**30** | Notícias e Eventos

**38** | Shopping CCMM

## A IMPORTÂNCIA DO MAR BÁLTICO



**CLC Alvaro José de Almeida Jr.**  
[presidencia@centroscapitales.org.br](mailto:presidencia@centroscapitales.org.br)

O Mar Báltico fica situado no norte da Europa, entre a Península Escandinava, a Europa Continental e as Ilhas Dinamarquesas. Anteriormente conhecido como Mar da Alemanha, o Mar Báltico banha oito países: Dinamarca, Suécia, Finlândia, Rússia, Estônia, Lituânia, Polônia e Alemanha. Sua importância para a navegação é considerável, tendo em vista sua ligação com o Canal de Kiel – o canal artificial mais utilizado do mundo, que economiza 280 milhas náuticas em relação à navegação pela Península da Jutlândia. Com 98 km de extensão, o Canal de Kiel fica localizado entre o Rio Elba, a duas horas do Porto de Hamburgo e a cidade alemã de Kiel, na saída para o Mar Báltico.

Sendo um mar de salinidade muito baixa (entre 10 a 15g/kg), as águas do Mar Báltico congelam no inverno, tornando a navegação marítima mais complicada. Essas condições são ainda mais graves para os navios que não possuem *ice class*, ou seja, casco reforçado e maior potência de máquina. Sem esse dispositivo, o inverno nórdico faz com que os navios fiquem muitas vezes presos no gelo e necessitem recorrer a um rebocador quebra-gelo, que opere naquela região, para permitir o prosseguimento da viagem. No entanto, ocorre com certa frequência que os navios esperem muitas horas, e até mesmo dias, para serem atendidos, face a demanda dos pedidos.

Outra particularidade do Mar Báltico é a navegação noturna durante o inverno, que contraria o que entendemos como navegação convencional. Os navios com destino aos vários portos da região, e que normalmente alcançam Helsing, na Finlândia, navegam com focos de luz voltados para a proa. Os que viajam pelo Mar Báltico também não podem cruzar com outros navios, a menos de uma milha marítima, a fim de evitar a pressão no casco oriunda do deslocamento do gelo.

Além de termos navegado no Mar Báltico diversas vezes em viagens aos países que o cercam, tivemos a experiência de cruzar o Canal de Kiel com o primeiro navio *full container* brasileiro, o Copacabana, com destino ao Brasil. O Copacabana foi construído em um estaleiro alemão, na cidade de Flensburg, banhada pelo Mar Báltico, às margens de um fiorde que separa a Alemanha da Dinamarca.

Há muito ainda a se falar dessa fabulosa via de navegação internacional utilizada por milhares de navios todos os anos. Mas, para concluir, posso afirmar que a salinidade do Báltico é inversamente proporcional a sua importância para a navegação marítima mundial.

\*\*\*

## **CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE AGORA É MEMBRO DA IFSMA (INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS ASSOCIATIONS)**



**CLC Jones Soares**  
*manaus1@hotmail.com*

O Centro dos Capitães da Marinha Mercante é membro da ***INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS ASSOCIATIONS*** (IFSMA).



Em deliberação ratificada na Assembleia Geral Ordinária realizada em 03/05/2017, foi aprovada a entrada do Centro dos Capitães da Marinha Mercante (CCMM) na IFSMA (*International Federation of Shipmasters Association*). Trata-se de importante ação do Centro e que trará intercâmbio de informações e atividades importantes para os associados. O CCMM já foi membro da IFSMA no ano de 1992.

### **Informações sobre a IFSMA**

IFSMA foi formada em 1974 por oito Associações Nacionais para unir os Comandantes do mundo em um único corpo profissional coordenado. É uma organização sem fins lucrativos e a política dedicada unicamente aos interesses dos Comandantes e para defender a manutenção das Normas Internacionais de Competência Profissional dos marítimos com qualidade assim como assegurar Práticas Operacionais Seguras, Preservação de Acidentes, Proteção do Meio Marinho e Segurança da Vida e Propriedade no Mar.

A estrutura da IFSMA é explicada nos Estatutos e Regulamentos da Federação. A responsabilidade do funcionamento da Federação cabe ao Conselho Executivo, que compreende um Presidente, um Vice-Presidente e sete Vice-Presidentes, eleitos pelos membros. O Secretariado, que compreende atualmente um Secretário-Geral, um Secretário-Geral Adjunto e um Oficial de Administração, presta assistência adicional.

Com sede em Londres, o Secretariado da IFSMA está localizado perto da Organização Marítima Internacional (IMO). Em 1975, a IFSMA obteve o estatuto consultivo como organização não governamental na IMO, o que permite à Federação representar os pontos de vista e proteger os interesses dos Comandantes. Para que a IFSMA possa funcionar eficazmente na IMO, é representada pelo Secretário-Geral e por uma equipe de capitães ativos na ativa ou aposentados que participam nas quatro Comissões principais, nomeadamente o Comitê de Segurança Marítima; Comitê de Proteção Ambiental Marítima; O Comitê Jurídico e o Comitê de Facilitação. Esta equipe também está ativa nos nove subcomitês da IMO, nos seus grupos de trabalho e redação, bem como nas reuniões do Conselho e nas Assembleias.

A IFSMA tem um histórico de submissão de artigos relevantes sobre vários aspectos aos Comitês e Subcomitês da IMO que muitas vezes resultam em debates bem-sucedidos que levam a Circulares MSC e melhorias em vários instrumentos. A IFSMA é um forte defensor da IMO na sua busca por segurança, transporte marítimo mais seguro e oceanos mais limpos. É o desejo da Federação de ajudar a IMO a alcançar uma implementação verdadeiramente global e a aplicação rigorosa dos seus Tratados Internacionais, de modo que não há necessidade de qualquer País recorrer a Medidas Regulatórias, tanto a nível nacional como regional. A IFSMA reconhece plenamente a necessidade de estabelecer uma cultura de segurança fortemente melhorada no setor dos transportes marítimos e a rápida implementação do Código ISM e das alterações de 1995 à Convenção STWC. Os Membros da IFSMA têm a facilidade de acessar o site da *IMO Documents* para fins de pesquisa e informação.

A IFSMA há muito tem a firme convicção de que os armadores e as empresas de gestão de navios devem possuir um Sistema de Gestão da Segurança (SGS) e um Documento de Cumprimento (DOC) emitido pela Administração de Bandeira antes de serem autorizados a operar navios.

A IFSMA também participa das deliberações da Organização Internacional do Trabalho (OIT), onde trabalhos recentes envolveram a fusão de todas as convenções e recomendações anteriores sobre os marítimos em uma única Convenção Internacional do Trabalho Marítimo.

A IFSMA também é solicitada por vários órgãos em todo o mundo para participar em seminários, conferências e produzir cursos de treinamento e educação.

Além disso, a IFSMA está consciente das necessidades dos Comandantes no futuro e juntou-se ao Instituto Náutico, à Trinity House e à Honrável Companhia

dos Mestres Marinheiros na organização de Seminários de Comando periódicos. Estes seminários são organizados a cada dois anos e visitam uma série de centros marítimos em todo o mundo para procurar as opiniões dos marítimos e da indústria sobre como os Comandantes devem estar preparados para atender às necessidades do século XXI.

A IFSMA define os Comandantes como aqueles que estão na posse de um Certificado de Competência reconhecido internacionalmente, emitido pelo Governo de uma Nação Marítima estabelecida que esteja servindo ou tenha servido anteriormente no Comando de Navios de Mar, envolvidos ou não no Comércio Internacional ou Doméstico.

Uma vez que alguém tenha subido ao posto de Comandante, tem o direito de pertencer à IFSMA e não há nenhuma exigência em nossos Estatutos para a revalidação periódica do seu Certificado de Competência. Mas se perder sua licença por negligência, incompetência ou má conduta, então não será mais qualificado para ser membro da Federação.

Fonte: <http://www.ifsma.org/>

\*\*\*

## A BATALHA NAVAL DO RIACHUELO – 152 ANOS – DATA MAGNA DA MARINHA DO BRASIL



**CLC Ricardo Monteiro**  
*ricardo.monteiro@hotmail.com*



Forças Navais Brasileiras vitoriosas na Batalha Naval do Riachuelo contra o Paraguai

A Batalha Naval do Riachuelo é considerada um dos maiores triunfos da História das Forças Armadas do Brasil. A sua deflagração tem a ver

com a Guerra do Paraguai, onde o nosso país juntou forças com a Argentina e o Uruguai. O conflito, ocorrido entre 1864 e 1870, foi resultado de uma série de disputas políticas envolvendo as nações que trafegavam na região do rio da Prata. O início da guerra só tomou forma mediante o ambicioso projeto expansionista do governo paraguaio. Aconteceu no dia 11 de junho de 1865, nas margens do rio Riachuelo, um afluente do rio Paraguai, situado na província de Corrientes, Argentina.

A importância da vitória nesta Batalha é que, até aquela data, o Paraguai tinha a iniciativa na guerra e ela inverteu a situação. Garantiu o bloqueio e o uso, pelo Brasil, dos rios que eram as principais artérias do teatro de operações de guerra, além de não incentivar possíveis adesões de simpatizantes argentinos e uruguaios à causa paraguaia. Cenário político do país na ocasião.

Logo após sua independência, o Paraguai procurou manter-se afastado dos conflitos frequentes que ocorriam na Região do “Prata”. Quando Francisco Solano López assumiu o poder em 1862, após a morte de seu pai, Carlos Antônio López, passou a exercer uma política externa mais atuante, tentando fazer sua presença sobressair na região.

O Brasil foi o primeiro País a reconhecer a independência do Paraguai. Isso estava de acordo com a política externa do Império de não ser favorável à sua anexação, diversas vezes desejada, pelas Províncias Unidas do Rio da Prata, futura Argentina.

Havia questões de limites entre o Brasil e o Paraguai, mas era improvável que isso levasse a um conflito armado. A intervenção brasileira no Uruguai, em 1864, no entanto, contrariou os planos políticos e as alianças de Solano López. Ele considerou que a invasão do Uruguai, por tropas brasileiras, era um ato de guerra do Brasil contra os interesses do Paraguai e iniciou as hostilidades. Como lhe foi negada a permissão para que seu exército atravessasse território argentino para atacar o Rio Grande do Sul, invadiu a Província de Corrientes, envolvendo a Argentina.

Um conflito político degenerou em guerra aberta, quando o Paraguai, em novembro de 1864, atacou o navio brasileiro “Marquês de Olinda”, cortando relações diplomáticas com o Brasil e invadindo nosso território no mês seguinte. Durante os primeiros meses do conflito, o exército paraguaio, o mais poderoso de todo o continente tomava a ofensiva.

Porém, embora com a vantagem em terra sobre os seus adversários, a Marinha do Paraguai não tinha possibilidade de enfrentar a Marinha Brasileira, que era superior em qualidade e número de navios. Ocorria que, sem controlar o rio Paraná, o Paraguai não podia apoiar eficientemente as suas forças expedicionárias, que corriam o risco de ficar cercadas.

Com o objetivo de ganhar a vantagem tática também no campo naval, os paraguaios atacaram a esquadra brasileira fundeada nas proximidades da desembocadura de um dos afluentes do rio Paraná.

Na fase inicial da guerra, o Paraguai já havia feito importantes conquistas militares, ocupando regiões da Argentina, Mato Grosso e Rio Grande do Sul. Se saíssem vencedores da Batalha do Riachuelo, iriam controlar os rios Paraná e Paraguai e dar um importante passo na conquista do Rio Grande do Sul e do Uruguai. Desta forma, poderiam fazer comércio com outros países e até receber armas da Europa.

Para a batalha, a Força Naval Brasileira contava com nove navios e um total de 2.287 homens, chefiados pelo Almirante Francisco Manuel Barroso da Silva. No lado do Paraguai, havia oito navios armados e, aproximadamente, 1.200 homens, sob o comando do Comodoro Mezza.

Durante os preparativos para a Batalha do Riachuelo, coube ao futuro Marquês de Tamandaré a tarefa de comandar o poderio bélico-naval brasileiro. De acordo com a estratégia estabelecida, as embarcações do Brasil iriam realizar o bloqueio dos rios Paraguai e Paraná. As forças navais foram divididas em três grupos, um primeiro fazendo a retaguarda no Rio da Prata, e os outros dois diretamente responsáveis pelo bloqueio.

Enquanto isso, as tropas paraguaias avançavam territorialmente pela margem esquerda do Rio Paraná. Para enfraquecer estrategicamente os militares paraguaios, uma embarcação comandada por Francisco Manoel Barroso da Silva empreendeu uma batalha na cidade de Corrientes. O sucesso dos combatentes brasileiros nessa missão impediria eficazmente a ocupação paraguaia à região sul do Brasil. A importância estratégica dessa localidade fez com que as forças navais brasileiras montassem em Corrientes seu principal ponto de operações.

O plano de reação contra a Tríplice Aliança seria deflagrado na noite de 10 para 11 de junho de 1865. De acordo com o plano paraguaio, as forças navais deveriam fazer um ataque surpresa capaz de surpreender as embarcações brasileiras próximas a Corrientes, que seriam posteriormente rebocadas para Humaitá.

O confronto iniciou às 8h30 daquele dia e se encerrou às 17h30, com vitória do Almirante Barroso. Às 9 horas, a força naval brasileira avistou os navios inimigos descendo o rio e se preparou para o combate. Mezza se atrasara e desistiu de iniciar a batalha com a abordagem. Às 9 horas e 25 minutos, dispararam-se os primeiros tiros de artilharia. A força paraguaia passou pela brasileira, ainda imobilizada, e foi se abrigar junto à foz do Riachuelo, onde ficou aguardando.

Após suspender, a força naval brasileira desceu o rio, em perseguição, e avistou os navios inimigos parados nas proximidades da foz do Riachuelo. Desconhecendo que a margem estava artilhada, Barroso deteve sua

capitânia, a Fragata “Amazonas”, para cortar possível fuga dos paraguaios. Com sua manobra inesperada, alguns dos navios de sua força retrocederam, e o Jequitinhonha encalhou em frente às baterias de “Santa Catarina”. O primeiro navio da linha, o “Belmonte”, passou por Riachuelo separado dos outros, sofrendo o fogo concentrado do inimigo e, logo após, encalhou propositadamente, para não afundar.

Corrigindo sua manobra, Barroso, com a “Amazonas”, assumiu a vanguarda e efetuou a passagem, combatendo a artilharia da margem, os navios e a chatas, sob a fuzilaria das tropas que atiravam das barrancas. Completou-se assim, aproximadamente às 12 horas, a primeira fase da Batalha. Até então, o resultado era altamente insatisfatório para o Brasil: o “Belmonte” fora de ação, o “Jequitinhonha” encalhado para sempre e o “Parnaíba”, com avaria no leme, sendo abordado e dominado pelo inimigo, apesar da resistência heroica dos brasileiros, como o Guarda-Marinha Greenhalgh e o Marinheiro Marcílio Dias, que lutaram até a morte.

Então, Barroso decidiu regressar. Desceu o rio, fez a volta com os seis navios restantes e, logo depois, estava novamente em Riachuelo. Tirando vantagem do porte da “Amazonas”, ele usou seu navio para abalroar e inutilizar navios paraguaios e vencer a Batalha. Quatro navios inimigos fugiram perseguidos pelos brasileiros. Antes do pôr-do-sol de 11 de junho, a vitória era brasileira.

A Esquadra Paraguaia fora praticamente aniquilada e não teria mais participação relevante no conflito. Estava, também, garantido o bloqueio que impediria que o Paraguai recebesse armamentos do exterior, inclusive os encouraçados que encomendara na Europa. Foi a primeira grande vitória da Tríplice Aliança na guerra e, por isto, muito comemorada.

Com a vitória em Riachuelo, com a retirada dos paraguaios da margem esquerda do Paraná e a rendição dos invasores em Uruguaiana, a opinião dos aliados era de que a guerra terminaria logo. Isso, porém, não ocorreu. O Paraguai era um país mobilizado e Humaitá ainda era uma fortaleza inexpugnável para aqueles navios de madeira que venceram a Batalha. A guerra foi longa, difícil e causou muitas mortes e sacrifícios. Foi nela que brasileiros de todas as regiões do País foram mobilizados, conheceram-se melhor e trabalharam juntos para a defesa da Pátria. Consolidou-se, assim, a nacionalidade.

A conquista foi muito importante para a Tríplice Aliança, que passou a controlar os rios da Bacia do “Prata” até os limites com o Paraguai, ganhando vantagem logística e também fechando os acessos paraguaios por aquela rota. Do lado dos derrotados, foram 351 mortos e 567 feridos, além de quatro navios afundados. Pelo Império do Brasil, morreram 104 pessoas, outros 142 foram feridos, além de 20 desaparecidos e um navio afundado.

Em diversas unidades da Marinha do Brasil são comemorados esse momento histórico, tido como sua “Data Magna”. É o único dia em que os militares dessa Força utilizam o uniforme denominado “Alexandrino” que consiste na calça branca e jaquetão azul marinho.

Também nessa data, diversas autoridades civis e militares são agraciadas com a “Medalha de Mérito Naval” em diversos graus.

A Marinha Mercante, para os navios que estiverem nos portos, sempre efetua o “Embandeiramento de Pequena Gala” que consiste das três Bandeiras Nacionais, que ficam no mastro de vante, mastro principal e mastro de popa.

\*\*\*

## QUEM PROTESTA JÁ PERDEU

(Texto de mensagem enviada às Redes em 2010, bem antes da promulgação da famigerada “Lei de Migração”)



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

A invasão do mercado de trabalho pelos estrangeiros vem sendo motivo de debates na Rede Pelicano Mercante. A alegada falta qualitativa e quantitativa de profissionais brasileiros tem sido apontada pela armação como justificativa para a admissão dos estrangeiros como ocorre em quase todos os setores da atividade econômica.

No que concerne às gentes do mar, os estrangeiros que aqui vêm aportar o fazem porque na terra deles não há mais empregos, como ocorre, e.g., nos países nórdicos cuja frota minguou ou desapareceu, totalmente, nos últimos anos. Quanto aos marinheiros de países latino-americanos, estes já não possuem frotas mercantes nacionais, dizimadas que foram pelas megatransportadoras do Hemisfério Norte; os marujos asiáticos, em regra, são oriundos de regiões miseráveis, exportadoras de mão de obra aviltada.

O Brasil é dos pouquíssimos países do mundo que conseguiu preservar, a duras penas, a reserva da cabotagem. A Resolução Normativa 72 - que não caiu do céu e nem saiu de “protestos” - garantiu a obrigatoriedade da contratação de brasileiros para os postos de trabalho nas embarcações estrangeiras que operam em nossas águas; antes, estas não os empregavam. A NR-72 é um incômodo espinho atravessado na goela das multinacionais predatórias que, inclusive, há algum tempo, financiam campanhas aleivasas e difamatórias, servindo-se de incautos e desonestos para alardear mensagens

explícitas ou subliminares, como em passado bem recente, a apregoar a “falta de marítimos brasileiros”.

De outra banda, a invasão de estrangeiros no Brasil só se faz possível pelas reiteradas concessões políticas, equivocadas e demagógicas, iniciadas nos anos 90, com o apoio de um amplo espectro de agentes públicos e forças políticas entreguistas de vários matizes.

Este arco-íris, nem sempre é ideológico mas, certamente, se caracteriza pela falta de uma visão nacionalista e, pelo menos, de uma mirada atenta aos princípios fundamentais da Constituição do Brasil onde ponteiavam desenvolvimento nacional, dignidade da pessoa humana, pleno emprego e valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. Desenvolvimento nacional de que país? Pleno emprego onde? Construir uma sociedade livre, justa e solidária, onde? Na Bolívia, Paraguai, Venezuela, Haiti? Onde começar a fazer o dever de casa, a ordenar e balancear a complicada equação? A pergunta deveria ser de fácil resposta.

Mas à guisa de se promover a integração do Mercosul - de eficácia e fidelidade cada vez mais questionáveis - escancaram-se as portas, cerram-se os olhos à nossa realidade e se é leniente com ilegalidades e atentados à nossa gente e à nossa História; os apátridas de carteirinha chegam a se referir a uma pretensa Pátria Sul-Americana.

Admite-se que repúblicas de enésima qualidade falem grosso conosco, rasguem contratos firmados, invadam nossas subsidiárias em seus solos, enxovalhem nossa nacionalidade, enfim, tratem-nos como um gigante bobo e frouxo. Até a Espanha - que reiteradamente tanto humilhou os cidadãos brasileiros - usa suas empresas aqui radicadas para descarregar parcela de seu contingente de desempregados; pelo menos uma empresa de navegação de raiz ibérica já foi pilhada e denunciada por introduzir profissionais espanhóis que aqui vêm trabalhar no Brasil munidos, apenas, de vistos de turista. Os ilícitos civis penais dos mandantes destas empresas se traduzem em risíveis multas.

Contudo, a tentativa de entrega de nossas riquezas e de nossos direitos não é recente. Recente, sim, é a adesão de setores que antes se autoproclamavam progressistas e/ou nacionalistas a práticas que, de imediato, enfraquecem a luta dos trabalhadores nacionais; além de transferir para nós os problemas dos países mais corruptos e mais pobres, inviabilizando, de pronto, nosso já combalido sistema de seguridade social.

Para benefício de quem? Dos empresários de nossa indústria “nacional”? Dos armadores “nacionais”? As ruas e estradas estão congestionadas pelos automóveis e caminhões ditos “nacionais”, em detrimento do transporte coletivo, e, sobretudo, do transporte sobre trilhos e sobre águas. Não foi à toa que esta gente da “indústria nacional” se mobilizou para revogar o art. 171 da Constituição do Brasil, fulminando de morte o conceito de empresa brasileira de capital nacional; tampouco foi para beneficiar nossa gente que eles

mutilaram o art. 178 da Carta Magna de 88, e amputaram os 2/3 de brasileiros a bordo dos navios nacionais nem é pelo bem geral que eles querem extirpar o que ainda restou de proteção à cabotagem na Carta do Brasil.

Não tem sido fácil proteger nossos direitos. É duro ser touro em potreiro de ovelha, diz o jargão. Contudo, não há que falar em “direitos” sem se lançar de corpo e alma ao cumprimento do dever. E o “dever” não se reduza apenas, mourejar, de maneira intensa e não raro, desqualificada.

Há que se cumprir o dever de cidadão, de se empenhar em ajudar na fiscalização das leis, da exigência dos direitos básicos da cidadania. Isto passa pela educação. Não há país que haja se livrado dos grilhões do subdesenvolvimento, sem investir em educação.

E quando se fala em educação, significa despertar potencialidades. E-duc-ar provém do sufixo ex (para fora) e do radical duc de, duco, ducere, duxi, ductus (conduzir). Educação, não é apenas instrução e treinamento. É bem mais. Envolve a observância à ética, à solidariedade, à dignidade da pessoa humana e à construção do bem comum.

Um colega, menos avisado, propõe medidas de protesto, pela manutenção dos empregos. Talvez desconheça o tanto que se luta e contra quem se luta, a cada dia, para preservarmos nossas condições mínimas. Esta luta só prospera quando desemboca nos espaços institucionais, não por sua destruição ou achincalhamento.

Mais eficiente do que protestos esparsos, se revela a união, a superação de eventuais diferenças pessoais no sentido de uma ação coordenada, de uma atitude firme, a começar por que cada um passe a agir como fiscal das prerrogativas da nacionalidade. Marca denunciar as transgressões. Denunciar onde? Na Rede Pelicano? Nos blogs financiados pelas multinacionais? Nas cartas dos leitores – que raros leem – dos grandes jornais? Todos sabem ou deveriam saber onde denunciar e a quem denunciar.

Nem é preciso lembrar que se portar adequadamente no ambiente de trabalho é educação. Respeitar a esfera de direitos de outrem, idem. Impor o comportamento correto a quem extrapola também é educação. Nisto, o País vem se degradando e muito. Muitos dos nossos - Veras, Moranguinho, Joubert, Palmeirinha, Gondar, Comte. Álvaro e outros- passamos boa parte de nossas vidas na Europa. Assistíamos à saída de crianças da Escola e como elas reagiam ao serem apresentadas a um adulto; vimos a rotina de meninos e meninas ajudando as mães nas tarefas domésticas (em regra, não há lacaios nem empregados domésticos na Europa): inevitável a comparação com as nossas que, não raro, sequer sabem arrumar a própria cama, costurar um botão, e com tantas outras delas que, infelizmente, sequer guardam o mínimo de respeito aos pais e mais velhos.

Os que trabalharam com estrangeiros do primeiro mundo devem ter observado, pelo menos, o grau de cerimônia e preservação da autoridade dos

que exercem funções técnicas e de mando. Exceções sempre haverá e deverão ser tratadas com medidas de exceção. Enfim, os Brasileiros que tivemos acesso à educação - treinamento técnico, somente, não basta- devemos nos empenhar em educar e instruir nossos compatriotas. Vamos precisar de todo mundo. Este espaço não seria suficiente para registrar os profissionais de excelente nível, em todas as áreas, que sobejam, Brasil afora.

De ser reconhecido que administrações das empresas- por vezes ainda exercidas por gente inexperiente e despreparada, mas com Q. I. (quem indica) - muitos contribuem para inibir ou impedir que os profissionais desenvolvam seu melhor potencial. Nada mais demagogo do que “a voz do povo é a voz de D’us”. Nem sempre é; quase nunca é. Não digo isto com pessimismo, até por guardar uma fé inquebrantável no futuro de nossa gente; fé que me leva a correr o risco de ser maçante na busca de eco e de novas vozes.

O povo brasileiro pode ser bom e operoso como os melhores do mundo; com a grande vantagem de ser fruto de um formidável caldeamento de etnias e culturas, de haver herdado um sensível coração luso, uma alma alegre e uma autoestima baiana.

Há, contudo, uma verdade secular: o fraco rei faz fraca a forte gente. Que cada um de nossos reizinhos desta Rede possa iluminar os caminhos desta massa dispersa, não só para cobrá-la no cumprimento do dever, mas também na conscientização de seus direitos da nacionalidade; isto exige dedicação diária, militância constante, participação e luta nos espaços institucionais.

Quem protesta, apenas protesta, já perdeu, diz o adágio popular.

\*\*\*

## A MARINHA MERCANTE E A OPERAÇÃO OVERLORD



**CFM Marcus Vinicius de L. Arantes**

**1OM (Eng.)**

*mv-arantes@uol.com.br*

Há pouco mais de 70 anos tivemos aquela que foi considerada a maior operação militar da História Moderna, a Operação Overlord, nome dado às manobras de invasão da Normandia, a megaoperação militar que contribuiu decisivamente para libertar a França das tropas alemãs e estabelecer o início da derrocada do exército nazista que culminou com sua derrota definitiva que ocorreria menos de um ano depois. Há um especial motivo, que veremos a seguir, que para nós, da Marinha Mercante, é um motivo de regozijo, um

sentimento de reparação da afronta e das pesadas perdas de navios e vidas humanas que as forças do Eixo nos impuseram durante o conflito mundial – a Marinha Mercante esteve presente na Operação Overlord.

A Segunda Guerra Mundial impôs severas perdas às marinhas mercantes dos países aliados. Pela tentativa hercúlea de manter os navios em operação durante o conflito pagou-se um pesado tributo configurado em perdas materiais de grande monta e em vidas humanas. A frota mercante dos países aliados foi alvo dos submarinos do Eixo de 1939 a 1945. Para que se possa aquilatar a dimensão dessa tragédia, naquele período foram atacados em diversos pontos do globo 3.119 navios mercantes perfazendo um total de 15,6 milhões de toneladas brutas. Do total de navios atacados apenas 321 não naufragaram apesar dos danos sofridos.

Esses totais incluem as perdas da Marinha Mercante do Brasil nos anos de 1942 e 1943 quando tivemos 32 embarcações mercantes afundadas totalizando 126.585 toneladas brutas. Aquele período trágico na nossa história marítima configura-se ainda mais cruel quando se contabilizam as vidas humanas ceifadas às centenas: 51% dos brasileiros que morreram na Segunda Guerra Mundial eram da Marinha Mercante. Esse trágico período da nossa história é abordado com detalhes no livro TORPEDO, O TERROR NO ATLÂNTICO de minha autoria que detalha os ataques aos nossos navios pelos submarinos do Eixo durante o conflito mundial. Tive oportunidade de abordar este assunto em uma palestra no INCAer por ocasião do seu 229º Encontro. A partir do primeiro ataque que resultou no afundamento do N/M Buarque na costa leste americana pelo submarino alemão U-432 em 15 de fevereiro de 1942 seguiram-se outros 23 torpedeamentos no mesmo ano, com destaque ao massacre promovido da costa brasileira pelo submarino U-507, comandado pelo sanguinário Capitão-de-Corveta Harro Schacht. Somente este U-boat foi responsável pelo ataque a cinco navios nacionais (Baependy, Araraquara, Annibal Benevolo, Itagiba e Arará) e a uma pequena barça, Jacira. Esses ataques, perpetrados na costa brasileira entre Bahia e Sergipe, resultaram na morte de 603 compatriotas nossos, número de vítimas superior à metade de todas as vidas ceifadas na Marinha Mercante do Brasil durante o trágico período. No ano seguinte tivemos mais oito navios mercantes afundados sendo o último deles o N/M Campos, atacado pelo submarino U-170 em 23 de outubro de 1943 na costa de São Paulo. Em 1944 tivemos ainda o afundamento do Vital de Oliveira da Marinha do Brasil, pelo submarino U-861 com um total de 99 vítimas fatais.

Mas a redenção viria logo a seguir. O resgate da honra manchada por sangue dos marinheiros no mundo veio em 1944 com a oportunidade que a Marinha Mercante teve de também participar da fantástica operação militar com o objetivo de livrar de vez a Europa das tropas alemãs – a invasão da Normandia, ou Operação Overlord como foi designada. A investida provocou a

queda do domínio alemão na França e permitiu o avanço dos aliados até a derrota do exército nazista, marcando assim o fim da Segunda Guerra Mundial. Uma frota de 1.260 navios mercantes de diversas nacionalidades participaram da força de apoio à invasão. A maioria deles, exatos 864, atuaram na grande operação de apoio logístico na chamada “Zona Z”, situada a 21 Km ao sul da ilha de Wight, onde as cinco forças se encontraram para seguir em linha reta rumo às cinco praias da Normandia. Como curiosidade, um velho navio já desativado do Lloyd Brasileiro, o Bahia Lóide, foi um dos navios intencionalmente afundados para formar um quebra-mar de proteção em frente a uma das praias invadidas.

A Operação Overlord, também conhecida como Dia D, começou a ser concebida a partir da necessidade de se fechar o cerco em torno dos alemães já que parte dos exércitos aliados estava subindo pela península italiana e o Exército Vermelho estava avançando pelo leste. Assim o cerco se completaria com a invasão da França pelas praias da Normandia e se esperava que essas operações conjuntas fossem o golpe final no domínio alemão na Europa.

Por sua importância estratégica e sobretudo pela sua complexidade, a Operação Overlord foi precedida de um minucioso planejamento nos seis meses que antecederam o seu desfecho e é considerada até hoje a maior operação de invasão da história militar do mundo. Tal magnitude pode ser constatada pelos números nela envolvidos - foram movimentados cerca de 155.000 soldados, contingente esse composto de uma maioria de americanos, ingleses e canadenses.

Foram utilizadas 6.900 embarcações militares (navios e lanchas de desembarque) e um apoio aéreo de cerca de 12.000 aviões. No apoio logístico de suprimentos foram empregados os 1.260 navios mercantes já mencionados anteriormente.

O comando geral da operação foi entregue ao general americano Dwight Eisenhower, ficando a operação das tropas terrestres a comando do general inglês Bernard Montgomery. Alguns motivos estratégicos justificaram a escolha da Normandia para a invasão. O primeiro aspecto considerado foi com relação a topografia das praias da região, amplas e planas o bastante para permitir a manobra de grandes quantidades de tropas e veículos. Além disso, a proximidade com o do sul da Inglaterra facilitaria o fluxo do grande volume de suprimentos e tropas para as áreas da invasão.

As cinco praias escolhidas para a entrada das tropas anfíbias receberam os nomes de Utah, Omaha, Gold, Juno e Sword. Os aliados sabiam que a tarefa não seria fácil e que haveria batalhas sangrentas. Os alemães defendiam o litoral francês com a chamada Muralha do Atlântico, uma linha de defesa que começaram a construir a partir de 1942 ao longo da costa francesa, estendendo-se ainda pela Bélgica e Holanda. O objetivo principal dessa

construção era proteger o litoral desses países de um possível ataque das forças aliadas.

A invasão da Europa começou nos primeiros minutos do dia 6 de junho de 1944. Os primeiros soldados aliados a entrar em território europeu vieram do ar – 24.000 paraquedistas e planadores da 6ª Divisão Aérea Britânica desceram a oeste do Rio Orne. Este primeiro grupo teria como responsabilidade a proteção do flanco esquerdo das praias que seriam invadidas ao amanhecer pelas tropas anfíbias das cinco divisões aliadas. A proteção do flanco direito ficou sob a responsabilidade de duas divisões aéreas americanas, que pousaram entre Ste. Mère Eglise, a primeira cidade na França a ser libertada e Carentan.

Nas primeiras horas da manhã começou a invasão pelo mar. O gigantesco contingente de cerca de 130.000 soldados desembarcou nas cinco praias sob intenso fogo de artilharia alemã. As batalhas mais sangrentas tiveram lugar na praia de Omaha, onde os problemas para as duas divisões americanas começaram a ocorrer antes mesmo do desembarque. Logo após a partida as primeiras embarcações que levavam 34.000 homens foram assoladas por um forte vento sudoeste. Em consequência, alguns tanques anfíbios afundaram assim como vários outros equipamentos. Os soldados que conseguiram chegar à praia foram recebidos com pesado fogo alemão de bombas, metralhadoras e morteiros. A batalha durou várias horas, com pesadas baixas para ambos os lados. Os reforços vindos da retaguarda foram suficientes para estabelecer a supremacia dos aliados e Omaha acabou finalmente sendo conquistada.

Em Sword, a infantaria britânica de 29.000 homens que lá desembarcou ocupou a praia e conseguiu um avanço significativo até o final do dia. Em Juno, os 21.600 canadenses que desembarcaram encontraram forte resistência, mas dominaram a praia e avançaram para o interior. Em Gold, os britânicos não sofreram muita resistência por parte dos alemães. Não havia artilharia pesada alemã no local, a infantaria era ineficaz e durante a operação 25.000 homens desembarcaram e adentraram em território francês.

Utah era a praia a mais distante à direita das cinco áreas de desembarque. A invasão ficou a cargo dos 20.000 soldados americanos utilizando 1.700 veículos motorizados. Conseguiram vencer a resistência alemã e no final do dia já tinham adentrado perto de 10 km em território francês.

Foi uma operação para se eternizar como destaque na história da humanidade. Com os corpos castigados pelo peso do equipamento na mochila e de fuzis em punho dezenas de milhares de soldados americanos, britânicos e canadenses avançaram sobre as praias do litoral norte da França vencendo ondas, areia, arame farpado, barricadas, minas e artilharia inimiga. No ar milhares de aviões faziam a varredura do espaço aéreo atacado. Tropas do ar, de terra e do mar foram parte de uma só engrenagem cujo objetivo era a vitória. Ao final da operação as perdas aliadas foram estimadas em 10.600 homens, entre mortos e feridos.

No final do dia 6 de junho de 1944 estava encerrada a maior invasão anfíbia de todos os tempos. Os aliados adentraram a Europa continental para acabar com o jugo que a Alemanha nazista havia imposto a quase todo o continente.



O desembarque dos aliados na Ilha de Omaha

### DUAS ONÇAS



**OSM Evandro Felisberto Carvalho**

*evandro.felisberto@bol.com.br*

Sob o comando do Capitão de Longo Curso Aldo de Abreu, o transatlântico Princesa Leopoldina do Lloyd Brasileiro, atracou em Manaus no final de Janeiro de 1969. O navio levava em viagem de instrução, 44 alunos de máquinas e 22 alunos de náutica da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro, além dos turistas da ocasião.

Para essa viagem de instrução, viajaram os professores Evandro Ferreira Torres, Jorge Alves Pinto, Alberto Senra Guimarães e Milton Pimentel. A fim de manter a disciplina a bordo, viajou o Comandante do Corpo de Alunos (COMCA), Capitão-Tenente do Corpo da Armada, Carlos Alberto Antunes Miranda. Dentre os três veteranos que nos acompanharam nesta viagem, lembro-me bem de Medeiros, um ótimo colega que carinhosamente era chamado de Coronel.

A viagem de ida até Manaus foi tranquila, com escalas em Salvador, Recife, Fortaleza e Belém. Em viagem, curtíamos muito a piscina da classe turística, onde nosso colega Alvarenga dava um show. Ex-aqua louco do Olaria, ele se “amostrava” para as passageiras, com mergulhos fantásticos e perigosos do mastro de ré. Vendo suas acrobacias, Coronel fez um comentário sutil: - *é um Simonstral!*

Fiquei conhecendo o chefe de máquinas no escurinho da máquina do leme, quando estava dando um amasso numa passageira. Tentava ter a minha primeira experiência sexual, quando ele chegou para sua inspeção diária neste equipamento. Com um vozeirão grave, ele foi curto e grosso: - *aluno aqui não é lugar para essas coisas!* Saí batido com a caridosa para o convés - minha primeira experiência sexual foi adiada. O chefe se chamava Hilário - passei a fugir dele como o capeta foge da cruz.

No porto, com a Zona Franca a pleno vapor, foi feita uma escala de serviço para que dois alunos reforçassem a fiscalização na escada de portaló, a fim de impedir a entrada a bordo de pessoas não credenciadas, principalmente muambeiros.



*Coral Princess, ex-Princesa Leopoldina*

Alguns alunos e passageiros se entregavam ao frenesi das compras. Calças Lee e Levis, camisas Lacoste, pequenos rádios de pilhas japoneses, perfumes, cremes e estojos de maquiagem franceses, eram os objetos de desejo da época.

Estávamos de serviço no portaló, eu e Mourão, quando o Imediato acompanhado do Comissário Cristovam Colombo, nos chamou. Fomos em direção ao bar da piscina, onde para meu espanto, um passageiro se exibia com um filhote de onça pintada, que acabara de comprar no Mercado Municipal. A ordem do comandante era para desembarcar a fera.

No Mercado Municipal de Manaus havia de tudo para vender – da fauna e da flora amazônica. Paiva, meu colega de camarote, comprou dois filhotes de jacaré e soltou no box do banheiro, para desespero das camareiras e do nosso colega Mauro Boca de Sandália.

Quando chegamos à piscina, a oncinha ficou de pé. Moranguinho tremeu na base – quase saiu correndo. Mansinha, ela já era grande, seis meses talvez. Olhando-me carinhosamente, a ferinha cheirou minha mão. Perdi o medo. Cocei a gatinha na cabeça, ganhando uma áspera lambida no braço.

Os diálogos que se sucederam entre o Imediato e o passageiro, um empresário paulista, foram ríspidos. Colombo também não deixou barato, quebrou o pau pra valer – quase saiu porrada. O Comissário Chefe não ia querer uma onça como passageira - a frigorífica de carne ia ter uma grande baixa em viagem. Contrariado, depois de ser ameaçado de prisão, o arrogante passageiro levou a oncinha de volta para terra.

Às 20h terminou nosso quarto - passamos o serviço para os colegas Arroyo e Edmundo. Quando o Tenente Antunes voltou para bordo, somente Edmundo estava de serviço – Arroyo “tinha botado no giro”. Antunes determinou que ele cumprisse prisão no camarote, e assim o safo voltou em cana até ao Rio.

Tomei meu banho me safando dos jacarezinhos no box, e baixei terra estreado uma calça Lee novinha, presente do meu amigo White – Jean Louis Claude tinha

comprado um montão delas – algumas para sua namorada Denise. Pelo caminho, enchi meus pulmões com aquele ar puro e oxigenado vindo da floresta. Uma luz tênue de uma lua minguante iluminava as águas escuras do Rio Negro em seu caminho inevitável para o Rio Amazonas.

A cidade estava em festa, torcedores compravam ingressos para o jogo amistoso do Flamengo com o Nacional, no dia seguinte, 04 de fevereiro de 1969. O Mengão com um timaço, tinha Garrincha, Dominguez, Silva, Carlinhos, Liminha, Paulo Henrique etc... Neste dia, convidados pelo Comandante, Mané Garrincha e o técnico Tim, almoçaram a bordo ao som de canções interpretadas por Elza Soares.

Passeando pela cidade, encontrei próximo ao Teatro Amazonas, conhecido cartão postal da cidade, o centroavante do Flamengo Dario, o Dadá Maravilha, acompanhado de outro jogador que na hora não reconheci. Parei Dadá e pedi que fizesse dois gols, e me conseguisse um ingresso para o jogo. Tímido e educado, o craque parou para conversar comigo, me garantiu que iria se empenhar bastante e que infelizmente não poderia me atender, pois todos os ingressos já estavam esgotados. Agradei assim mesmo, e me despedindo, pedi que não perdessem o jogo de jeito nenhum. Dario batendo forte nas costas do seu colega, me disse com convicção: ***- isso não vai acontecer, Onça nosso amigo aqui, beque central titular, vai fechar a defesa.***

Onça foi uma fera em campo, parou o ataque adversário, mas em compensação ninguém fez gol no Nacional e jogo terminou zero a zero.

A viagem de volta foi muito triste, uma contagem regressiva para um fim de festa.

\*\*\*

## O IATE DA PRESIDÊNCIA



**CLC Francisco Gondar**  
[gondar.cica@uol.com.br](mailto:gondar.cica@uol.com.br)

O Presidente de uma grande empresa de navegação estava passando seus dias de férias no Rio de Janeiro, usufruindo de um passeio pela Baía de Guanabara em seu iate particular.

A bordo daquele pequeno navio, muito bem equipado e bem-acabado, além do Presidente, encontravam-se seu principal assessor e dois grandes acionistas, todos

acompanhados de suas respectivas senhoras e pessoas outras, tais como funcionários que prestavam serviços na embarcação.

Depois de um belo e turístico passeio pela Baía de Guanabara, em pleno verão carioca e de um suntuoso coquetel, seu lindo iate atracou na Marina da Glória, ocasião em que todos permaneceram a bordo para um drinque de despedida.

Antes do brinde, o Presidente agradeceu a todos a gentileza da companhia e o brilho que seu principal *staff* prestou àquele bonito evento. Depois da despedida, começou o desembarque dos convidados. Naquele momento, o Presidente observou que na proa de sua embarcação estava atracando um lindo e super iate, bem mais equipado, bem maior e bem mais acabado que o seu.

A questão da vaidade falou mais alto. O Presidente não se conteve e logo acionou um de seus assessores, ordenando-lhe que sondasse em qual estaleiro aquele iate fora construído, onde foram adquiridos seus equipamentos e, sobretudo, o dono do lindo barco. O assessor, por sua vez, entendeu a ordem e tratou de cumpri-la imediatamente.

Na segunda-feira pela manhã, este assistente foi chamado ao gabinete da Presidência. Ao ser questionado sobre o lindo iate, respondeu:

– Senhor, aquele iate foi construído em um estaleiro canadense. Seus equipamentos são sucos de última geração e adquiridos no exterior.

Quando o funcionário se preparava para sair, foi impedido pelo Presidente, que quis saber:

– Um momento, espere aí! Você ainda não me disse quem é o dono daquele iate... Será o Presidente de uma multinacional?

O assessor, meio sem jeito, incitou um pigarro na garganta, balbuciou algumas palavras quase inaudíveis, mudou suas feições diante daquela situação, começou a suar frio e, cuidadosamente, respondeu:

– Bem, senhor, o dono daquele lindo iate é seu funcionário e trabalha aqui na empresa.

A partir daquele momento e, em todos os dias subsequentes, só havia uma única rotina na empresa: Auditoria Geral.

-

## **COMO SURTIU O SLOGAN DO CCMM**

A frase “O MAR É O NOSSO COMPROMISSO”, utilizei a primeira vez quando me coube redigir uma mensagem de natal, ainda no final dos anos 1990. Recordo-me que ao final do texto conclui a mensagem com a seguinte sentença:

“OS ANOS PASSAM E O MAR CONTINUA A SER O NOSSO COMPROMISSO”.

Naquela ocasião, O CLC Fernando Ladeiras, atual juiz do Tribunal Marítimo, respondia pelo jornal do CCMM e com muita intuição comentou.

“Gostei do final. Pode servir como slogan do CCMM. Afinal ainda não temos um”.

Na ocasião eu estava confeccionando uns chaveiros para o Centro de Capitães e não hesitei em colocar a frase logo abaixo do distintivo.

Os chaveiros acabaram e o lema permaneceu até hoje.

\*\*\*

## DONA BICICLETINA

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



**CLC Wesley O. Collyer**  
wesleycollyer@outlook.com

Em Almeirim não havia muito que fazer; só presidir audiência, prolatar poucas sentenças e estudar.

O Prefeito, um dia, me convidou para acompanhá-lo em uma viagem de barco até comunidades distantes. Foi uma experiência sensacional, que se repetiu inúmeras vezes.

Saiamos no sábado de manhã ou à tarde e voltávamos domingo à noite. A comitiva do Prefeito levava um médico, um dentista, um enfermeiro, uma assistente social, um funcionário do Serviço de Identificação (para emitir carteiras de identidade), outro do TRE (para emitir títulos de eleitor), um barbeiro e alguns auxiliares. O único contato de algumas comunidades com o mundo era esse. Atendimento verdadeiramente clientelista, mas, o único que funciona em comunidades tão distantes e tão carentes. O barco só dispunha de um camarote, onde dormia a família do Prefeito. Todos os demais dormiam em colchões no convés, inclusive eu. Nas comunidades, após o almoço, sempre era realizado um jogo de futebol, e o Prefeito fazia uma preleção.

Nessas comunidades, vi nomes interessantíssimos. Anotei alguns: Bicicletina, Descomungado da Silva, Jabemael (mistura de Jacy, Bezariel e Maria), Parabaldo, Seguebaldo, Naída Navinda e Navolta.

Duas observações: quando dona Bicicletina aparecia sozinha em algum lugar, sempre havia alguém que perguntava, não pelos filhos, mas pelos velocípedes... E “Naída Navinda e Navolta” era uma menina, certamente gerada em relações que aconteceram na ida, na vinda e na volta. Como os pais não puderam localizar o exato momento, preferiram homenagear todo o percurso...

*(Wesley Collyer é Juiz Federal do Trabalho inativo e Doutorando em Direito pela Universidade de Buenos Aires.)*

## O CALUNGA



**CLC Rômulo Augustus Pereira de Souza**

*rotus@uol.com.br*

*Com minhas homenagens ao grande marinheiro Ronaldo Cevidanes Machado -, recordista de viagens no comando de superpetroleiros na dura linha do Golfo Pérsico. A ele tive a honra de passar a presidência do Centro dos Capitães.*

Em princípios da década de 50, atraído pelos abonos em dólares embarquei na “linha do castigo”.

Eram viagens sem escalas com duração de quase um mês por pernada saindo em lastro do Rio de Janeiro ou Santos pela rota do Cabo até Kuwait, pequeno principado árabe situado entre Iraque e Irã, no “fundo de saco” do Golfo Pérsico. Também frequentávamos terminais em Bahrein tipo RasTanura e buracos que só Deus e as multinacionais sabem onde ficam. Mas era onde estava o petróleo e alguém tinha que ir buscar.

Em locais que tais, durante a operação de carregamento baixar a terra nem pensar! Havia terminais com perímetros cuja segurança tinha a garantia do príncipe. Fora deles...

Aliás, nada havia lá fora que valesse o risco. Não bastasse a animosidade da população, a falta de higiene e as moscas será aviso suficiente. Portaló pra fora até se evitava levar as mãos ao rosto devido a certo tipo de glaucoma contagioso de grande incidência, a julgar pelo número de pessoas cegas.

Assim, após o processo de bombeamento do óleo era com satisfação que largávamos os cabos para enfrentar outro mês de mar.

Mas dessa vez, invés de retornarmos ao Brasil recebemos instruções de rumar para Lourenço Marques na costa leste da África, então sob o domínio de Portugal que a chamava “Província Ultramarina”.

Por frequente e notória a súbita mudança de cronograma dos navios petroleiros, tal incerteza era assim traduzida pelo humor negro do marítimo: “Quem anda em navio dos outros não sabe aonde vai”.

Acrescento que tais viagens nem sempre eram tranquilas devido aos vendavais do Índico, até o Cabo das Agulhas e ao redor daquele que foi batizado como “Das Tormentas” pelos primeiros navegadores portugueses.

Razões pelas quais -, além de várias outras -, a linha do golfo era verdadeira “fábrica de doidos”, sobretudo para o pessoal casado. Daí as pressões do setor de pessoal da empresa e as vantagens oferecidas para conseguir tripular seus navios. Mostravam a vara e o feixe de capim.

A rota para Lourenço Marques obrigava a passar a oeste de Madagascar entre continente e ilha. Justo ali foi que pegamos um tempo que não me disponho a descrever. Basta dizer que depois de dois dias em capa, quando netuno aliviou, havíamos sofrido vários danos, o mais grave no eixo propulsor.

Foi nesse estado lastimável que o navio chegou ao porto de destino. Significando estadia prolongada e merecido repouso para a tripulação, enquanto se processassem os necessários reparos.

Mas o agente local logo se encarregou de colocar água na fervura, advertindo quanto aos perigos existentes na cidade. Ir ao bairro negro então, nem pensar! Mesmo que pedir para ser degolado.

Já então havia em Moçambique -, como em todo o continente - movimentos nacionalistas financiados de fora, por conta da “guerra fria” entre americanos e soviéticos. Somente duas décadas depois, com a morte de Oliveira Salazar e a chamada revolução dos cravos brancos Portugal se retiraria da África.

Naquela ocasião, bem podia ser como advertira o agente. Mas fossem lá convencer marítimo da linha grande a não aproveitar estadia...

Nisso, devo dizer, também me incluía. Que nos meus vinte e poucos anos não acreditava em azar e achava que brasileiro tinha carta de seguro em briga de africano com europeu. Estava de folga e com dinheiro no bolso. E lá fui eu meter-me terra adentro.

A bem da verdade devo admitir que fiz muita farra nos meus primeiros anos de mar. Mas de porre homérico como o que amarrei nessa viagem não tenho exemplo nem memória. Ao longo de alguma estação da minha via sacra, apaguei. Não me lembro do que bebi, de quanto ou aonde.

Acordei com ruído de vozes que não entendia. Estava de cuecas num catre, num local mal iluminado com paredes de estuque, sem pintura. E fedia!

Parecia um depósito a julgar pela parafernália empilhada ao redor. Ao meu lado estavam as minhas roupas que alguém se dera ao trabalho de dobrar. No bolso da calça -, acreditem -, estavam todos os meus documentos e, de quebra, alguma sobra de dinheiro!

Levantei-me, vesti-me e saí. Enfiei por um corredor escuro que conduzia a uma espécie de bar onde bem uma dúzia de negros conversava e bebia. Para meu espanto, chamaram-me pelo nome assim que me viram, e a intimidade que demonstravam muito me tranquilizou. Como falávamos a mesma língua, depois de trocar algumas figurinhas pude entender de que forma minha farra fora terminar no bairro negro. Só que um dia antes!

Aí me assustei. A essa altura o navio podia ter até comunicado meu desaparecimento à polícia! Ia ouvir do comandante o que Mafoma não disse do toucinho. Se não acabasse sujando minha matrícula...

Mas como o estrago estava feito, com os poucos dólares que restavam paguei a “saideira” para os amigos de copo e protetores durante minha deplorável condição de “balão apagado”. Pois não é que dois deles ainda fizeram questão de conduzir-me a bordo? Tanto não bastasse ainda ganhei um presente que muito me sensibilizou pela forma como me foi oferecido.

Tratava-se de uma estatueta de cerca de trinta centímetros talhada em madeira negra representando uma figura humana usando uma coifa com sete plumas como ornamento de cabeça.

Assim que me despedi dos anônimos companheiros, subi resabiado a escada portaló, engatilhando algumas mentiras quem sabe palatáveis ao Imediato e Comandante.

Mas aquela foi outra batalha de Itararé – a que não houve! Felizmente, nenhuma providência fora tomada para minha localização. Colegas “seguraram as pontas” e cobriram meu serviço, que navio nunca foi colégio de freiras. Hoje por mim, amanhã por ti...

Perplexo ficou o agente, ao saber do ocorrido, admirado por ter eu sobrevivido sem sequer ter sido roubado. E ainda ganhara presente! Mas para mim, o português exagerava. Logo eles, inventores da mulata...

De volta ao Brasil desembarquei de férias e levei meu “breu” para a casa de meus pais, onde então residia. Justo na ocasião aniversariava uma antiga vizinha muito amiga da família. Não podia deixar de comparecer nem chegar lá de mãos vazias, pena de desfeita, pelos costumes suburbanos da época.

Foi quando me veio a ideia de presentear a vizinha com o calunga que recebera na África, pois dessa viagem, no esforço de guardar dinheiro, não trouxera nenhuma muamba.

Foi assim que o passei adiante, dizendo tratar-se de obra de arte nativa.

Fui gozar minhas férias em Araruama. E não é que ao voltar dei de cara com o danado do calunga, bem concho, sobre a escrivaninha do meu quarto?

Quis saber a razão da devolução do presente. A vizinha trouxera, dizendo coisas esquisitas. Uma irmã dela que era espírita, olhara o boneco, dera um pulo, caíra desacordada. Depois acharam que a vida da família ia desandar. Cismaram. Minha mãe ficou aborrecida. Achou desfeita. Mas como boa católica também acabou me pedindo meio sem jeito para “dar um fim” no calunga.

Aí, eu é que achei desaforo. Se a vizinha não jogara fora, eu que não ia jogar. O calunga ficava!

E ficou.

Quando casei ele foi comigo. A partir de então a pequena e tosca escultura andou rolando pelos cantos, resistindo às mudanças, reformas e faxinas.

Enquanto eu prosseguia na carreira que escolhera. Se me permitem a imodéstia, nela fui muito bem-sucedido, embora nada houvesse nisso que se pudesse atribuir ao sobrenatural.

Foi assim, até que uma série de eventos que aqui não cabe mencionar e dos quais minha família e eu escapamos -, dir-se-ia “milagrosamente” -, levaram-me a cogitar da possível influencia benéfica do calunga ao longo dos anos. Quem sabe fora “preparado” como fetiche antes de me ser ofertado? Quem sabe eu não percebera o valor e a natureza da oferenda?

Depois de me informar melhor sobre o assunto, fiquei sabendo que há milhares de anos as deidades romanas conhecidas como lares loci protegiam as casas e tinham nelas seu domus ou larario. E que o termo fetiche (depois utilizado por Freud) vem do idioma português e significa o feitiço/magia colocado em imagens nas religiões africanas.

Diante de tais duvidas e possibilidades achei por bem promover o calunga, retirando-o do lugar secundário que ocupava numa prateleira qualquer.

Hoje, arvorado em fetiche ele exerce oficialmente as funções de guardião totêmico do meu lar, em nicho iluminado, feito sob encomenda e com excelente madeira. Ganhou cachimbo entalhado, fumo importado e, vez por outra, abasteço-lhe os potes com mel e uma cachacinha especial vinda de Minas.

Nada acima do merecimento dessa antiga amizade/entidade que comigo cruzou o Atlântico há bem mais de meio século. Como antes fizeram antepassados do desconhecido artista que entalhou o calunga...

*\* Excerto do livro “Outras Histórias do Meu Antigamente” publicado em 2005. (direitos reservados à Editora Pantana).*

## A LENDA DO COMANDANTE “MANDA MATAR”



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

Na Marinha Mercante antiga existiam muitos Comandantes que possuíam apelidos, que os fizeram figuras famosas no meio marítimo.

Esses apelidos, muitas vezes, não tinham origem conhecida.

Não era esse o caso do Comandante “Manda Matar”, como era conhecido no meio das tripulações mercantes, entre os anos 40 e 60, do século passado, um antigo Comandante de um navio veleiro.

Sobre ele se contava uma estória que, com o tempo, se transformou em uma lenda, a qual, quem contava os fatos, sempre acrescentava ou diminuía algum detalhe.

Quem não o conhecia, tremia quando recebia a nomeação para embarcar no seu navio. A final quem gostaria de embarcar em um navio cujo Comandante tinha o apelido de “Manda Matar”?

Mas quando surgiu aquele apelido, que o acompanhou por sua longa carreira?

Diz a lenda que foi nos anos 40, quando comandava o veleiro “Tangará”, último navio mercante veleiro brasileiro, de grande porte.

Naquela época, o “Tangará” voltava de uma grande viagem à Europa, que durou vários anos, devido a II Guerra Mundial, que obrigou o navio a ficar retido na África do Sul e em Alexandria, no Egito. Por esse motivo, o Comandante do “Tangará” foi obrigado a admitir, na tripulação, vários estrangeiros, para suprir a falta provocada pela saída de tripulantes brasileiros, por vários motivos.

Dizem que, na volta para o Brasil, já finda a II Guerra Mundial, ao escalar o porto de Recife teria ocorrido a bordo um sério incidente.

O Cozinheiro do navio, um estrangeiro, durante a estadia no porto, se embriagou e se apresentou bêbado a bordo.

Armado de faca, na cozinha, ameaçava a todos que procuravam desarmá-lo.



*O Tangará ainda como Daylight*

Primeiro foram os colegas da cozinha, depois o Mestre do Navio, depois foi chamado o Imediato. Todos falharam em controlar o Cozinheiro, pois cada vez que era advertido, ficava mais furioso.

O remédio foi comunicar ao Comandante do navio o que estava ocorrendo.

Examinando a situação, o Comandante constatou, no local do incidente, que a situação requeria a presença da Polícia local.

Dizem que a Polícia pernambucana, da época, não era de brincadeira e sempre resolvia as questões com certa truculência. Então era adequada para resolver o incidente que estava ocorrendo no “Tangará”.

Mas não foi isso o que ocorreu. O Cozinheiro furioso não se intimidou com a presença dos policiais, que não puderam dominá-lo.

Se tudo o que até aqui foi narrado é verdadeiro, tudo o que se segue parece pertencer ao campo do imaginário marítimo.

Contam que os policiais pernambucanos foram perguntar ao Comandante do “Tangará”, o que deveriam fazer com o Cozinheiro, tendo em vista que falharam os meios que dispunham, para dominá-lo e perguntaram se poderiam atirar no Cozinheiro, para dominá-lo.

Irritado com tanta ineficiência dos policiais, o Comandante teria dito que podia se não houvesse outra maneira.

Voltando a cozinha os policiais atiraram e mataram o cozinheiro.

Devido a essa estória, que contavam sobre ele, o Comandante do “Tangará” recebeu o apelido de “Manda Matar” que, com o tempo, passou a ser “Manda Matá”.

Mas esses fatos teriam mesmo ocorrido?

É verdadeiro que, durante aquela longa viagem, ocorreram muitas brigas entre os tripulantes, que reclamavam da comida e das condições de vida a bordo.

Para tirar todas as dúvidas informo que o “Tangará”, na sua viagem de retorno da Europa, não escalou o porto de Recife, vindo direto ao Rio de Janeiro. Assim creio que

esses fatos jamais ocorreram e pertencem ao imaginário marítimo que sempre existirá, envolvendo aqueles que tripulam os navios mercantes de todo mundo.

Informo também que tive a honra conhecê-lo pessoalmente, pois estive embarcado, como Primeiro-Piloto, em um navio-tanque da Fronape sob o seu comando, no início dos anos 60.

Durante aquele período de embarque tive a oportunidade de constatar que era um Comandante muito rigoroso, mas justo e muito educado e amante da música erudita.

Lembro-me de uma vez, quando eu estava no salão dos oficiais escutando músicas cubanas, de um disco da Sonora Matancera, com a cantora Célia Cruz. Ele desceu a escada do convés onde tinha seus aposentos e entrou no salão, com um disco da Quinta Sinfonia de Beethoven, na mão, pedindo para que eu o colocasse na vitrola, para eu pudesse ter a oportunidade de ouvir, o que era a verdadeira música.

Confesso que gostei de ouvi-la, seguindo as explicações que me eram dadas sobre os diversos trechos da obra. Mas, logo após a saída do Comandante, continuei a ouvir as salsas, merengues e outros ritmos caribenhos com a “cantante” Célia Cruz.

Só mais tarde, com o correr do tempo, é que eu comecei a dar maior valor a aqueles ensinamentos do meu antigo Comandante.

Para cada ocasião apropriada ele tinha uma frase de efeito como, por exemplo:

“**Bispo não encalha navio!**” (quando se comentava que algum comandante tinha enalhado um navio);

“**Vou devagar porque tenho pressa!**” (quando sugeríamos cortar algum caminho, em alguma viagem que iríamos fazer).

Lembro também dele, no passado, ouvindo estações de ondas curtas num gigantesco rádio “portátil” da marca *Zenith transoceanic*.

Naquela época não existiam comunicações por satélites e ficávamos, somente, na dependência da estação radiotelegrafia do navio.

Naquele estirão que vai do Cabo Calcanhar, no Rio Grande do Norte, até Punta Galera, em Trinidad, com o navio, sem ar condicionado, correndo com mar e vento pela popa, com a fumaça da chaminé subindo na vertical, com um calor infernal nos compartimentos internos, era confortante ouvir músicas e notícias do mundo, enquanto fazíamos os nossos cálculos de navegação e a vigilância do navio.

Tenho saudades daqueles tempos!

Hoje, passado tanto tempo, será que a lenda do Comandante “Manda Matá” continua sendo transmitida a todos aqueles que se interessam sobre a História da Marinha Mercante Brasileira?

## MAERSK VENDE MERCOSUL LINE PARA A CMA-CGM



Empresários brasileiros que disputavam a compra da empresa de navegação Mercosul Line foram surpreendidos, no final da manhã de hoje, com a notícia transmitida pelo Banco Santander que a Maersk vendeu a empresa para a francesa CMA CGM.

A Mercosul Line detém cerca de 21% do transporte contêineres na costa brasileira e a Aliança Navegação e Logística tem 59% neste mercado. A Aliança pertence à Hamburg Sud e a Mercosul pertence à Maersk, o que causa a concentração do mercado local na mão da Maersk e suscitou o veto do Conselho de Defesa Econômica (Cade) brasileiro.

A Maersk já havia informado a decisão de vender a Mercosul Line, para se adequar às exigências do CADE. Na página da CMA CGM, hoje, Rodolfo Saade, presidente da empresa, diz que a aquisição da Mercosul Line é um marco para a expansão dos negócios de transporte marítimo na América do Sul. A mudança poderá impactar nos acordos operacionais com a Log-IN.

*Fonte: Ivens Consult/CMA-CGM*

## SEGURANÇA CIBERNÉTICA

Em toda a comunidade marítima global, os portos, embarcações e instalações estão cada vez mais ligados e dependentes de sistemas cibernéticos. As consequências de não estar preparado para um incidente cibernético podem ser significativas.

Operações da indústria marítima e de gerenciamento geralmente dependem de sistemas cibernéticos em larga escala. Sistemas de Posicionamento Global (GPS), equipamentos automatizados, sensores de segurança física, certificados eletrônicos, rastreamento de carga, navegação eletrônica, Sistemas de Identificação Automática (AIS), manutenção de registros e processamento de pré-chegada, são apenas alguns dos processos que dependem de sistemas cibernéticos confiáveis e seguros. Esta confiança em computadores e redes de computadores, particularmente aquelas ligadas à Internet, potencialmente cria vulnerabilidade para ataques, perdas com interrupções e danos como resultado de frágeis práticas de segurança cibernética a ataques cibernéticos. Houve muitos exemplos de incidentes de segurança cibernética e desenvolvimentos relevantes para a indústria marítima:

- Pesquisadores da Universidade do Texas nos Estados Unidos demonstraram, em julho de 2013, que é possível mudar a direção de um navio interferindo com seu sinal de GPS para fazer com que os sistemas de navegação a bordo interpretem falsamente a posição e o rumo de um navio;
- Um hacker fez com que uma plataforma flutuante de petróleo localizada ao largo da costa da África inclinasse para um dos bordos, forçando-a paralisar temporariamente;
- Os hackers infiltraram sistemas cibernéticos em um porto para localizar contêineres específicos carregados com drogas ilegais e removê-los do porto sem ser detectados;
- Piratas somalis empregaram hackers para se infiltrarem nos sistemas cibernéticos de uma empresa de navegação para identificar navios que passavam pelo Golfo de Aden com valiosas cargas e uma segurança mínima a bordo, o que resultou no sequestro de pelo menos um navio;
- No setor de energia e petróleo e gás norueguês, mais de 50 incidentes de segurança cibernética foram detectados em 2015;
- Dez anos atrás, a empresa antivírus McAfee registrava 25 novas ameaças por dia - agora eles registraram meio milhão de ameaças diariamente e;
- Um número crescente de objetos que estão conectados à Internet podem ser hackeados.

As consequências de um ataque cibernético podem ser muito abrangentes. Por exemplo, os abalroamentos de navios poderiam resultar da pirataria da navegação eletrônica e outros sistemas que poderiam levar a:

- Perda física ou danos aos navios;
- Lesão física à tripulação;
- Perda de carga;
- Poluição e;
- Interrupção de negócios - incluindo a interrupção das atividades portuárias, o que poderia levar a perdas consideráveis de interrupção de negócios.

Portanto, os riscos cibernéticos são cada vez mais preocupantes e deve ser considerada parte integrante do quadro geral do risco operacional e abordados de forma sistemática.

Até esta data, apenas o Código ISPS estabelece uma especificação regulamentar para a gestão de processos de tecnologia da informação. O código estabelece que a vulnerabilidade do sistema de informação deva ser avaliada (avaliação da segurança do navio) do ponto de vista da segurança do navio, a fim de preparar medidas adequadas para qualquer ameaça.

*Fonte: Site do Gard P&I Club, Boletim Técnico de Seguros n° 17*

\*\*\*

## **USO DO GPS PELOS NAVIOS E SEUS PERIGOS**

O uso universal do GPS por navios de qualquer tipo fez uma contribuição significativa para a segurança e precisão da navegação marítima.

No entanto, notícias contínuas de suposta interferência dos sinais de GPS pela Coreia do Norte, bem como o potencial de outras fontes de interferência de sinal é de preocupação generalizada aos governos e aos setores do transporte marítimo e da aviação como um todo.

Estes relatos servem para destacar o risco de navios serem apenas dependentes de GPS para determinação da posição e reforçar a importância da utilização de todos os auxílios disponíveis para a navegação, conforme exigido pelas Convenções SOLAS e STCW.

Não devemos superestimar o uso do GPS, nem sua eficiência, confirmando sempre que possível, a posição do navio utilizando-se outros métodos. Em particular, os oficiais de navegação devem ser incentivados a praticar os métodos tradicionais de navegação,

incluindo observações celestes. É importante que o equipamento esteja devidamente ajustado, para minimizar a possibilidade da ocorrência de erros na posição obtida.

*Fontes: Site do UK P&I Club; Manual de navegação da Transpetro, Boletim Técnico de Seguros nº 17*

\*\*\*

## **PARCERIAS PARA DESENVOLVER DRONE PARA INSPEÇÃO REMOTA DE TANQUE DE LASTRO**



A holandesa “AkzoNobel's Marine Coatings Business” e as empresas britânicas “Barrier Group” e “DroneOps” se juntaram para desenvolver um drone capaz de inspecionar, remotamente, tanques de lastros em um esforço para melhorar a precisão, eficiência, bem como a saúde e segurança das tripulações dos navios.

O projeto, intitulado RECOMMS (Avaliação Remota de Revestimentos e Corrosão em Estruturas Marinhas Offshore e Navios), usará tecnologia de realidade virtual e operação semiautônoma de drone para avaliar tanques de água de lastro e outras áreas de difícil acesso em navios e estruturas offshore, incluindo inspeções de revestimentos e corrosões.

Atualmente, realizados por tripulantes, surveys ou inspetores independentes, essas inspeções constituem uma atividade de risco que representam uma das causas mais comuns de fatalidades relacionadas ao trabalho na indústria.

"Ao substituir as inspeções humanas por um drone, a manutenção de rotina poderá ser monitorada remotamente em tempo real por funcionários nos seus escritórios, com feedback instantâneo disponível para o navio ou o superintendente da estrutura offshore", disse RECOMMS.

"Pesquisas de espaços confinados e tanques de água de lastro são partes essenciais das rotinas de manutenções a bordo de navios e estruturas offshore e são cada vez mais críticas para os proprietários de navios.

No entanto, as inspeções dessas áreas podem exigir trabalhos em altura, entradas em espaços confinados e presenças de superfícies escorregadias que podem estar mal iluminadas, todas sendo atividades de alto risco que a indústria marítima está interessada em abordar, disse Michael Hindmarsh, porta-voz da RECOMMS e Gerente de Desenvolvimento de Negócios da Akzo Nobel's Marine Coatings Business.

De acordo com RECOMMS, as inspeções com drones terão, a longo prazo, o potencial de garantir "uma abordagem sistemática e consistente" na inspeção de espaços confinados pela tripulação, produzindo dados prontamente disponíveis para funcionários baseados em terra, Estados da Bandeira e Sociedades Classificadoras.

A conclusão e o lançamento do drone estão previstos para outubro de 2017.

*Fonte: world maritime news*

\*\*\*

## **COMANDANTE DE NAVIO PETROLEIRO BANIDO EM FUJAIRAH**

O Comandante do grande Suezmax "Jag Laadki" foi banido do comando de navios que demandam em Fujairah, de acordo com fontes locais.

A proibição foi consequência de sua embarcação colidir com o LNGC fundeado em "Al Khattiya" e o GLP "IGLC Anka" fundeados em Fujairah em 23 de fevereiro de 2017.

De acordo com um comunicado publicado on-line no porto de Fujairah, a investigação revelou que o Master do navio "Jag Laadki", o capitão Aniruddha Paraukar, tinha pouco conhecimento da manobra de navios e ignorou a "Regra Internacional de Tráfego de Navios", que contribuíram para a colisão.

Os dois navios gaseiros estavam fundeados na área "D". Visibilidade e condições meteorológicas descritas como boas no momento do incidente.

Com base nas investigações, a Autoridade Portuária de Fujairah decidiu que o Capitão Paraukar não será permitido os navios sob seu Comando demandando em Fujairah ou no ponto de ancoragem daquele porto.

Além disso, uma multa de AED 80.000 (cerca de US\$ 21.800) foi imposta ao Comandante por ignorar as regras internacionais de tráfego de navios e por causar ameaças aos navios nas proximidades. A multa será debitada na conta de Yacht International; o agente local do navio foi comunicado.

Os encargos relacionados com a praticagem também serão debitados ao agente do navio, conforme o comunicado.

*Fonte: <http://gcaptain.com/jag-laadki-master-banned-from-fujairah-following-collisions/>*

\* \* \*

## NOTAS

A Transpetro e a Petrobras realizaram operação-piloto de transbordo a contrabordo no Terminal de Angra dos Reis (Tebig/RJ) em 12 de maio. O objetivo foi simular a transferência de produto entre dois navios atracados ao píer. Essa modalidade de transbordo é inédita no terminal e poderá elevar a capacidade operacional do Tebig em até 30%, proporcionando uma melhoria na logística de exportação de petróleo pela companhia.

-

No dia 12 de maio, o CLC Alvaro José de Almeida Jr., presidente do CCMM, representou o Centro na Cerimônia do Juramento à Bandeira, realizado no CIABA, em Belém-PA.



A mesma cerimônia ocorreu no CIAGA, no Rio de Janeiro-RJ, no dia 19 de maio.

-

A Cerimônia em Comemoração ao 152º Aniversário da Batalha Naval do Riachuelo foi realizada no dia 09 de junho, na Escola Naval – RJ. O CCMM foi representado na comemoração da Data Magna da Marinha do Brasil pela presença de seu presidente, CLC Alvaro José de Almeida Jr. e membros da diretoria.

-

O Comandante Ricardo Monteiro, que deixará o Comando do NT “Oscar Niemeyer” da Transpetro, empresa subsidiária de transportes marítimos da Petrobrás, concederá a honra de “Tripulante Honorário”, cujo diploma acaba de anunciar que vai entregar pessoalmente, ao colunista Alyrio Sabbá. Desde já o nosso profundo agradecimento.

\*\*\*

## **PROJETO MEMÓRIA DO CCMM**

Nas próximas edições da Revista Eletrônica do CCMM, iniciaremos um projeto buscando o resgate da Memória do nosso Centro. Cada comandante entrevistado relatará suas experiências profissionais, desde o início da sua carreira - momentos difíceis e engraçados a bordo de nossos navios - através de entrevistas, vídeos e/ou fotografias.

--

## PRÓXIMOS EVENTOS

### Almoço Mensal do CCMM

**Data:** 21 de junho, 12:00.

**Local:** Hotel São Francisco – Rua Visconde de Inhaúma, 95, Centro. Rio de Janeiro – RJ.

**Adesão:** R\$58,00 – Bebidas a parte.

**Informações:** CLC Paulo César (21) 97997-8718

### Palestra do Centro dos Capitães da Marinha Mercante no Rotary Clube

**Palestrante:** CLC Jones A. B. Soares

**Data:** 29 de junho, 15:00.

**Local:** Auditório da Editora Brasil Rotário, Av. Rio Branco, 125/18º andar, Centro – RJ.

### Marintec South America

**Local:** Centro de Convenções Sulamérica, Rio de Janeiro – RJ.

**Data:** 15 a 17 de agosto, de 13h às 20hs.

**Evento Gratuito**

## NOTA FÚNEBRE

Nos últimos três meses, precedentes à publicação desta revista, tivemos o pesar de dar adeus a dois grandes homens do mar: o Almirante Odyr Buarque de Gusmão e o CLC Paulo Mascarenhas. Desejamos expressar com esta nota os nossos sentimentos de estima e saudades.

## CARTAS DOS LEITORES

Queremos ouvir as opiniões dos nossos leitores. Enviem suas sugestões, críticas e elogios para o nosso editorial.

### EDITORIAL

**Centro dos Capitães da Marinha Mercante**

Av. Rio Branco, 45, sl 1907/1908 | 2518-1638

presidencia@centroscapitães.org.br

**Editores Responsáveis:** CLC Hildelene Bahia  
([hildelenebahia@yahoo.com.br](mailto:hildelenebahia@yahoo.com.br)) e CLC Ricardo Monteiro  
([ricardo.monteiro@hotmail.com](mailto:ricardo.monteiro@hotmail.com))

**Diagramação:** Nathália de Oliveira Souza

## 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<sup>a</sup> de Copacabana, 807 / 406.  
Tel.: (021) 2549-9552

[www.clinicaeffetiva.com.br/souzalima](http://www.clinicaeffetiva.com.br/souzalima)  
[a@terra.com.br](mailto:a@terra.com.br)

## **LIVROS**

“**História Da Marinha Mercante**” -  
Volumes I e II - Alberto Pereira de  
Aquino – Em falta.

“**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

## **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