



REVISTA ELETRÔNICA



Rio, 22/01/2018
No. 145

O mar é nosso compromisso!

Edição
Trimestral

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



Recadastramento

Simple

Rápido

Fácil

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.

**PROCURE A
SECRETARIA
DO CENTRO
DOS
CAPITÃES E
FAÇA O SEU**

Parceiros



RUMAR
INSTITUTO RUMO AO MAR



OS ANOS PASSAM NA SINGRADURA DO TEMPO – FELIZ 2018

Caros colegas e demais companheiros do mar,

Iniciamos o novo ano cumprindo uma missão muito importante. Lembrem sempre que vocês exercem uma profissão de âmbito internacional, evidenciada nas palavras do Secretário Geral da ONU: *“Se houvesse um colapso na navegação marítima internacional, a metade do mundo morreria de fome e a outra metade morreria de frio”*.

Não devemos nos esquecer de que, quando o tempo não nos é favorável, temos sempre a oportunidade de colocar o navio em capa e esperar que o mar se acalme para prosseguirmos tranquilos em nossa viagem, restando-nos a certeza de que *“não existem grande marinheiros sem grandes tormentas”*.

Certamente, essa máxima marinheira nos ajuda a superar a difícil travessia que o nosso país enfrenta no momento e que atinge seriamente o nosso setor. Não percamos a esperança. Os homens e mulheres do mar são, antes de tudo, fortes e destemidos.

Deixo como mensagem para o ano que se inicia o trecho de um texto de autor desconhecido:

“Homem e mulher do mar,

Lembra-te que a paz, a felicidade e o próprio Deus viverão em ti, como tu viverás em teu barco.”

O mar é nosso compromisso!

Sejam felizes!

CLC Alvaro José de Almeida Jr.

Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante

LEIA NESTA EDIÇÃO

02 | Os anos passam na singradura do tempo – Feliz 2018

CLC Alvaro José de Almeida Júnior

04 | *Tecnologia é realmente sinônimo de segurança?*

CLC Gilberto Maciel da Silva

05 | Encontro na noite escura

CLC Alberto Pereira Aquino

16 | Brasil e China – Duas visões de Marinha Mercante

CLC Jones Soares

21 | Quando Morre um Poeta

OSM Edson Martins Areias

26 | Meus amigos caninos

CFM Marcus Vinicius de L. Arantes

28 | Uma certa Luz Vermelha

OSM Evandro Felisberto Carvalho

30 | Mensagem para USCG

CLC Francisco Gondar

32 | Jubileu de Ouro de Formatura de Turmas da antiga EFOMM - Um registro

CLC Wesley Collyer

37 | Algumas Considerações sobre as Fake News

CLC Rômulo Augustos Pereira de Souza

39 | Como surgiu o slogan do CCMM

CLC Francisco Gondar

41 | Notícias e Eventos

42 | Shopping CCMM



CLC Gilberto Maciel da Silva
gilmaciels@gmail.com

TECNOLOGIA É REALMENTE SINÔNIMO DE SEGURANÇA?



Ao apresentar a questão acima não estamos nos colocando em uma posição conservadora ou retrógrada, mas o objetivo é levar a uma reflexão sobre as mudanças significativas que o avanço tecnológico, hoje embarcado, tem provocado na prática da navegação.

Certamente, não podemos negar que equipamentos como o radar, o GPS, o AIS e mais recentemente o ECDIS, possibilitaram uma navegação mais segura.

Entretanto, os jovens oficiais, que já nasceram praticamente com um smartphone na mão, conectados ao mundo, em tempo real, onde as respostas não podem demorar mais do que 3 segundos, tem a tendência de desconsiderar os sistemas mais tradicionais de estabelecimento da posição de um navio.

Ao entrarmos hoje em um moderno passadiço, se perguntarmos ao Oficial de Serviço o que está fazendo, por exemplo, aquele alvo por BE, ele certamente vai recorrer ao ARPA e informar CPA, TCPA, velocidade e rumo. Ótimo, demonstra que está familiarizado com o equipamento e sabe analisar as informações ali disponíveis. Mas, supondo que o equipamento apresente algum problema, ele saberá utilizar uma “Rosa de Manobras”?

É inegável reconhecer as vantagens que uma posição obtida hoje pelo GPS é precisa, confiável, disponível a qualquer instante e que facilmente se integra aos demais equipamentos de bordo. É inegável reconhecer a quantidade de informações e possibilidade de alarmes que podem ser obtidos em um ECDIS. A questão fundamental é: quão dependentes estamos ficando dessa tecnologia? Até que ponto, acompanhar de forma passiva um ponto luminoso da tela do ECDIS é o suficiente para afirmarmos que estamos navegando com segurança?

Na máquina, toda monitorada por computadores, mantém o Oficial dentro do CCM ou em seu camarote, retirando dele o desenvolvimento daquela sensibilidade que muitas vezes levava o Chefe a reconhecer apenas pelo ruído se um motor estava ou não funcionando corretamente.

Essa “falsa sensação de segurança”, que tem embalado os Oficiais a bordo dos modernos navios, faz com que ainda ocorram acidentes.

Cabe aos mais experientes (para não dizer “mais antigos”), antenados com os avanços tecnológicos, reforçar a importância de se manter um equilíbrio entre as vantagens que a tecnologia nos apresenta, com a não dependência total e irrestrita dela. Lembrar aos Oficiais mais novos que a tela mais importante de bordo ainda é a vigia!

Já se fala de navios não tripulados, onde tudo é controlado à distância. Mas até que isso se torne realidade, enquanto tivermos homens e mulheres a bordo, estes é que devem estar no comando e não as máquinas.

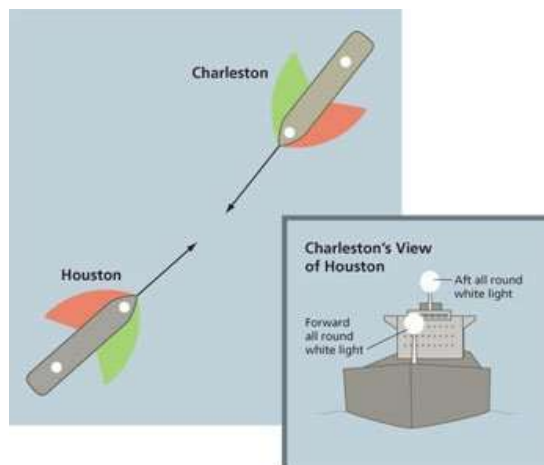
ENCONTRO NA NOITE ESCURA



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

Uma das coisas que mais gostava de apreciar, durante o tempo em que estive em atividade na Marinha Mercante, era o de passar por outros navios no mar.

Detestava, porém, quando eles apareciam em marcações duvidosas, como nas amuras, com rumos cruzados, quase roda a roda, em locais de grandes mudanças de rumos.





Hoje em dia, com o VHF e o AIS, à disposição no passadiço, ficou bem mais fácil a comunicação entre os navios e, as situações complicadas podem agora ser solucionadas mais facilmente.

Porém, uma passagem “green to green” ou “red to red” ou uma ultrapassagem tranqüila, dá um grande prazer. Principalmente, se for durante o dia e se aparecer um oficial no passadiço do outro navio correspondendo ao nosso aceno,

Já houve esse tempo em que isso acontecia e eu presenciei vários desses agradáveis acontecimentos.



ULTRAPASSAGEM TRANQÜILA

Mas, de todos, eu nunca esqueci o encontro que ocorreu no litoral do nordeste.

Corria o final do ano de 1959 e eu estava recém embarcado, como Segundo Piloto, no NT “Presidente Getúlio”, um novíssimo navio-tanque da Frota Nacional de Petroleiros – FRONAPE, construído na Holanda, nos Estaleiros de Botlek da Verolme United Dockyards, em Rosenberg.



“PRESIDENTE JUSCELINO” IRMÃO DO “PRESIDENTE GETÚLIO”

Estávamos indo para Curaçao, levando óleo cru baiano. De lá seguiríamos para Punta Cardón, na Venezuela, onde receberíamos petróleo para Santos.

Foi a primeira ocasião em que passei o Natal e o Ano Novo no mar!

Naquela viagem, eu tirava o quarto de serviço de 0000 às 0400 horas e, por isso, sempre que podia, procurava dormir um pouco depois do jantar.

Certa ocasião, quando me preparava para dormir, porque já passava das 2000 horas, de repente, entrou no meu camarote o Primeiro Piloto, Durval Menezes Gama, meu colega de turma, pedindo que fosse ao passadiço porque estava se comunicando, através do “daylight”, com o navio em que meu pai estava embarcado. Pediu que corresse porque os rumos eram opostos.

A noite era muito escura e chovia muito.

Quando cheguei ao passadiço, pude ver, pelo través de bombordo, o navio de meu pai passando rapidamente e o Radiotelegrafista Portela, se comunicando com ele, utilizando Morse luminoso..

O navio de meu pai usava as luzes de escote, da verga de sinais, que começaram a ficar cada vez mais fracas à medida que aumentava a distância entre os dois navios.

O Portela que era um dos grandes Radiotelegrafistas da Marinha Mercante do meu tempo combinou, com ele, continuar a comunicação por Radiotelegrafia.

Assim tive oportunidade de ter notícias de meu pai e de passar a satisfação daquele encontro, em pleno Oceano Atlântico!

É de ocorrências desses tipos de fatos que, só a nós, marinheiros, podem acontecer, é que nos fazem diferentes dos demais seres humanos deste planeta!

Foi meu pai que me orientou, através de cartas, para prestar concurso para entrar para a então Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro, na qual ingressei no ano de 1956.

Na ocasião, ele, como Radiotelegrafista, já estava na Marinha Mercante, desde 1950, depois de mais de trinta anos de serviços, na Marinha do Brasil.

A vida na Marinha Mercante, segundo o seu pensamento, não era um “mar de rosas”, mas também não era um inferno. Alguns prazeres da vida familiar, que nos eram negados, eram compensados por outros, que equilibravam o fiel da balança e que eu poderia conhecer muitos países e ter uma boa profissão.



AS ENTÃO ÍNDIAS OCIDENTAIS HOLANDESAS

Ao descarregarmos em Willemstad, Curaçao, a nossa programação de viagem foi modificada pela Fronape. Recebemos ordens para fazer limpeza dos tanques de carga, para carregar diesel com destino a Dakar e Ceuta. Depois, em lastro, o navio deveria seguir para Rotterdam onde, nos estaleiros da Verolme, deveria completar a instalação de vários itens que faltaram, quando da sua recente construção.

Com essa alteração, de programação, várias providências tiveram que ser tomadas.

Por exemplo, no navio, não existiam cartas náuticas de aproximação para os portos de Dakar e Ceuta e muitos tripulantes não tinham trazido roupas de frio.

Em Curaçao não foi possível encontrar nem as cartas náuticas nem as roupas de frio.

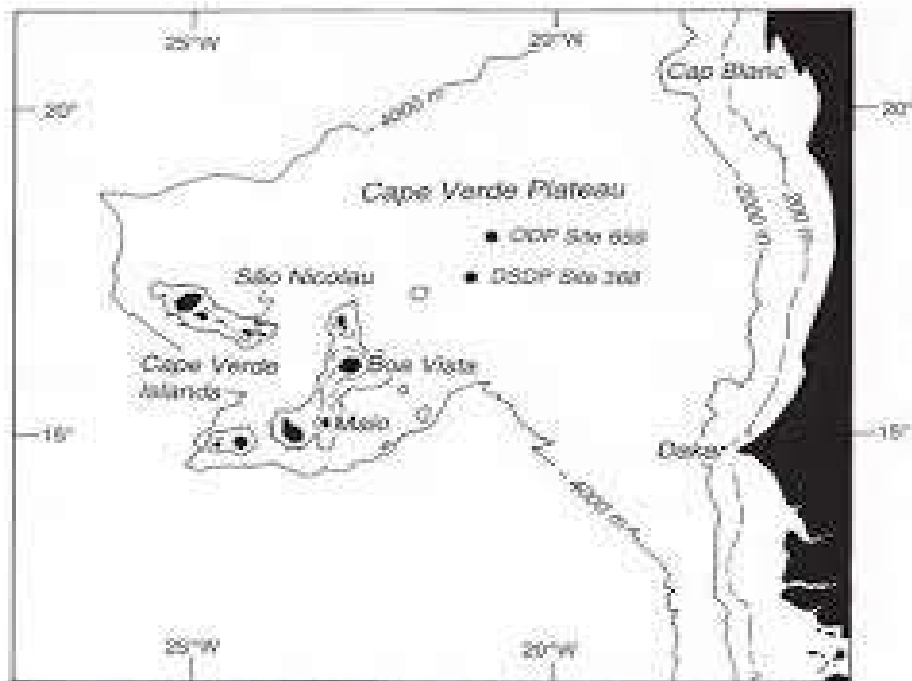
Mesmo assim seguimos viagem porque, o nosso Comandante era o CLC Leonísio da Silva Mattos, experiente Comandante das linhas internacionais do Lloyd Brasileiro, agora na Frota Nacional de Petroleiros, conhecedor, daqueles portos, concluiu que seria seguro seguir para Dakar com as cartas náuticas que tínhamos a bordo.

Durante a travessia, o Primeiro Piloto Durval Meneses Gama, teve a idéia de desenhar, sobre uma "plotting sheet", de latitude adequada, a linha da costa próxima a Dakar e as posições de todos os faróis, faroletes, bóias e demais perigos à navegação, relacionados no "Admiralty Sailing Directions", que cobria aquela área.

A travessia foi feita, praticamente, em um mar que parecia um lago porque navegávamos próximos da Zona de Convergência Intertropical, conhecida como Zona de Calmaria, que os navegantes de língua inglesa denominam de "Doldrums".



Ao nos aproximarmos da costa africana, passamos bem próximo da Ilha do Fogo, do Arquipélago das Ilhas de Cabo Verde, e seguimos para Dakar.



PROFUNDIDADES NA APROXIMAÇÃO DE DAKAR

Ao nos aproximarmos da costa cruzamos com gigantescas canoas monóxilas de pescadores, um verdadeiro espetáculo, pois eram muito diferentes das canoas que existem em nosso litoral.



CANOAS DE PESCADORES SENEGALESES

A “plotting sheet” do Primeiro Piloto Durval funcionou como uma verdadeira carta náutica! Recebemos o Prático e atracamos para descarregar o diesel destinado aquele porto.



PORTO DE DAKAR

Licenciados, eu, o outro Segundo Piloto e o Comissário fomos para terra.

Na época em que chegamos a Dakar, no início de 1960, o Senegal ainda pertencia à África Ocidental Francesa. A sua independência só ocorreu em junho daquele ano.

Pegamos um taxi e, com o nosso francês de ginásio, pedimos que nos levasse a um local turístico. O motorista nos disse que iríamos ver a “Ville Noire”.

Fomos parar em uma favela de casas de palha, pior do que as nossas!

Ao contrário do que se poderia pensar, fomos muito bem tratados e até tiraram fotografias com a gente!

Depois fomos para o mercado da cidade onde tivemos a oportunidade de ver uma multidão de pessoas com vestimentas de diversas cores e o que mais impressionava eram as marcas profundas, feitas nas faces de alguns homens, talvez marcas tribais para identificação da tribo de origem.



Vi também, no meio da multidão, diversos “homens azuis”, das tribos tuaregues e, como não poderia faltar, lá estavam também os soldados da Legião Estrangeira.

Tudo igualzinho como em um filme colorido de Hollywood!



UM TUAREGUE

Meu pai estava com razão quando disse que eu iria gostar da carreira profissional que estava se iniciando.

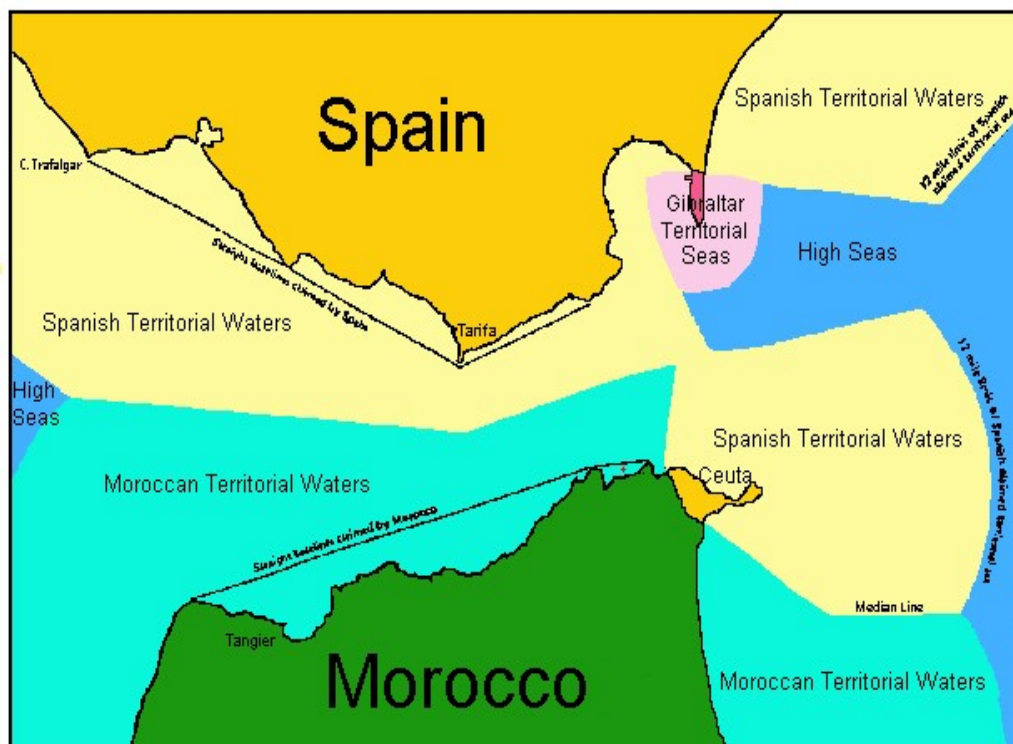
Saindo de Dakar, seguimos para Ceuta, enclave espanhol no Sultanato de Marrocos.



ESTREITO DE GIBRALTAR

Para quem conhece os feitos portugueses, nas Grandes Navegações, este trecho da costa africana é cheio de nomes de acidentes geográficos conhecidos.

A tomada de Ceuta, pelos portugueses, em 1415, por exemplo, foi o ponto inicial das Grandes Navegações.



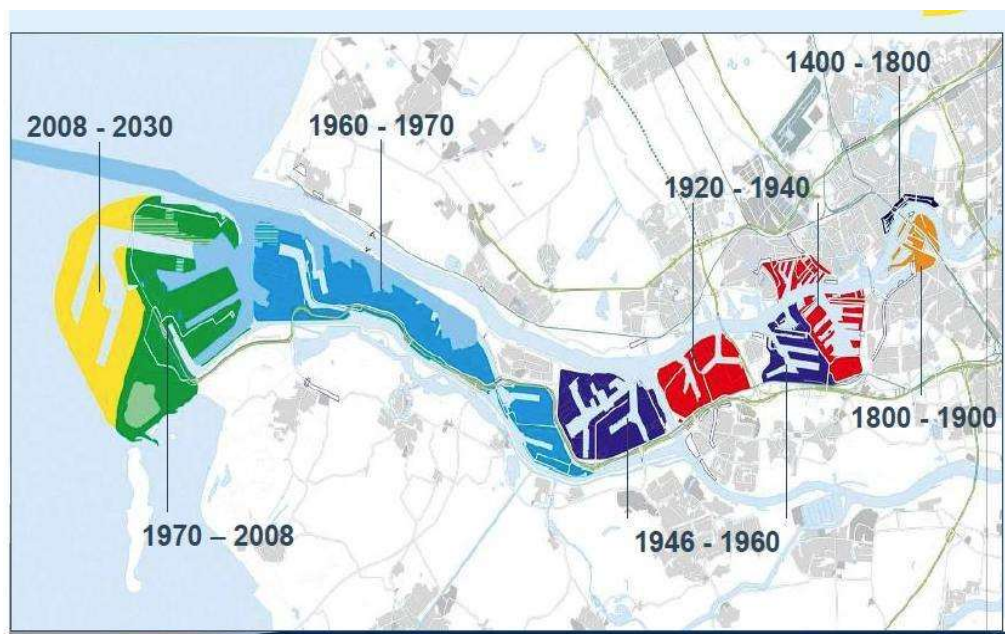
Based on information from the House of Commons Library © 1999

ÁGUAS TERRITORIAIS ATUAIS NO ESTREITO DE GIBRALTAR

Após descarregar o restante da carga de óleo diesel, em Dakar, seguimos em lastro para Rotterdam.

Como era de se esperar, naquela época do ano, estávamos em pleno inverno, encontramos mau tempo no Golfo da Biscaia, mas o mar e vento estavam a nosso favor.

Após recebermos Prático, em Dover, seguimos para Rotterdam.



AZUL – SITUAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS ATÉ 1960

Em Hoek van Holland recebemos o Prático da Nova Aquavia (Nieuwe Waterweg) e seguimos para a estação de limpeza de tanques, na localidade de Schiedam.

Lá permanecemos por vários dias..

Foi um bom tempo, que aproveitamos para conhecer a Holanda, utilizando os excelentes meios de transporte que estavam à nossa disposição.

Depois de conhecer bem a cidade de Rotterdam, visitamos Haia (Den Haag) e Amsterdam.

Em Haia visitamos a cidade miniatura de Madurodam e a Praia de Scheveningen.

Diziam os holandeses que a pronúncia da palavra “Scheveningen”, durante a II GM, era exigida das pessoas que eram, por eles detidas, para saber se eram realmente holandeses e não alemães infiltrados, pois ela é muito difícil de pronunciar corretamente, por pessoa não holandesa.

Após a limpeza de tanques seguimos para o estaleiro da Verolme, na localidade de Botlek, em Rosenberg, para completar os equipamentos faltantes, no final da construção do navio.

Foi nesse estaleiro que foram construídos os navios tanques “Presidente Juscelino”, “Presidente Dutra”, “Presidente Getúlio” e “Presidente Washington Luis”. Este último ainda estava lá e estivemos presentes por ocasião da sua entrega à Fronape.

Outro navio brasileiro que lá estava, em conclusão das obras de extensa modernização, era o Navio Aeródromo Ligeiro “Minas Gerais”, da Marinha do Brasil que, na ocasião, tive a oportunidade, de visitar.

No Estaleiro da Verolme o “Presidente Getúlio” foi colocado em dique seco, mas a tripulação não desembarcou e permaneceu alojada a bordo, com todas as instalações sanitárias bloqueadas.

A solução adotada, de permanência da tripulação a bordo, enquanto o navio permaneceu docado, causou muito sacrifício porque o estaleiro não tinha, na ocasião, meios de fornecer aquecimento ao navio e estávamos em pleno inverno.

Comprar roupas de frio estava fora de cogitação porque durante o período no exterior só recebíamos pequenos auxílios, em dólares, chamados “tabelas”. Assim tínhamos as Tabelas A, B e C, que eram pagas para 1, 2 e 3 meses fora do Brasil. Os salários só eram pagos ao retornarmos ao Brasil.

O auxílio para roupas de frio, ao qual tínhamos direito, só foi pago quando chegamos ao Brasil!

Após uma longa permanência em Rotterdam, com a conclusão da instalação dos equipamentos a bordo, recebemos ordens para seguir para Maracaibo, Venezuela, onde deveríamos carregar óleo cru para Santos.

Deixando Hoek van Holland para trás, seguimos para Dover, onde deixamos o Prático e seguimos pelo Canal da Mancha (Canal Inglês) até Bishop Rock.

Nesta viagem passei a tirar os quartos de 0800/1200 e 2000/2400.

Com Bishop Rock no través passou-se a navegar em uma derrota ortodrômica, planejada pelo Primeiro Piloto Durval Gama.

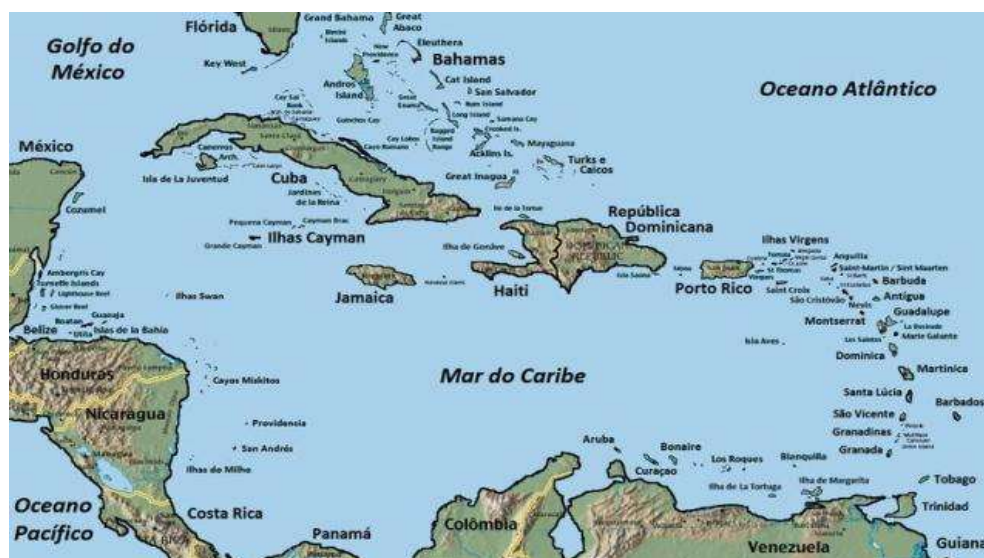
Em uma carta gnomônica do Atlântico Norte foi traçada uma linha reta ligando Bishop Rock à Passagem de Mona. Depois sobre a referida reta foram marcados diversos “waypoints”, separados por singraduras de 24 horas. Em seguida as latitudes e longitudes daqueles pontos foram tiradas daquela carta e plotadas em uma carta náutica geral Mercator do Atlântico Norte. O resultado foi o de uma derrota poligonal.

Diariamente, ao fazemos as observações astronômicas, corrigíamos o rumo para o próximo “waypoint” e seguíamos com destino à Passagem de Mona, situada entre a República Dominicana e Porto Rico

Para mim, essa travessia foi a confirmação de que a Navegação Astronômica, que havíamos aprendido na EMMRJ, era um bem, cujo conhecimento deveríamos preservar para sempre.

Até hoje tenho o maior orgulho de ser um Oficial de Náutica, pois sem usar auxílios eletrônicos somos capazes de determinar a posição de um navio no meio do oceano!

Após vários dias de navegação, na hora e marcação esperadas, apareceu a Ilha de Mona, no meio da passagem que leva o seu nome..



Após a Passagem de Mona seguimos viagem direta para o Lago Maracaibo, Venezuela, onde carregamos óleo cru destinado a Santos.

Ao entrarmos em Santos, quase seis meses depois da nossa partida, notei que o navio do meu pai estava fundeado próximo ao aeroporto!

Só depois de quase um ano fui rever o meu pai, mas valeu à pena esperar para comemorar o encontro.

Esse acontecimento, que acabo de narrar, é um dos muitos fatos que ocorreram comigo, que coloquei do lado positivo na balança, na avaliação da minha profissão.

Até hoje não me arrependo de ter seguido os conselhos de meu pai!

Brasil e China – Duas visões de Marinha Mercante – Parte 1



CLC Jones Soares
manaus1@hotmail.com



“Há três coisas que nunca voltam atrás – A flecha lançada, a palavra pronunciada e a oportunidade perdida”.

Provérbio Chinês

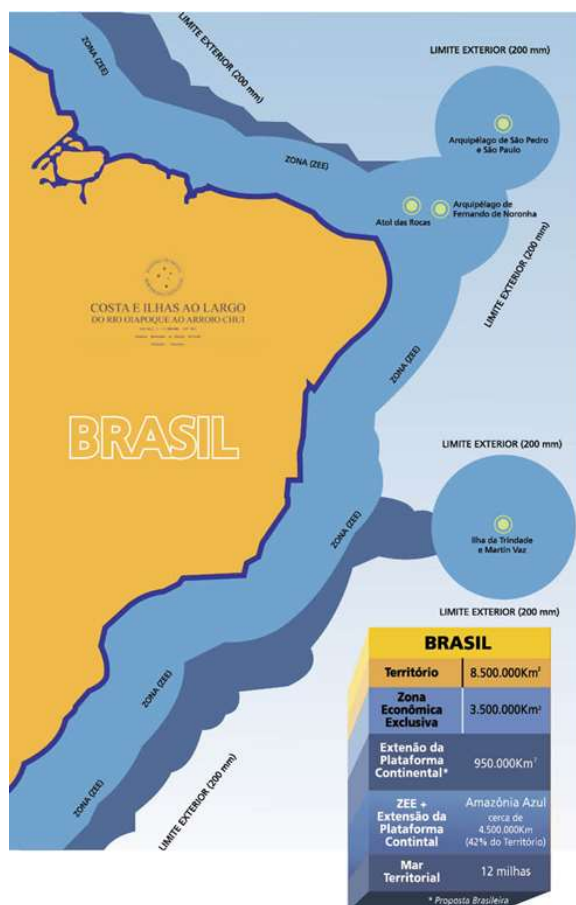
Introdução

O século 21 trouxe diversas mudanças no cenário mundial, cada vez mais volátil, incerto, complexo e ambíguo. Apesar do panorama de crise mundial, grandes oportunidades podem surgir para nações que implementam políticas de Estado, ao invés de descontinuadas políticas de Governo, e que verdadeiramente aproveitam seus potenciais. Dentre eles, no caso brasileiro e chinês, destaco o potencial Marítimo e toda a riqueza que o aproveitamento dos negócios e recursos mar, com foco no Transporte Marítimo, pode proporcionar, além da constatação das grandes diferenças existentes entre os dois países analisados, oriunda das ações sistemáticas para integrar as atividades marítimas e o oceano na política nacional chinesa e nossa miopia estrutural e falta de maritimidade, no caso brasileiro.

Brasil e China no contexto marítimo e em termos econômicos e estratégicos

Há muitas semelhanças geográficas entre Brasil e China. Os dois países possuem fronteiras marítimas e terrestres. A China se localiza no leste do continente euro-asiático e fronteira com o oceano pacífico no leste. O Brasil se localiza no leste do continente da América do sul, com fronteira com o oceano atlântico no leste.

Os dois países possuem um litoral extenso, com uma longa faixa de oceano. A China conta com o total 18 mil quilômetros de faixa litorânea, reivindicando a jurisdição da área marítima de cerca de 3 milhões de quilômetros quadrados. O território marítimo brasileiro tem cerca de 3,6 milhões de km². E o Brasil está pleiteando, junto à ONU, um acréscimo de 950 mil km² a essa área, em regiões onde a Plataforma Continental vai além das 200 milhas náuticas (370 km). Caso seja aceita a proposta brasileira, as águas jurisdicionais brasileiras totalizarão quase 4,5 milhões de km². Uma área maior do que a Amazônia verde. É a chamada Amazônia Azul.



<http://www.basemilitar.com.br/forum/viewtopic.php?f=23&t=3882>

Adicionalmente, as plataformas continentais da China e do Brasil são importantes vias navegáveis internacionais (cerca de 95 % do nosso comércio exterior se dá por navios no Brasil). São ricas em petróleo e gás, pesca, mineração, turismo, biodiversidade e outros recursos naturais. A economia de ambos os países se concentra nas áreas litorais do sudeste. Ambos os países enfrentam as necessidades reais de explorar os recursos marítimos e salvaguardar os direitos e interesses marítimos. Também possuem algumas diferenças, tais como: Brasil tem poucos vizinhos marítimos, e China tem 8 países vizinhos no mar.

Nos últimos anos, no processo de desenvolvimento econômico da China e a abertura para o mundo, o papel dos oceanos tornou-se cada vez mais importante para este país, tornando mais

proeminente a posição na defesa da soberania nacional, da segurança e dos interesses do desenvolvimento chinês.

A estratégia nacional chinesa expressa claramente a importância de manter o planejamento e controle do binômio terrestre e marítimo e acelerar a construção de um forte poder marítimo.

Já aqui no Brasil, nos faltam estratégias nacionais para o aproveitamento do negócio e recursos do mar, desde a década de 70, quando tivemos, pela última vez Políticas de Transportes Marítimos no Brasil.

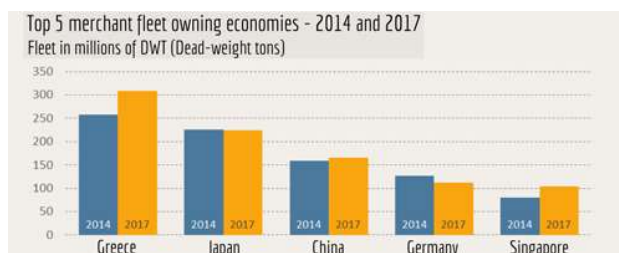
A economia marítima tornou-se de fato um motor na China e um ponto de avanço importante para a abertura e desenvolvimento econômico deste país, especialmente nas regiões litorâneas do leste. A área litorânea ocupa apenas 13% do país. Todavia, comporta mais de 40% da população, sendo responsável por cerca de 60% do PIB nacional, e por mais de 90% do comércio exterior.

Após anos de desenvolvimento, a indústria naval da China, como um todo, está no melhor período de desenvolvimento da história, mantendo um crescimento anual médio de 8,1%, um motor forte para estimular o desenvolvimento econômico do país. Em 2016, a economia marítima da China totalizou cerca de 1,07 trilhões de dólares, a produção marítima representou 9,5% da proporção do PIB, com cerca de 36 milhões de pessoas envolvidas no emprego marítimo. O valor da pesca marítima chinesa foi de cerca de 23 bilhões de dólares. Até maio de 2017, foram descobertos 319 campos de petróleo e gás no mar da China, dos quais 163 foram colocados em operação, e cerca de 15% da produção de petróleo e gás da China desse ano deverá vir de petróleo e gás offshore.

Já no Brasil, após duas décadas sem construir nenhum navio em estaleiro nacional, com uma frota mercante praticamente desaparecendo do Longo Curso, o início dos anos 2000 nos trouxeram um renascimento deste setor, com quase 100.000 empregos criados, as escolas de formação de oficiais com capacidade ampliada, o número de navios com bandeira brasileira novamente voltando a crescer e se modernizar. Porém, desde 2014, o cenário vem mudando e o setor naval entrou em crise novamente. Infelizmente, se confunde ideologia com desenvolvimento e quem sofre é o interesse nacional de todos os brasileiros.

Enquanto isto, a taxa de crescimento da Marinha Mercante da China tem sido fenomenal, A frota de propriedade chinesa triplicou em tamanho de 2004 a 2016 devido às compras de navios de países estrangeiros e à aquisição de uma grande quantidade de navios recém-construídos, com a frota de graneleiros passando pelo avanço mais rápido. Ao mesmo tempo, o tamanho médio da embarcação cresceu de 9,859 GT para 18,242 GT, um aumento de 85%, à medida que os navios mais novos foram adicionados à frota. No final de 2014, 80% dos petroleiros chineses tinham menos de 10 anos, enquanto as porcentagens correspondentes eram de 68% para os graneleiros e de 51% para os navios porta-contentores. Hoje, o número de navios chineses é de 4960, correspondendo a cerca de 158 milhões de toneladas de deadweight, ou, 9 % da frota mundial (terceira maior frota mercante do mundo), contando com gigantes do shipping como

por exemplo a empresa China Ocean Shipping Group (283 navios). Já o Brasil, tem apenas 387 navios, 15 milhões de toneladas de deadweight, ou, 0,88 % da frota mundial.



Fonte: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>

O indicador intitulado Índice de conectividade do transporte marítimo (ICTM) mostra como estamos atrasados. O índice se baseia em cinco componentes: i) número de navios; ii) capacidade destes em termos de transporte de contêineres; iii) tamanho máximo dos navios; iv) número de serviços; e v) número de empresas que desdobram navios de contêineres nos portos do país.

Vejam no gráfico abaixo:

Liner shipping connectivity index, annual, 2004-2017														
Other: MEASURE - Index (Maximum 2004=100)														
YEAR	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ECONOMY	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓
Botswana	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Brazil	25.8	31.5	31.6	31.6	30.9	31.1	31.6	34.6	38.5	36.9	42.3	41.0	38.9	35.6
British Virgin Islands	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Brunei Darussalam	3.9	3.5	3.3	3.7	3.7	3.9	5.1	4.7	4.4	4.6	4.3	4.6	8.9	6.6
Bulgaria	6.2	5.6	4.5	4.8	5.1	5.8	5.5	5.4	6.4	5.9	5.0	5.0	7.0	9.1
Burkina Faso	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Burundi	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Cabo Verde	1.9	2.3	2.8	2.5	3.6	5.1	3.7	4.2	4.5	4.1	4.1	4.1	4.6	16.4
Cambodia	3.9	3.3	2.9	3.3	3.5	4.7	4.5	5.4	3.5	5.3	5.5	6.7	8.8	8.0
Cameroon	10.5	10.6	11.4	11.7	11.1	11.6	11.3	11.4	13.4	10.9	12.7	11.0	14.9	14.2
Canada	39.7	39.8	36.3	34.4	34.3	41.3	42.4	38.4	38.3	38.4	42.5	42.9	42.1	45.4
Cayman Islands	1.9	2.2	1.8	1.8	1.8	1.8	2.5	4.0	4.1	1.3	1.1	2.1	1.3	1.2
Central African Republic	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Chad	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Chile	15.5	15.5	16.1	17.5	17.4	18.8	22.1	22.8	33.0	33.0	32.5	36.3	33.5	41.4
China	100.0	108.3	113.1	127.8	137.4	132.5	143.6	152.1	156.2	157.5	165.1	167.1	170.8	158.8

Fonte: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>

No futuro, se nada for feito, a diferença entre Brasil e China ficará ainda maior.

De acordo com o 2030 China Shipping Development Outlook, 30% da frota mundial será controlada pelo gigante asiático naquela data. O estudo aponta ainda que a China será o maior mercado de cruzeiros e que os estaleiros do país receberão 11% das encomendas mundiais de navios de cruzeiros.

No Brasil, não temos nenhuma empresa de cruzeiros marítimos.

A análise indica também que os volumes movimentados pela China em 2030 serão de 6200 milhões de toneladas, 17% do total mundial. O crescimento será mais brando no minério de ferro e no carvão e mais acentuado nos cereais e na importação de petróleo, enquanto o transporte de contentores (importação e exportação) deverá atingir os 200 milhões de TEU.

Aqui não temos mais nenhuma empresa de navegação brasileira de capital nacional na navegação de contêiner. E muito poucas empresas de navegação nos outros segmentos.

O 2030 China Shipping Development Outlook prevê ainda que o aumento das frotas graneleira e petroleira será mais forte do que o da frota de porta-contentores. Navios graneleiros, petroleiros e porta-contentores representarão, respectivamente, 70%, 18% e 9,5% da frota de transporte marítimo chinesa daqui a 15 anos.

Ao construir um forte poder marítimo, a China percebeu que, com o desenvolvimento da globalização e da integração econômica regional, a cooperação de mercado, de tecnologia e de informação pelos oceanos tornou-se cada vez mais estreita, e o desenvolvimento da economia azul (comércio marítimo) gradualmente um consenso internacional. É uma escolha inevitável para promover laços econômicos, uma cooperação mais benéfica e um espaço de desenvolvimento mais amplo. É também uma solução para todos os países enfrentarem os desafios da crise econômica e promover a paz e a estabilidade regional.

A China e o Brasil são os dois maiores países em desenvolvimento nos dois hemisférios, como membros dos países BRICS. A cooperação entre os dois países tem grandes potencialidades e amplas perspectivas.

Na próxima parte deste artigo, continuaremos com a análise entre as visões de Marinha Mercante do Brasil e da China, mostrando o gigantesco chinês Projeto One Belt, One Road – A nova Rota da Seda, seus impactos e oportunidades para o Brasil, além da questão da Defesa nacional que vem com o desenvolvimento para qualquer país.

QUANDO MORRE UM POETA



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

Há muito tempo caiu por terra a mítica de que homens afetos à área tecnológica seriam refratários ao mundo das artes. Aliás, no auge da cultura greco-romana, raros não eram os que reuniam simultaneamente pendores para ciências exatas, humanas, bioquímicas e naturais, além de dons artísticos. Na esteira destes talentos, no século XIX aflorou nas Alagoas um dos maiores juristas, senão o maior, Francisco Cavalcante **Pontes de Miranda**. Em *Introdução à Política Científica*, e.g., socorre-se da Entropia para explicar as transformações da sociedade pelo Direito.

Desde a primeiríssima infância conheci um portento na área de motores diesel e mecânica em geral. Além dos pendores para Física, dominava o Russo, Francês, Alemão, Inglês Italiano, Castelhana e Português. Sabia História, Geografia e Política, lia muito. Sua mãe lecionava Francês na Rússia czarista quando logrou escapar, grávida e viúva, para a França, durante a I Guerra Mundial, onde deu à luz ao amigo de meu pai, George Anderson, na certidão de nascimento, Lúri, na comunidade russa em que foi criado na França.

Aos vinte e dois anos, o mundo agitado por novo confronto mundial, os russos no exílio temiam que a praga stalinista os alcançasse de novo. Muitos franceses, democratas ou sem qualquer coloração política, aderiram ao exército invasor alemão, inimigo da véspera, a temerem o totalitarismo vermelho. Quiçá, por ignorarem a existência do genocídio, também na Alemanha, pátria de humanistas, artistas, inventores e benfeitores da Humanidade. Irene Popow (Iratchka), em “Adeus Stálin” narra que os ucranianos se negavam a crer na existência de massacre a judeus na Alemanha, mormente por sua histórica inserção nas maiores realizações do país.

À época, monstros, para os ucranianos, eram somente Stálin e seus acólitos. A contrariedade a crueldade atribuída de forma indiscriminada a todos os alemães, “Iratchka” registra que jovens soldados se apiadavam dos doentes e crianças famélicas, levando-lhes, secretamente, limões e alimentos a mitigar-lhes a fome.

Lúri e outros franceses marcharam ao lado dos alemães; moreno, nariz grande e torto, longilíneo, mais parecia latino, judeu ou árabe, metido naquele uniforme da Wehrmacht; na Áustria, desposou Bernarda, de dezessete anos. Ao fim da guerra, restava a menina austríaca, esposa de um soldado inimigo; não podiam retornar à França, onde Lúri seria tratado como traidor.

Fugiram para o Brasil onde foram acolhidos por estrangeiros, muitos de países adversários na Guerra. Um dos amigos de Lúri e Berne era judeu; novos ares, a perda da fé na rigidez que levou o Velho Mundo à destruição em dois conflitos mundiais; horror a toda e qualquer guerra.

Quase à mesma época, em Belém do Pará, o filho de um funcionário da Alfândega, ingressa na Escola de Marinha Mercante de onde ganha os mares do mundo como oficial de máquinas dos navios do Lloyd Brasileiro: Hugo Abelardo Botelho.

Pequeno de estatura, traços mediterrâneos, o cabelo curto e arrepiado, era cordial e observador, aficionado em Literatura e Cinema. Como os demais oficiais de máquinas a seu tempo, ingressou na Escola de Marinha Mercante do Pará egresso de um centro de ensino técnico. À época o pessoal mercante não costumava ser afeto à poesia, zelosos da imagem de energia e machismo.

No “Alberto Coccozza”, navegava numa equipe eficiente e solidária, cujos laços de amizade que perdura até os dias atuais. Heitor Mauro Mourão- o “Morango”, Pascoal e eu éramos os oficiais de quarto, na praça de máquinas; Zé Mauro (Boca de Sandália), Jean-Jacques (Durvalino) e Leandro, no passadiço; Brandão o de radiocomunicações e Fabiano

Ribeiro Ermida, o comissário, no tempo em que existia a função. O comandante era o Astrogildo, refinado cavalheiro, um homem bom, de saudosa memória.

A destoar, somente o Chefe de Máquinas, tipo germânico, olhos azuis e vasta cabeleira loura, que tratava o Abelardo a coices, aproveitando-se da bondade deste e de estar, ele, Chefe, investido em função superior. Abelardo já trazia o apodo “Anatom”, desde antes do embarque, pelo cabelo arrepiado como o boneco da propaganda dos colchões. Não raro, adentrava o salão declamando poemas, com voz empostada e gestual de ator, elevando, comicamente, os olhos a um ponto no teto. Ou a decantar o amor de Abelardo e Eloísa num poema que ele mesmo compôs.

Nós dizíamos que devia se impor ao Chefe que o destratava à frente de todos; por vezes, Abelardo se enchia de coragem que desvanecia ao se deparar com o Chefe ou ao primeiro afago que este lhe fizesse. A chegada do Chefe ao salão era capaz de fazer os presentes mudarem o rumo da conversa ou mesmo dispersar. Nossa “ovelha loura”, contudo, com o sorriso falso, suas bebedeiras e grosserias não conseguia desmanchar o bom ambiente. Não conseguira no tempo do antigo comandante, seu companheiro de copo, que veio a suicidar em Hamburgo, e tampouco conseguiu ao tempo do sereno Comandante Astrogildo.

Algumas vezes Abelardo, extremoso pai de duas gêmeas muito inteligentes, nos irritava: como explicar que o Chefe não ousasse se assanhar com os jovens Mourão, Pascoal nem comigo, e ser tão grosso com ele? Veterano que fui de Morango e Pascoal, orientei-lhes que jamais perguntassem nada ao Chefe; a qualquer hora, de bom grado, eu baixaria à máquina a ajudá-los; ademais, deveríamos trazer o serviço “na marca” para que a “fera” não se assanhasse.

Quis o destino que, malgrado muito mais moderno que o Abelardo Anatom, cumprido meu interstício legal, fosse eu designado para a Escola e, algum tempo após, ainda com a carta de 2 MA-Mo (1º. Oficial de Máquinas), viesse a exercer a Chefia,

enquanto nosso bom Abelardo continuava como subchefe. Anos depois, tomei conhecimento da nomeação do Hugo Abelardo e sua investidura na Chefia de Máquinas de um SD-14, sem automação, chamado “ Volkswagen dos Mares”. Ri muito quando o próprio me mostrou o formulário de seu primeiro pedido de tintas à Diretoria Técnica, redigido em prosa; escrevera ele “ trinta galões de verde, como as esmeraldas e o mar do Ceará”; “ quarenta galões de azul, como o céu de nossa terra”, “ dez de vermelho, como o pôr de sol no horizonte”.

Continuava louco, sem ser brilhante, mas aplicado e honesto... Por isto permaneceu, anos a fio, na Aliança, quando seu algoz, o cínico “ovelha loura”, embora mais competente, já havia tomado um “violão sem braço” – causa 8ª do saudoso RTM- Regulamento do Tráfego Marítimo.

Tempo que voa, longe das lides do mar, um dia busca-me à banca de advogado, um oficial da Marinha de Guerra, vizinho do velho Hugo Abelardo, no Rio de Janeiro; informou-me que ele continuava o mesmo romântico, sem pejo de semicerrar os olhos e, braço estendido, ondular a mão direita, com a esquerda pousada sobre o coração, ao recitar poesias.

A vida corrida, o tempo escasso impediram-me de fazer ou receber uma visita de meu velho ex- subchefe que, no passado, me chamava “Satiricon”; abusando de minha ignorância literária, só mais tarde veio a me explicar tratar-se de “herói” que possuía 54 virgens numa só noite.

Não eram tempos de Internet e os oficiais de máquinas, exceto poucos, como o Hugo Abelardo, passavam mais tempo debruçados sobre diagramas, esquemas e manuais técnicos do que a folhear obras literárias de grande complexidade.

Antes de embarcar na aeronave que ora me leva ao Planalto Central, alguém confirmou que Hugo Abelardo já havia passado desta para a melhor. Lembrei-me de “Pranto de Poeta”, música de Cartola:

“Em Mangueira, quando morre um poeta, todos choram

Fico tranquilo em Mangueira por que sei que alguém há de chorar quando eu morrer”

Talvez porque Hugo Abelardo lembre sua querida cidade de Nossa Senhora de Belém do Grão- Pará e as seculares mangueiras; mas, por haver optado desde cedo por ser marinheiro de “longá” (longo curso), também cai a lanço Gilbert Bécaud, poeta como ele, para homenagear o velho e divertido amigo:

“Quando morreu o poeta, todos seus amigos choraram”.

Por isto, ao chegar em casa, vou abrir o computador e buscar no “you tube” Cartola e Gilbert Bécaud; depois, abrir um vinho tinto, ouvir as músicas e as compartilhar no “facebook”, modernidades com as quais sequer sonhávamos nos tempos das viagens a bordo do Alberto Coccozza.

Hugo Abelardo viverá na memória de todos os que ficamos neste plano. Se suas filhas gêmeas, hoje bem mais que quarentonas, vierem a ler estas linhas, saibam que seu pai muito se orgulhava de ambas, a quem sempre mencionava com carinho. E, malgrado ganhar a vida num ambiente pleno de tecnologia, morava em seu peito um desprendimento e uma paixão enorme pelas artes.

Travessia Rio-Brasília, voo 1491, 19 de novembro de 2015.

MEUS AMIGOS CANINOS



CFM Marcus Vinicius de L. Arantes

1OM (Eng.)

mv-arantes@uol.com.br



Desfile do Sete de Setembro de 2016 – EFOMM/CIAGA

Acabo de ler no último livro do Areias a crônica sobre o “Jupe”, o cão marinho, da lavra do nosso escritor-mor Rômulo Augustus. Foi uma releitura pois eu já a conhecia e mais uma vez calou-me fundo, “cachorrófilo” inveterado que sou.

Antes de começar a escrever sobre este assunto, devo dizer que tenho uma paixão sem limites pelos cães. Acho que em alguma encarnação anterior fui um deles. Há quem diga que quanto mais se conhece os homens, mais se ama os cães. É uma verdade. Tive vários desses amigos de quatro patas na minha infância lá no interior das Gerais. O primeiro foi o “Barão”, um dinamarquês de tamanho descomunal. Tinha eu meus sete anos de idade e montava nele de tão grande que era. Depois veio o “Pidiu”, um basset de pelo preto que se “enrabichou” com o vendedor de carne na rua na certeza de sempre ganhar dele algumas sobras. Bastava o homem passar com o tabuleiro de carne na rua para o “Pidiu” sair atrás dele. Para fazer companhia ao “Pidiu”, havia a “Catita”, uma basset de pelo castanho que também ficou “morando” conosco. A “Tosca” veio depois. Era uma cadela mestiça, oriunda de cruzamento de pastor alemão com Collie. De uma docilidade extrema a “Tosca”, obedecia-me cegamente.

Já na minha juventude saí do meu sopé da Serra da Canastra nas Minas Gerais e fui para a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro. E lá tive um dos amigos caninos de quem

mais tenho saudades pela grande afeição que tínhamos um pelo outro. Era uma cadela viralata de pelo castanho e focinho preto. Eu e o Amaral, outro amante desses bichos, a chamávamos de “Cara Suja”. Eu a alimentava com comida que trazia do rancho e às vezes a levava para dormir debaixo do meu beliche sob protestos do Largura, que dormia no beliche de cima: - *“Pô, Vinicius, trazendo este cachorro pulguento para dormir aqui?”*

Por ocasião de um dos seus cios, “Cara Suja” deve ter andado “dando sopa” pelas cercanias da Escola e acabou ficando prenhe. No dia do parto, um fato evidenciou a incrível capacidade que tem um cão de se comunicar e de expressar emoções – eu estava sentado em um dos bancos debaixo dos pilotis quando chega ela apressada balançando aquele barrigão. Olha-me com expressão de angustia como que pedindo ajuda. Percebi logo que tinha chegado a hora e subi apressado as escadas rumo a um camarote vazio que havia no primeiro andar. Forrei um canto da sala com um pano de chão e tão logo ela se deitou começaram a sair os filhotes. Foi uma ninhada de cinco filhotes. Não me lembro o que foi feito deles, mas o Amaral ficou com um para criar lá mesmo no camarote. Ele e o Tavares combinaram com o pessoal da limpeza que eles próprios fariam a limpeza do camarote que passou a ficar fechado. Um caso ímpar na EMMRJ.

Havia outro cão na Escola que era o Toy. Era o cachorro do diretor da EMMRJ, um sisudo Capitão-de-Mar-e-Guerra. Era um cachorrão peludo e moleirão de cuja raça não me lembro. Tinha o porte de um São Bernardo. Não era muito chegado aos alunos, não fazia festa para nós. Para o pessoal da guarnição, fosse subalterno ou oficial, ele se engraçava e abanava o rabo. O Toy nunca foi simpático com os alunos e isto pode ter sido a explicação do que aconteceu com ele. Certo dia apareceu na Escola um animal diferente – um bicho semelhante a um cachorro mas sem um pelo no corpo. Foi difícil segurar o riso quando descobrimos que era o Toy que tinha sido tosado a “máquina zero”. O Diretor ficou uma “fera”. Quis prender todo o Corpo de Alunos até aparecer o responsável mas nunca se soube quem foi o autor desta façanha. A represália veio logo depois. Foi com tristeza que vi a “Cara Suja” sendo levada por um marinheiro. A justificativa foi que ela era um cão vadio tinha que ser retirada da Escola. As risadas que demos do Toy custou-me a perda de uma grande amiga de quem tenho uma imensa saudade.

Bem recentemente outra amiga de quatro patas apareceu na EFOMM. Na foto que ilustra este texto está a cadela Brisa, que pertence ao Almirante Lourenço, que comandou o CIAGA até o ano passado. A Brisa foi a mascote da EFOMM no desfile do Sete de Setembro de 2016.

Continuo a ter meus amigos com rabo e focinho. O que tenho atualmente é o Tico, um maltês meio “genérico”, que é a alegria da casa.

UMA CERTA LUZ VERMELHA



OSM Evandro Felisberto Carvalho

evandro.felisberto@bol.com.br

No dia 14 de março de 1974, embarquei como sub-chefe de máquinas, no N/T Quererá, da Frota Nacional de Petroleiros (Fronape).

O Comandante era o jovem Capitão de Cabotagem, Luiz Augusto Cardoso Ventura. Operando na carga limpa, o navio carregava em Santos ou Rio Grande, para Itajaí, Paranaguá, Montevideu e La Plata.

Depois de muitos meses nessa programação, quase toda a guarnição estava endividada. Com o navio mais nos portos, do que no mar – não havia dinheiro que chegasse. As causas desse estrago eram as moreninhas gauchas, as loirinhas paranaenses ou catarinenses, como também as *muchachas* argentinas e uruguaias. Mesmo sob muita chuva e frio, ninguém ficava a bordo.

Ventura não se importava com essa linha do sul. Homem sério e bem casado, ele só baixava terra em Santos - com a condução no portaló, no Cais do Saboó. No Gonzaga, o jovem capitão, comprava muitos livros e revistas, não perdia os bons filmes em cartaz, jantava no seu restaurante preferido, telefonava pra casa (senão pegava), e finalmente voltava pra bordo.

Os *remos*, que já estavam com a corda no pescoço, rezavam para o navio mudar sua rota, virar a proa para o norte, passar dos Abrolhos, onde o clima era melhor e a farra ficava mais em conta. O sofrimento durou mais alguns meses, quando finalmente, essas preces foram ouvidas.

Paraense de berço, criado com “Açaí e Pato no Tucupi”, torcedor do “Paysandu o Papão da Curuzu”, e devoto de Nossa Senhora de Nazaré, Ventura não perdia um Círio. Em setembro ele desembarcou de férias.

Veio rendê-lo o veteraníssimo Comandante Leitão – um autêntico “Velho Lobo do Mar”. Leitão não gostava dessa linha, e logo deu seu jeito. O navio passou a carregar em Madre de Deus, para descarregar em Maceió, Recife, Cabedelo, e Natal – foi uma festa.

Leitão era useiro e vezeiro em passar por dentro do Banco Santo Antônio. Uma vez, foi num domingo de sol – praia lotada. Banhistas chegaram a ficar bem próximos do navio -

mães desesperadas pegavam seus filhos na água, e corriam para bem longe. Quando estávamos quase subindo nas pedras, o “Velho Capitão”, tranquilamente guinou a bombordo, para logo depois pegarmos o práctico em Salvador. Atônito na popa, eu vi com meus próprios olhos.

Depois de algumas viagens para esses mesmos portos, certa vez, fomos parar Ilhéus. Ninguém a bordo, já tinha estado nesse porto – nem mesmo os *remos velhos*.

Depois da atracação, na máquina e no convés, a pergunta que não queria calar, era onde ficavam *as bocas* na cidade. O agente informou que *o brega* ficava num casarão com uma luz vermelha na varanda, no “**início**” da rua principal do bairro Azulejo. Assim que a escada arriou, a galera partiu para esse destino.

Geraldão trabalhava no porto como estivador. Grandão e bom de porrada, ele era casado com Vilma, uma baixinha com quem tivera dez filhas. Depois da lida no porto, Geraldão chegou a casa, no “**final**” da rua principal do bairro Azulejo, tomou seu banho, e ficou esperando pelo jantar. Na varanda, suas meninas, arrumadinhas e cheirosas, também esperavam, quando de repente, uma ruma de machos, começou adentrar ao quintal de sua residência.

Os taxis tinham parado em frente ao *brega*, no “**início**” da rua, mas ainda era cedo; sua porta estava fechada, e não havia nenhuma luz vermelha acesa na varanda. Na dúvida, os malucos seguiram para o “**final**” da rua.

Quando viu sua casa sendo invadida por aquele bando, alguns já se engraçando com suas princesas, Geraldão pegou um cacete, e partiu pra cima dos invasores, gritando: - **vão morrer cambada de safados – aqui não é “brega”, aqui é casa de família.**

Depois de botar todos pra correr, Geraldão foi agarrado por Vilma, que olhando desesperada para a imagem do Senhor do Bonfim na sua varanda, “iluminada por uma tênue luz vermelha”, suplicou ajuda ao seu santo de devoção.

Enquanto isso, no “**início**” da rua, Carminha, a gerente do *brega*, arrumava a casa para receber seus primeiros fregueses da noite; lavava a varanda e trocava a lâmpada vermelha, que estava queimada.

Pela manhã bem cedo, terminou a descarga. O navio desatracou e fundeou ao largo, faltando muita gente, que de lombo quente, ainda corria perdida pela cidade. Leitão, calmamente, esperou até que todos estivessem a bordo, para depois, com a enfermaria cheia, prosseguir viagem.

Em dezembro Ventura voltou. Em 26 de junho de 1975, depois de 1 ano, 3 meses e 15 dias, eu desembarquei de férias (19^aF).

Infelizmente, neste plano, nunca mais tive o privilégio de embarcar com Ventura, o melhor Comandante com quem trabalhei.

Descanse em paz, meu Amigo.

MENSAGEM PARA USCG



CLC Francisco Gondar
gondar.cica@uol.com.br

O navio tinha como destino o porto de Norfolk, nos Estados Unidos. Em cumprimento ao CFR (Code Federal Regulation), quando escalamos nos Estados Unidos da América, 48 horas antes da chegada, sempre enviamos uma mensagem informando todas as condições do navio, a validade dos certificados, funcionamento dos equipamentos, se o navio possui pessoas enfermas a bordo, portadores de doenças infectocontagiosas, bem como se existe carga perigosa.

Naquela ocasião, a função do radiotelegrafista já havia sido suprimida da equipagem e o navio possuía um equipamento novo na comunicação, chamado *immarsat C*, constituído de um pequeno monitor e um teclado bem tímido. Através desse equipamento, podíamos enviar mensagens para todas as cidades do mundo, bastando possuir o número do telex do destinatário.

O equipamento era bem manipulado pelo primeiro Piloto, que tinha grande habilidade com o *immarsat C*. Entretanto, o Comandante, conhecido como Raimundo Patola, naquele dia, resolveu, ele mesmo, passar a mensagem.

Raimundo era conhecido pela alcunha de Patola porque tinha as extremidades dos dedos muito acentuadas e isso, certamente, dificultava sua digitação. Bem que o Piloto se prontificou para ajudar, mas o Comandante insistiu em enviar as mensagens do dia.

A primeira mensagem seria para os fornecedores de provisões, ou seja, um pedido de complementação de rancho e a segunda mensagem seria para a USCG - *United State Coast Guard*, informando as condições do navio. O Capitão, com seus dedos largos e com sua mão pesada, começou a digitação utilizando uma ponta de caneta já que seu dedo era bem maior que as teclas.

Começou pelo mais fácil e iniciou a digitação.

Dear suppliers in Norfolk:

Please arrange for next call in Norfolk the provisions as follow:

100 kg of potatoes

30 kg of onions

Nesse momento, o Capitão interrompeu a digitação, largou a caneta e tentou lembrar como ele poderia escolher a estação para mandar a mensagem. Ocorre que seu dedo patola não perdoou e quando ele tentou chamar uma estação, digitou a tecla que habilitava a USCG que já tinha o número do telex inserido. Entretanto, quando ele tentou digitar o número do *telex* do fornecedor, esbarrou o dedão novamente e digitou uma estação francesa. Naquele momento, Patola ficou confuso e se perdeu na comunicação. Não quis chamar o Primeiro Piloto por questões de vaidade. De tantas tentativas daqui e dali, clicou no *Send*, o que foi suficiente para enviar a mensagem.

Patola não se deu conta do erro que cometeu e quando o Primeiro Piloto chegou ao passadiço, verificou que o Comandante havia feito pedido de batatas e cebolas para a *Coast Guard* Norte-americana.

Após a atracação em Norfolk, o navio foi de fato visitado pela *Coast Guard* americana e, depois da vistoria regulamentar, o chefe da inspeção dirigiu-se ao Patola e falou em tom de humor:

- Capitão, pela primeira vez na história dos Estados Unidos a *Coast Guard* recebeu um pedido de batatas e cebolas. Não é nossa atribuição suprir os navios com provisões. Porém, se o senhor pedir com mais antecedência, até que podemos atender. Mas, lembre-se bem que a USCG só tem batatas quentes e nossas cebolas só fazem chorar.

Jubileu de Ouro de Formatura de Turmas da antiga EFOMM

Um registro



CLC Wesley O. Collyer
wesleycollyer@outlook.com

Há dez anos vem-se estabelecendo a tradição da comemoração dos Cinquenta Anos de Formatura das Turmas dos Cursos Fundamentais da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro. Aliás, a primeira placa, de 2008, se refere à Turma de 1958, formada ainda na antiga “Escolinha do Lloyd”.

Em 25 de outubro de 2017 aconteceu a comemoração da Turma “Comte. Honório Luiz de Vargas” (CLC e Professor da antiga Escola), formada em 1967.

O cerimonial teve início com entrega a cada antigo aluno de um certificado comemorativo, seguido de uma breve visita guiada pela EFOMM. Um fato que nos fez recordar momentos da vida escolar, foi a constatação de que o odor que vem da Baía de Guanabara continua o mesmo, cinquenta anos depois...

Registramos, na foto seguinte, nossa passagem pelo Memorial às vítimas da Marinha Mercante brasileira na II Guerra Mundial, que foi erigido onde era o antigo lago, local em que, muitas vezes, com um banho inesperado e à força, se encerravam algumas atividades, ou se penalizava alguma gafe de colega. Mesmo considerando o significado do Memorial, foi inevitável recordarmos os banhos no laguinho...



Logo depois, fomos recebidos pelo comandante do CIAGA, Contra-Almirante Vanley Monteiro Soares, no prédio do comando. Após as apresentações, teve início a cerimônia propriamente dita, ocasião em que foi lida a Mensagem do Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, Diretor de Portos e Costas, que observou terem o Brasil e o mundo passado por inúmeras transformações econômicas nesse meio século e ressaltou que o mar e os navios mercantes foram protagonistas relevantes e que os Oficiais da Marinha Mercante “tiveram uma importante parcela nesta atividade imprescindível para o desenvolvimento do nosso país”.

Ato contínuo, este que escreve, fez, em nome da turma, um breve discurso (que segue abaixo). Em seguida, o comandante do CIAGA, CA Vanley, deu as boas-vindas, saudou os presentes, disse da importância do momento e terminou informando que, a partir deste ano, por ocasião da formatura dos novos Praticantes-Alunos da EFOMM, a turma que completou Jubileu de Ouro no mesmo ano será convidada a participar da formatura, com lugar reservado e em destaque. A ideia foi considerada muito boa e acreditamos que a iniciativa resultará certamente em nova tradição.

Logo depois, foi descerrada a belíssima placa – que se juntou às demais lá colocadas – com os nomes dos componentes da turma.



(Comte. Álvaro, com o boné de Jubileu de Ouro da Turma de 1967, da EMMRJ)

Em seguida, um farto coquetel foi servido e os momentos de alegria e conagração continuaram até o término do encontro, já na parte da tarde.

Registramos, agradecidos, a presença do Comte. Álvaro, presidente do CCMM que esteve presente durante toda a cerimônia, embora tivesse dois outros compromissos, aos quais deixou de comparecer para prestigiar nosso encontro – o que nos honrou verdadeiramente.

Alguns professores foram nos abraçar e aumentaram nossa alegria. Dentre eles, o CLC Ivanir Ferreira Magalhães e o nosso articulista CFM e Eng. Marcus Vinicius L. Arantes.

Discurso proferido pelo CLC Wesley Collyer na cerimônia de Jubileu Ouro de 50 anos de Formatura pela EMMRJ (em 25/10/2017, no CIAGA).

Bom dia.

Cumprimento o Alm. Vanlei e assim fazendo, cumprimento todos os membros da EFOMM/CIAGA, nossa Universidade do Mar;

Cumprimento o Comte. Álvaro, pres. do CCMM e por sua pessoa, todos os membros da Marinha Mercante Brasileira.

Cumprimento a Sra. Gina Calandrini, minha prima-irmã, minha madrinha de formatura em 1967 e ao cumprimentá-la, tbm o faço a todas as madrinhas da nossa formatura. A Sra. Gina é esposa do Comte. Ernesto Calandrini, um dos heróis da nossa Marinha Mercante, que deu sua vida para salvar parte de sua tripulação;

Com carinho especial, presto homenagem às nossas companheiras, que dividiram a vida conosco, que nos amam e nos deram um presente de Deus: nossos filhos e filhas.

Cumprimento, de amigo para amigo, os colegas, que há 53 anos fazem parte de nossas vidas; destaco os membros da comissão organizadora, Agnaldo, Cunha e Abreu, que tomaram para si esta empreitada e, por isso, também agradeço, em nome de todos os demais.

Por mais paradoxal que pareça, completar jubileu de ouro de formatura é resgatar os tempos de escola. Então vamos lá:

Os homens se contendem pelas protuberâncias conexas das excentricidades congêneres da apologética, silontrando a insipidez patológica das homogeneidades...

Assim começava o discurso do nosso veterano Nascimento, conhecido pelo apelido Lamparina, palavra que não ousávamos pronunciar, porque éramos calouros, ou melhor, ‘feras’ para os veteranos, que repetiam ser o nosso único direito, não ter direitos. O discurso começava dessa forma, mas terminava de maneira impronunciável aqui. Em quase todo momento solene, lá estava o Nascimento a pronunciar essa mesma cantilena, ou, para colocar as coisas no nível dele, essa mesma melopeia. Acostumamo-nos a aguentar esse discurso, que hoje nos vem à mente, e fazemos, a todos os nossos veteranos de 1965 a primeira homenagem de nosso Jubileu.

Aos nossos colegas de turma que nos antecederam na rota da eternidade e já assinaram o rol do navio de São Pedro, também prestamos homenagem. São eles: Flavio Fernandes Gonçalves; Henrique Júlio Cardoso; Manuel Duarte Filho; Alcir Moreira Botelho; Almir Laureano Ferreira dos Santos; Antonio Júlio de Azevedo; João Carlos Russo Vilela da Silva; Juarez da Costa Moreira; Paulo Cesar dos Santos; Pedro Paulo Domingues da Silva e Paulo Mascarenhas.

Com justificado orgulho, pertencemos a esta profissão que tem o mar por meio, o navio por instrumento e o suprimento da humanidade por dever de ofício. Esta profissão cuja importância pode ser medida pela seguinte afirmação, feita por Rose George, escritora náutica britânica: “Se os navios parassem, metade do mundo congelaria (permitam-me esclarecer: de frio, por falta de petróleo e derivados) e a outra metade morreria de fome” (novamente esclareço: porque aviões, trens, caminhões do mundo todo ã dariam conta de suprir a humanidade).

Esta profissão dóida em nós, mas muito mais dóida em nossas esposas e filhos; profissão que nos obriga a comemorar aniversários com dois, três meses de antecedência, a antecipar batizados, casamentos, comemorações, numa rotina sem fim que em situação parecida, fez com que Antoine de Saint-Exupéry, falando sobre a profissão de piloto de aviação – com muito menos ausência que a nossa – dissesse: “E sempre que chegava era para partir novamente”. Certamente aqui diversas pessoas conhecem muito bem esse sentimento.

Por outro lado, são poucas as profissões que tem tantos atrativos. Dela, disse o maior escritor do mar, o inglês Joseph Conrad, “Não há nada mais sedutor e escravizante que a vida humana no mar”.

Atravessamos, como todos, momentos difíceis, mas soubemos vencer, afinal, “A cura para tudo é sempre água salgada: o suor, as lágrimas ou o mar”.

Aqui chegamos, nessa singradura de meio século, que nos permitiu ser o que somos, construir o que construimos, dividir a vida com quem amamos, ter os filhos e filhas que tivemos.

Léon Bloy, referindo-se ao momento em que todos comparecemos perante o Senhor, escreveu: “Estou só na antecâmara de Deus. E quando chegar o meu dia de comparecer, que solidão tremenda diante do meu Juiz”. E nós, colegas, o que vamos dizer a Ele?

Do ponto de vista particular, cada um de nós certamente saberá o que dizer, mas, do ponto de vista profissional, seguramente repetiremos a Ele, o que podemos dizer hoje, ao fim desse meio século que este ano se completa: nós, da Turma Comte. Honório Luiz de Vargas, podemos olhar para trás e dizer: fui mercante, bebi água do pique-tanque, ajudei meu país, cumpri meu dever.

E, como nossa vida prossegue e não sabemos quando vamos nos reencontrar, permitam-me aproveitar o momento especial para repetir parte de uma antiga benção celta, minha velha conhecida:

Que a boa sorte nos persiga, e a cada dia e cada noite tenhamos um muro contra o vento, um teto para a chuva, bebida junto ao fogo, risadas que consolem aqueles a quem amamos, e que nosso coração se preencha com tudo o que desejamos.

Que o vento sopra sempre manso às nossas costas, e a chuva caia suave sobre nosso campo, e até que voltemos a nos encontrar, que Deus nos sustente suavemente na palma de Sua mão.

Viva a Marinha Mercante!

Muito obrigado!

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE AS FAKE NEWS



CLC Rômulo Augustus Pereira de Souza

rotus@uol.com.br

Dias atrás assisti a uma reportagem transmitida de uma pequena cidade da Servia -, local improvável para o surgimento de um novo negócio bilionário baseado em sites e redes sociais. Trata-se da indústria das notícias falsas, com larga aceitação no geral e em particular nas disputas políticas. Sobretudo se aliada a robôs que pesquisam gostos e hábitos individuais e multiplicam tais mensagens, criando a ilusão da existência de milhões de acessos.

Enormes as implicações e possibilidades desse novo modelo de ilícito ainda não capitulado nas legislações penais da maioria dos países. Num mundo cada vez mais dependente da notícia on line.

Aliás, dita reportagem me trouxe à lembrança um ensaio denominado “*O Mal Estar do Jornalismo*”- enviado por um sobrinho neto estudante de jornalismo – já nem me lembro do ano. E me dei conta da qualidade e atualidade das cogitações proféticas desse meu precoce e iluminado sobrinho.

Realmente são muitos os mistérios e perigos ocultos na informação do dia-a-dia que passam despercebidos ao público alvo. Diria até que hoje fazem parte integrante de fenômeno maior: A sociedade humana a orbitar em torno das chamadas redes sociais. Se pudéssemos conhecer a origem mais remota de tal comportamento talvez chegássemos aos instintos ancestrais anteriores ao domínio da fala e a homens reunidos em torno de fogueiras. Que não apenas afastavam o frio e as feras como possibilitavam o uso do gestual durante o período da escuridão. Período este ao qual provavelmente devemos a evolução do uso do som como meio de comunicação.

Que foi assumindo formas e usos insuspeitados. Na minha época ninguém conhecia a origem/fonte das piadas que ouvíamos e contávamos. Pareciam ter geração espontânea e andavam entre nós como o vírus da zika...

Mas nos dias atuais o crescimento vertiginoso das chamadas redes sociais e das pesquisas via internet remeteram a humanidade -, no espaço de apenas uma geração -, à exposição quase instantânea ao verdadeiro dilúvio de informações, ideias e opiniões vindas dos quatro quadrantes do globo. Tal fenômeno, por óbvio, alterou e de certo modo feriu de

morte a tradicional imprensa escrita e o papel mesmo do jornalismo. E de tal forma que ainda não se consegue compreender a extensão da mudança.

As notícias falsas que hoje tanto preocupam os governos lembram de certo modo aquelas destinadas a divertir e fazer humor, das quais foi pioneiro o hoje esquecido Aparício Torelli o “Barão de Itararé” (*a batalha que não houve, na revolução constitucionalista de São Paulo*), editor da “Manha”. Dele fui precoce e atento leitor aos dez anos de idade. Autêntico filósofo do humor -, não bastassem as piadas que divulgava. Sua obra abordou vertentes empregadas cem anos depois pelo novo e maior instrumento da comunicação da aldeia global do século XXI.

No humor na raiz do boato (*oax*) e no fato adulterado (*fake*), estão algumas das inúmeras faces da mentira. Dificilmente nos damos conta de que é a mentira que governa e regula as relações na sociedade humana. A dissimulação a má fé, a impostura, a falsidade e a fraude, são tipos do nosso Código Penal, vez que levam ao engano dos sentidos e do espírito. Mas são também instrumentos do poder e dominação nas sociedades humanas. Sem a mentira a civilização que conhecemos seria inviável. Mentimos cerca de duzentas vezes a cada dia, sem falar em cerca de sessenta sinais faciais e gestuais de sedução. Mentimos, sobretudo, para nós mesmos. O que guarda relação com o fato biológico de que as ações conscientes são mais onerosas ao funcionamento do cérebro em termos de dispêndio de energia. Daí o inconsciente orientar de fato a maior parte das ações e decisões. Inclusive criando ilusões que justificam nossos atos, inclusive aqueles induzidos por agentes químicos. Por tal mecanismo se evitam situações de tensão interna.

Veja-se que o riso e a mentira são de complexidade capaz de dar nó em computador: É de Ebulides de Mileto, um dos sofistas que Platão avaliava como pouco honestos, a proposta recorrente: “Se alguém afirma que mente e diz a verdade, a afirmação é falsa. E se o que diz é falso, a afirmação é verdadeira”.

É ainda ela - a irmã gêmea do riso -, que induz a ubiquidade quântica numa realidade virtual onde a luz está acesa e apagada. Eis, a meu ver, o significado mais profundo da simulação. Na qual se inclui a paródia.

E sobre a conexão riso/mentira, também Horácio, mestre antigo (56 A.C), famoso pelas frases de efeito, cunhou o pensamento: “Que é que poderia impedir aquele que ri de dizer a verdade?”.

Diante do quê, registro algumas das inquietações que me ocorrem:

É justo censurar as fake news? Mesmo as de humor? Em qual contexto? Quem avalia? Por quais critérios?

Sobre isso veja-se que questões análogas já preocupavam Platão em sua “Republica” e “As leis”. E nunca foram satisfatoriamente respondidas.

Com tais considerações retorno ao assunto internet (instrumento do bem e do mal), para encerrar acrescentando que, por outro lado, à luz do volume e capacidade técnica da nova “indústria da desinformação” parece razoável supor que tal poder não deva permanecer imune a algum tipo de regulação coerente com as peculiaridades sociais de cada Estado.

Quanto a mim, aos quase noventa, mero espectador na era do what’s up e do whapt vup, espero não estar aqui para vivenciar o que ora se prenuncia. Amém.

COMO SURTIU O SLOGAN DO CCMM



CLC Francisco Gondar
gondar.cica@uol.com.br



Essa frase ‘ O MAR É NOSSO COMPROMISSO ‘ utilizei a primeira vez quando me coube redigir uma mensagem de natal, ainda no final dos anos 1990.

Me recordo 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.

NO ALTO MAR

Êste ondular das águas do oceano,
Êste suave baloiço que adormenta,
E faz arfar o pobre peito humano
Deante do vendaval e da tormenta:

Tudo isso passa, e o ar calmo já não venta,
E aquele furor dantes, tão insano,
Já, santo Deus! cessou, não mais ostenta
Aquele ímpeto cruel e desumano.

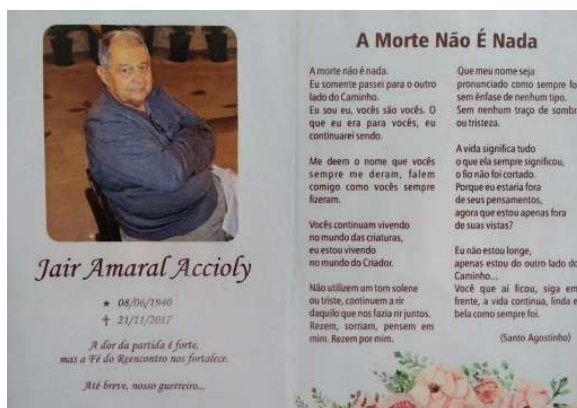
Volta a bonança aos poucos, a alma anseia
Por alcançar quanto antes a alva areia
E voltar para sempre ao doce Lar,

Para rever os mais queridos entes,
Matar saudades de íntimos ambientes
E dormir, como um justo, em frente ao mar!

Autor: Cassiano Tavares Bastos

NOTA FÚNEBRE

SOMOS HABITANTES TRANSITÓRIOS DE MORADAS PROVISÓRIAS



Se a longevidade acrescenta anos a mais à nossa existência, por outro lado nos faz sentir um número maior de perdas. São familiares, colegas e amigos que partem, deixando exemplos de vida e muita saudade.

Assim aconteceu com colegas brilhantes, como os Comandantes Carlos Caminha, Ruy Menezes, Milton Pimentel, Alberto Senra, Amaury Bustamente, Carlos Dufriche, Luiz Augusto Ventura e muitos outros, aos quais a nossa memória continua a prestar suas sinceras homenagens.

O último a nos deixar foi o **CLC Jair Amaral Accioly**, que fez brilhante carreira na Fronape, exerceu a função de Diretor de Finanças no Centro dos Capitães e foi professor da EFOMM-CIAGA. Além de dedicado profissional e competente mestre, Jair Accioly teve uma vida exemplar: agindo sempre com dignidade e ética, deixando modelo a ser seguido.

Dizia o poeta François de La Rochefoucault “*A distância é como os ventos: apaga as velas e acende as grandes fogueiras*”. Essa memorável frase poderia exprimir o sentimento de que tem um grande amigo levado por Deus. Ele já não está ao nosso lado, mas com igual apreço o sentimos dentro de nós.

CLC Alvaro José de Almeida Júnior

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
brsouzalimaa@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

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@centrodoscapiães.org.br

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

Diagramação: Nathália de Oliveira Souza