

C C M M



Fundado em 19 / 10 / 1933



REVISTA ELETRÔNICA



Edição e arte:
CLC Afonso de Almeida Corrêa

30 / setembro / 2021

Edição 154 On line.
Trimestral.

A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL



Leopoldina, então Princesa Regente do [Reino do Brasil](#), preside a reunião do [Conselho de Ministros](#) em 2 de setembro de 1822.
Créditos: Wikipédia, 30/09/2021.



[Tela Independência ou Morte ou O Grito do Ipiranga](#), de Pedro Américo, 1888, exposta no Museu da USP - SP.
Crédito de imagem: Wikipédia, 30/09/2021.

"Navigare necesse est"

Leia nesta edição:

Diretoria.....	2
Recesso do CCMM.....	2
Responsabilidade dos nossos colaboradores.....	2
Nossa capa - A Independência do Brasil.....	3
Campanha da sede própria.....	5
Aniversariantes do mês de setembro e outubro.....	5
Transporte Marítimo - Tecnologia.....	6
Com Abertura do CCMM, evento <i>on line</i> sobre inteligência artificial para navios foi um marco para o setor naval brasileiro.....	6
Histórias da Marinha Mercante.....	10
História de um navio e de seu último comandante.....	10
ARTE , CULTURA & EVENTOS.....	13
Dia Marítimo Mundial ...l.....	13
Capitães da Marinha Mercante recebem condecoração.....	14
Nicole Afonso recebe Certificação MET - Michigan English Test.....	19
O Comandante Poeta.....	20
Lloyd Brasileiro - Patrimônio Nacional.....	21
Notas informativas.....	22
DPC estende prazo de validade de certificados.....	22
Fale conosco.....	22
Loja do CCMM.....	23
Livraria do CCMM.....	24

DIRETORIA

Presidente.....	CLC Alvaro José de Almeida Junior
1º Vice-Presidente.....	CLC Plínio Rodrigues Calenzo
2º Vice-Presidente.....	CLC Joselito Guerra de Andrade Câmara
Diretor Administrativo.....	CLC Horacio Alberto Duarte
Diretor Financeiro.....	CLC Lucival Gonçalves de Alcântara
Diretor de Comunicação Social.....	CLC Afonso de Almeida Corrêa
Diretor de Marketing.....	CLC Durval Menezes Gama
Diretor Procurador.....	CLC Raildo Viana do Nascimento Júnior
Diretor Jurídico.....	CLC Walter de Sá Leitão
Diretor Técnico.....	CMG Sérgio Silvan Brasileiro da Silva

RECESSO do CCMM

Conforme determinação da Diretoria do CCMM, devido a situação atual na cidade do Rio de Janeiro da pandemia do COVID 19, informamos que manteremos a interrupção das atividades do Centro dos Capitães, a princípio até 31/10/2021. A secretaria continuará a funcionar na condição "Home Office" durante este período, excetuando-se às terças-feiras, quando, somente o primeiro Vice-presidente, CLC Plínio Calenzo, e a secretária Cristina irão à sede do Centro dos Capitães. Qualquer alteração deste planejamento entraremos em contato. Durante o período de recesso, por medida de segurança, o CCMM não estará recebendo nas suas instalações, seus sócios, associados e o público em geral. Na próxima reunião da Diretoria, serão discutidas as medidas de flexibilização para o retorno das atividades do nosso Centro dos Capitães, a serem implementadas a partir do mês de novembro de 2021.

Até lá favor permanecer "em capa" nas suas casas.
Horacio Alberto Duarte
Diretor Administrativo

RESPONSABILIDADE DOS NOSSOS COLABORADORES

Os artigos veiculados nesta revista são de exclusiva responsabilidade de seus autores e não expressam necessariamente a opinião do CCMM.

Navigare necesse est"

A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL ^[1]*(CLC Afonso de Almeida Corrêa)***Primeira declaração formal de independência do Brasil**

Em 6 de agosto de 1822, D. Pedro tornou público um manifesto dirigido aos governos das nações amigas, cuja autoria é atribuída a José Bonifácio. Nele declarava a Independência do Brasil justificando que os brasileiros sofriam a “miséria e a escravidão”, sendo oprimidos pela “tirania portuguesa” que só desejava explorar as riquezas do Brasil. A justificativa apresentava a versão da história que ainda hoje é a versão oficial de nossa Independência: o Brasil era um território que, desde a colonização, estava ocupado por forças portuguesas que só queriam explorar suas riquezas. Os colonos, apesar da mesma origem lusitana, são apresentados no manifesto como “brasileiros” oprimidos, subjugados pela “sórdida cobiça e prepotência de seus tiranos” que impõem o monopólio comercial, impostos excessivos, leis injustas e opressoras, administradores ignorantes e cruéis.

D. Pedro, José Bonifácio e a elite Luso Americana só optaram pela Independência diante da intransigente decisão das Cortes lusitanas de organizar a monarquia constitucional com um governo centralizado em Lisboa.

O Decreto da Independência**Maria Leopoldina**

Retrato por Josef Kreutzinger, 1815
Crédito: Wikipédia

Em 2 de setembro de 1822, Maria Leopoldina, mulher de D. Pedro I, então Princesa Regente Interina do Reino do Brasil e Chefe do Conselho de Estado, devido ausência do Príncipe, assinou o Decreto da Independência, que declarava o Brasil separado de Portugal. Usando seus poderes de Chefe Interina do governo, Leopoldina reuniu-se com o Conselho de Estado, ocasião em que o documento foi assinado por todos os ministros. Com isso, a independência do Brasil estava oficialmente decidida.

Após a assinatura do decreto, ela enviou uma carta a D. Pedro para que ele proclamasse a Independência do Brasil. A carta chegou às mãos do Príncipe no dia 7 de setembro, quando ele se encontrava às margens do Ipiranga, retornando de São Paulo. “Quando, em 7 de setembro, o Regente proclamou o célebre Grito do Ipiranga, a Independência já estava realizada, faltando apenas oficializá-la com a aclamação de D. Pedro como Imperador Constitucional do Brasil, o que ocorreria em 12 de outubro de 1822”.(NEVES,2002, p.228)”.

O Sete de Setembro e o Grito do Ipiranga.

Em agosto de 1822, o Príncipe Regente viajou a São Paulo para pôr fim às rivalidades entre dois grupos políticos locais. Sua esposa, a princesa Maria Leopoldina assumiu a regência durante sua ausência como chefe do Conselho de Estado.

D. Pedro permaneceu em São Paulo entre os dias 25 de agosto e 5 de setembro, quando partiu para Santos acompanhado pelo mesmo grupo com que chegara à capital (onze pessoas, sem contar a guarda de honra). Nesse ínterim, chegou ao Rio de Janeiro (28 de agosto) o navio português Três Corações trazendo notícias de Lisboa entre as quais a sujeição de D. Pedro às determinações das Cortes, a nomeação de seus ministros e secretários pelo rei de Portugal e a anulação de todos os atos do gabinete de José Bonifácio.

As decisões transformavam o Príncipe Regente em um marionete, manipulado pelas Cortes de Lisboa. Alarmado, o Conselho de Estado reuniu-se com a princesa Maria Leopoldina, Chefe Interina do Governo Regencial.

O Conselho de Estado decidiu proclamar a Independência e todos ministros incluindo a Princesa Maria Leopoldina assinaram o documento (2 de setembro). Ordenaram, então, ao mensageiro Paulo Bregaro que partisse para São Paulo com a máxima rapidez levando cartas para D. Pedro. O mensageiro levava duas cartas da Princesa, uma de José Bonifácio e outra do Cônsul Inglês Henry Chamberlain.

Paulo Bregaro chegou a São Paulo num Sábado, pela manhã, 7 de setembro. Não encontrando o Príncipe, prosseguiu em direção a Santos encontrando, no caminho, a comitiva de D. Pedro que retornava. O Príncipe ficara para trás sofrendo de uma disenteria que o obrigava a frequentes paradas. Ao chegar ao alto da colina do Ipiranga, D. Pedro recebeu as cartas e mandou que o Padre Belchior* as lesse.

Assim, em 7 de setembro de 1822, por volta das 4h ou 4h30 da tarde, o Príncipe Regente D. Pedro proclamou a Independência do Brasil, com o brado “Independência ou Morte”, às margens do Ipiranga, em São Paulo. Assistiram ao ato 38 pessoas: a Guarda de Honra, os acompanhantes do Rio de Janeiro e os que se incorporaram no caminho, em São Paulo.



[Bandeira Imperial do Brasil, 1822 - 1889](#)

Desenhada após a independência do Brasil, pelo pintor Jean Baptiste Debret.
Representava as províncias brasileiras.
Crédito: Grupo Escolar - 30/09/2021

[1] Ensinar História , Joelza Ester Domingues

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:

**Associação Profissional
de Capitães de Longo Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante
CNPJ: 29554268/0001-57
Banco Bradesco (237) - Agência: 2579-8
Conta Corrente 209-7**

ANIVERSARIANTES DO MÊSES DE SETEMBRO E OUTUBRO

Agenor Mattos Cavalcante dos santos	08/09
Paulo de Góis	08/09
Sergio de Moura	09/09
Jaime Evilasio Vieira Neves	20/09
Mateus Tavares Rocha	21/09
Arnaldo dos Santos Leite	24/09
Plínio Rodrigues Calenzo	27/09
Marcos Vinicius do Nascimento	28/09
Nilson Ferreira Nunes Filho	01/10
Benjamim Pereira Clemente Filho	03/10
GustavoBola Santana Menezes	04/10
Jorge William Mendes de Andrade	05/10
Ernani Augusto Martins Ribeiro	07/10
Edilson Nazareno Almeida Leal	08/10
Fabrcício Lima de Souza	08/10
Luiz Henrique Saraiva	10/10
Agnaldo Xavier Furtado	10/10
Christovam Colombo Pires	12/10
Humberto Soares Lopes Júnior	16/10
Jaime Nazare Magalhães Faria	19/10
Fabiana Vila Nova Duran T da Silva	22/10
Marcelo Salgado Pinheiro dos Santos	28/10
Pedro Assis Abraham	29/10
Paulo Cesar Simões da Silva	30/10

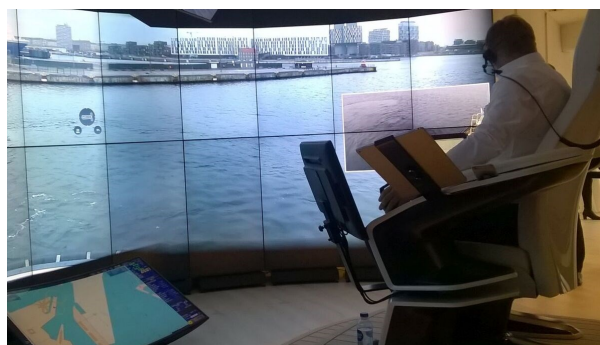


O presidente do CCMM e seus diretores parabenizam a todos, desejando saúde, paz e prosperidade.



COM ABERTURA DO CCMM, EVENTO *ON LINE* SOBRE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL PARA NAVIOS FOI UM MARCO PARA O SETOR NAVAL BRASILEIRO.

*(CCb Alejandro M. Caprario)**



Em todo o mundo, há uma verdadeira corrida no campo da tecnologia para que cada vez mais o “Erro Humano” no transporte Aquaviário possa ser diminuído ou até mesmo eliminado. Vários estudos demonstram que 85% das causas de acidentes sejam ligados a esse fator.

Não só para os grandes Navios, mas até mesmo para as embarcações de pequeno porte, a inserção da Inteligência Artificial tem sido um destes objetivos. Essas tecnologias gerarão mudanças disruptivas para o Setor. Navios totalmente autônomos, sem tripulação, já são uma realidade. Muitos já estão plenamente operacionais no campo militar ou comercial, pelo mundo, mas também no Brasil.

E como isso poderá impactar sobre o Setor Naval? Como isso afetará a profissão dos Marítimos? Essa corrida é sem volta? Os regulamentos marítimos atuais estão adaptados para essas mudanças? O que está, afinal, ocorrendo neste setor, que devemos nos preocupar para que essas mudanças possam vir a tornar-se em “oportunidades” e não em “barreiras” para a carreira de marítimos?

A busca da resposta para estas questões foram alguns dos temas abordados no 1º Fórum Brasileiro de Inteligência Artificial para Navios e Navios Autônomos realizado 16 e 17 de Setembro de 2021.

O evento, totalmente On Line, foi realizado pelo CIANNA (Cluster Brasileiro de Inteligência Artificial para Navios e Navios Autônomos) e que contou com o apoio, para a organização, da Gehr International Brasil. Dividido em quatro períodos (Quinta e Sexta-feira, Manhãs e Tardes), permitiu a oportunidade para a Abertura das mais importantes autoridades do Setor Naval brasileiro (pela ordem de aparição): o Centro de Capitães da Marinha Mercante, Diretoria de Portos e Costas, FIRJAN e o Tribunal Marítimo.

Diversas Palestras de autoridades marítimas, especialistas, fabricantes de Navios Autônomos Brasileiros e até mesmo alguns dos mais importantes players Internacionais, fizeram com que o evento pudesse se tornar um verdadeiro marco para o início dos debates, tão necessários em torno da crescente inserção da Inteligência Artificial no setor naval.

Participaram também com importante destaque, ao longo de todo o Fórum, prestando uma conotação Internacional ao evento, a Escuela Naval da República Oriental do Uruguay e representantes da DIMAR (Dirección General Marítima) da República da Colômbia, através do Capitán de Navio Jorge Gomez Bmbadlla

O CCMM, representado pelo seu 2º Vice-Presidente CLC Joselito Guerra de Andrade CÂMARA, destacou em sua brilhante Abertura dos trabalhos da Manhã da Quinta-feira (16/09), justamente o fator decisivo que representa para que os Marítimos possam debater abertamente o avanço das tecnologias e para que possamos extrair o máximo possível em favor da segurança da navegação e das operações marítimas, mas que o fator de co-responsabilidade com o ser humano possa ser considerado nos sistemas de inteligência artificial, ainda com a IA a bordo ou para os Navios Autônomos em monitoramento remoto. Esforços para a implementação de novas regulamentações devem ser debatidas pelas autoridades. E se soubermos assimilar rapidamente essas tecnologias, mais rapidamente os marítimos beneficiar-se-ão com novas oportunidades, completou.

De fato, como foi inclusive demonstrado por vários palestrantes ao longo de todo o evento, a Indústria 4.0 (Big Data, Computação em Nuvem, Integração de sistemas, Digitalização, IoT, Inteligência Artificial, Robótica, Cybersegurança, Realidade aumentada, Visão em 3D e sistemas de comunicação globais), já existem todos os meios tecnológicos disponíveis para que a IA possa se estabelecer como a mais nova tendência no setor marítimo. A integração desses sistemas já estão operacionais em vários Navios Autônomos.

Assim, a posição do CCMM, expressa através do CLC Câmara, puderam dar essa conotação da máxima relevância em torno das discussões do tema: aliar-se às novas tecnologias, mas sem deixar de que os marítimos possam estar inseridos nessa nova realidade. Embarcados ou mesmo com o monitoramento remoto.

Importante destacar que o Presidente do CCMM CLC ÁLVARO José de Almeida Júnior e o CLC Francisco César Monteiro GONDAR, membro titular do Conselho do CCMM, acompanharam o evento.

A participação do Almirante Alexandre CURSINO de Oliveira, Diretor Geral de Portos e Costas e do Presidente do Tribunal Marítimo, Almirante Wilson Pereira de LIMA FILHO, demonstraram também, de maneira bastante positiva, o quanto as autoridades marítimas estão preocupadas com o tema e o quanto também observam a importância para que o Brasil possa estar no primeiro nível das discussões construtivas para que regulamentos e legislações possam acompanhar as novas tecnologias, mas também contribuir com as autoridades da IMO (International Maritime Organization), uma vez que a inserção destas tecnologias ocorre a nível mundial.

Para que a Legislação Brasileira possa também estar adequada a esta nova realidade, mas com a devida preocupação em relação à inserção do marítimo brasileiro, seja com as novas certificações que venham a ser necessárias ou mesmo com o treinamento para os operadores de navios autônomos (oficiais de náutica ou de máquinas), o evento também recebeu o Senador Esperidião Amin Helou Fo e a Deputada Federal Ângela Regina Heinzen Amin Helou, que já se manifestaram em favor para criarem um Projeto de Lei, ouvindo toda a comunidade marítima.

Ainda em relação aos desafios da regulamentação jurídica, abrilhantaram o evento o Dr. Augusto Grieco Meirinho, Procurador do Ministério Público do Trabalho e o Dr. Joe Lois Raiol Conde Jr (que também atuou como moderador para as exposições do Tribunal Marítimo).

Vários projetos brasileiros de Navios Autônomos foram demonstrados em palestras, e demonstraram o quanto a inventividade brasileira está em nível muito avançado mundialmente: Tidewise, USSV Tech, Iracema e Projeto Flatfish (submarino). Além disso, a Constelação Catarina de Nano-satélites do Instituto SENAI de Inovação de Santa Catarina, dão uma revolucionária possibilidade de oferecer um sistema de comunicação para drones brasileiros ou mesmo de outro país que estejam em águas jurisdicionais brasileiras, seja no campo comercial ou militar e com criptografia ponta a ponta.

Em relação às participações internacionais o Fórum trouxe quatro dos principais projetos revolucionários no mundo: ORCA AI (Israel – Sistema de IA com sensores [inclusive noturnos] e programação inteligente para evitar colisões, mesmo em cenários de alta densidade de tráfego), Massterly (Noruega/Inglaterra e consórcio com outros países - Kongsberg/Wilhelmsen à frente do revolucionário Navio Autônomo YARA BIRKELAND – um dos mais avançados de todo o mundo), NEAC (França – para barcos de pequeno porte, totalmente autônomos para atuarem no turismo) e a DNV (Det Norske Veritas - Sociedade Classificadora de nível Mundial – que acompanha alguns dos mais avançados projetos de IA para navios – inclusive do próprio YARA Birkeland e propondo à IMO sugestões para as novas regulamentações necessárias).

Grande destaque também coube à COPPE UFRJ com a palestra do Dr. Jean David Caprace sobre os fundamentos da Inteligência Artificial para Navios, ajudando a esclarecer de que forma essa tecnologia funciona.

O Dr Carlos Erane de Aguiar, Vice-Presidente da FIRJAN, na Abertura da Manhã de Sexta-feira, ressaltou o importante papel desempenhado pela EMGEPRON (Empresa Gerencial de Projetos Navais da Marinha do Brasil) e sobre a importância para que o Brasil possa acompanhar e produzir no

vas tecnologias para que o Setor Naval possa estar sempre sendo competitivo, para um país de tanta capacidade exportadora e de grande corrente de comércio.

O FINEP do MCTI e o Msc Elias Lemos da Vaxxi Consultoria, fizeram relevantes exposições sobre a captação de recursos para a tecnologia dentro do setor marítimo.

O Engo. Luís de Mattos da RBNA Consult fez relevante exposição sobre a ISO 27001, como padrão para que os navios autônomos possam ter a confiabilidade de sua Cybersegurança em seus sistemas.

Em um dos momentos mais cativantes do evento, Alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, do Centro de Instrução Almirante Braz Aguiar da Marinha do Brasil em Belém (PA), que acompanhavam todo o evento desde o princípio, participaram ao vivo com perguntas muito interessantes e reveladoras sobre a preocupação dos Alunos em relação aos novos rumos da Marinha Mercante Mundial. Várias perguntas, inclusive, demonstrando alto nível técnico de conhecimento sobre o tema.

Em suma, o evento reuniu várias autoridades do mais alto nível, fabricantes brasileiros de IA e de Navios Autônomos, cientistas, palestrantes de relevância internacional, institutos de tecnologia e Escolas do Ensino Profissional Marítimo. Mas, o evento ainda contou com moderadores do mais alto nível e com representantes de duas importantes Associações: a Associação de Profissionais da Marinha Mercante (APPMM – com a Vice Presidente Dra. Rose Vitória Macedo Menezes e Dra Louize Oldrini) e a Sociedade Brasileira de Marinha Mercante (OSM Rodrigo Cintra, Presidente). Também atuaram como moderadores o Jurista Marítimo Dr. Joe Lois Raiol Conde Jr, a CCb Gisele Mangifeste e Professores do CIAGA, do calibre como os Mestres Henrique Vaicberg, Luciana Suman e Laís Raysa L. Ferreira, o Diretor do Estaleiro Cassinú e Vice Presidente da RJ Metal Dr. Walter Lima Salles de Santana, Blogueiros famosos como o Prof. Montez José Oliveira Jr do “Canal MTZ” e a 2ON Maria Sarto, do Canal “Sarto Oficial”.

Os debates em torno da inserção da IA para Navios e Navios Autônomos, não poderia ter começado melhor. E iniciou com o Centro de Capitães da Marinha Mercante. Não poderia ter sido mais significativo.

Esperemos que muitos outros debates, novas invenções e patentes brasileiras venham.

E que as novas legislações e regulamentações sejam um exemplo para o mundo e permitam que o Brasil possa ser uma das referências desta corrida.

Que os nossos Marítimos possam exercer o seu conhecimento e experiência com a corresponsabilidade das Máquinas “cerebrais” que estão chegando, para a melhor segurança possível do sistema.



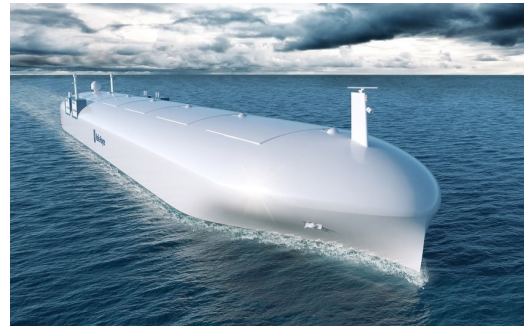
CCb Alejandro M. CAPRARIO, Presidente do CIANNA e CLC Joselito Guerra de Andrade CÂMARA, 2º Vice-Presidente do CCMM, Abertura de Quinta-feira (Manhã), 16/09 - 1º Fórum Brasileiro de Inteligência Artificial para Navios e Navios Autônomos

* Presidente do CIANNA – Cluster Brasileiro de Inteligência Artificial para Navios e Navios Autônomo.

O Tupan, Tucunaré, Flatfish e o Iracema – alguns dos Projetos de Barcos e Submarino Autônomos do Brasil (Cortesia: Tidewise, USSV Tech, SENAI CIMATEC (BA) e Barco Robótico Iracema (Secitece – CE)



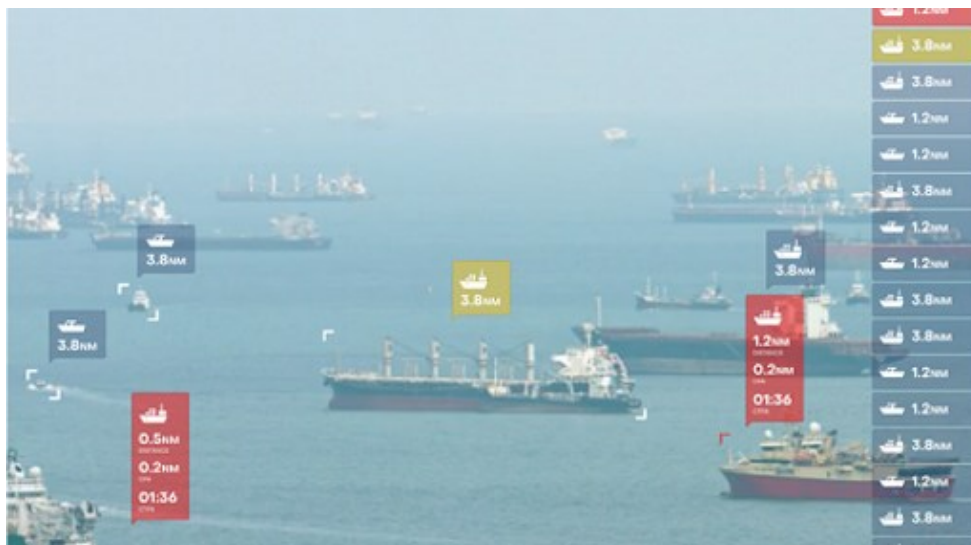
O Navio Autônomo Yara Birkeland



Visão Futurista de Navio Graneleiro



Barco Autônomo para passeios (Projeto NEAC, França)



O Sistema de Inteligência Artificial “Total Awareness” da ORCA AI (Israel) – Cortesia ORCA AI, Israel

HISTÓRIA DE UM NAVIO E DE SEU ÚLTIMO COMANDANTE

(CLC Alberto Pereira de Aquino)

No início de janeiro de 1952 os jornais de todo o mundo começaram a publicar a história de um navio mercante americano que ameaçava naufragar em meio a uma tremenda tempestade no Atlântico Norte e de seu comandante; que se recusava a abandoná-lo.

À medida que o tempo passava íamos nos inteirando da história do “SS FLYING ENTERPRISE” e de seu comandante.

O navio era um C1-B construído em 1944, durante a Segunda Guerra Mundial, para a Comissão Marítima dos Estados Unidos e que recebeu o nome de “CAPE KUMUKAKI”.



“SS CAPE KUMUKAKI”

Os navios C1-B eram navios cargueiros de duas cobertas, escantilhão completo e de propulsão a turbinas a vapor.

As suas principais características técnicas eram:

- Comprimento de roda a roda: 127,3 m;
- Boca máxima: 18,3 m;
- Pontal: 11,4 m;
- Calado de verão: 8,4 m;
- Tonelagem bruta: 6.750;
- Deslocamento: 7.815;
- Velocidade: 14 nós (26 Km/h);
- Potência: 4.000 H.P. (3.000 KW).

O Brasil comprou dos Estados Unidos, depois da II GM, vários navios C1, mas eram do tipo C1-M. Eles eram menores que os C1-B, eram de propulsão a motores diesel e tinham a superestrutura na popa.

Na Comissão Marítima dos Estados Unidos tinham a classificação C1-M-AV-1 e, no Brasil, foram classificados como navios do “TIPO RIO”, entretanto, no meio marítimo brasileiro, eram conhecidos como navios “TIPO MULA MANCA”.

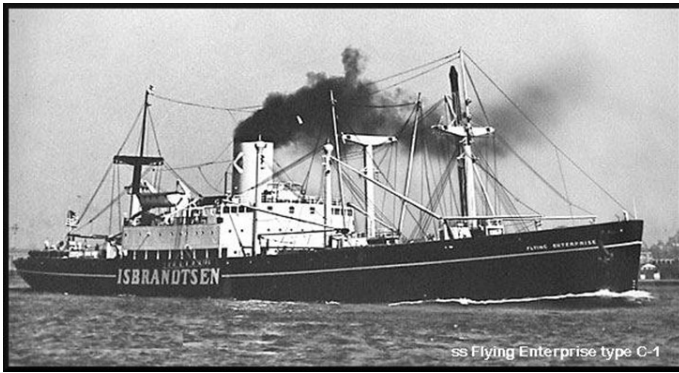


C1-M-AV-1

As suas principais características técnicas eram:

- Comprimento total: 103,40 m;
- Boca máxima: 15,24 m;
- Pontal: 8,8 m;
- Calado de verão: 5,5 m;
- Porte bruto: 5.032 t;
- Velocidade: 11 nós;
- Potência: 1.750 hp (1.300 KW).

Em 1947, o “SS KUMUKAKI” foi vendido para a Companhia de Navegação Isbrandtsen American Lines, de capitais norte-americanos e dinamarqueses e recebeu o novo nome de “FLYING ENTERPRISE”.



O “SS FLYING ENTERPRISE” era um navio cargueiro misto. Isto é, transportava carga geral e podia transportar, também, até 12 passageiros.

Quanto ao seu futuro comandante, Henrik Kurt Carlsen, ele nasceu na Dinamarca em 1914 e, aos 14 anos, entrou para a Marinha Mercante de seu país.



CMT. CARLSEN

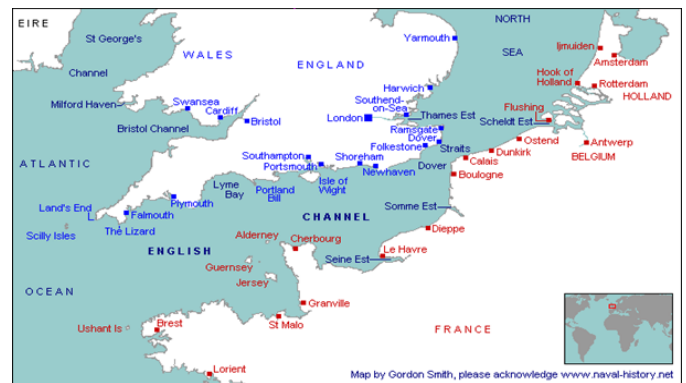
Aos 22 anos recebeu o seu primeiro comando. Durante a Segunda Guerra Mundial esteve embarcado em navios que, em comboios no Atlântico Norte, faziam o transporte de mercadorias e material bélico, entre portos dos Estados Unidos e os da Europa Livre.



COMBOIO DE NAVIOS MERCANTES NA II GM

Após a guerra Kurt Carlsen imigrou para os Estados Unidos, se tornou cidadão americano e passou a comandar navios da Companhia de Navegação Isbrandtsen American Lines.

No dia 21 de dezembro de 1951, o cargueiro norte-americano “FLYING ENTERRISE”, sob o comando do Capitão Kurt Carlsen, partiu do porto de Hamburgo com destino ao de Nova Iorque. Transportava carga geral fracionada, 8 passageiros e 41 tripulantes.



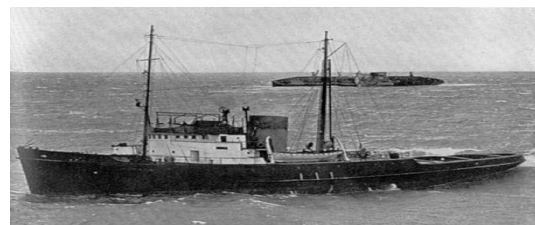
CANAL DA MANCHA

No dia 29 de dezembro de 1951, quando já deixara o Canal da Mancha (Canal Inglês), navegando na região denominada Aproximações Ocidentais (Western Approaches), foi apanhado por violenta tempestade de Oeste, com grandes vagalhões, que provocaram grandes movimentos de caturro, arfagem e balanço.

A combinação daqueles movimentos causou grandes esforços sobre a estrutura do casco do navio. Como consequência, apareceu uma grande rachadura no convés superior. A carga rompendo a peça e o escoramento correu para bombordo, provocando uma grande banda para aquele bordo que, com o passar do tempo, foi aumentando.

Nessa situação, o Comandante Carlsen se viu obrigado a emitir o sinal S.O.S de socorro, que foi atendido por vários navios mercantes, rebocadores franceses da empresa “Les Abeilles” e pelo rebocador de alto-mar inglês “TURMOIL”.

Chegou também, ao local do acidente, um destróier norte-americano, que dispensou os navios mercantes de prestar serviços de socorro. Ficaram apenas o navio da marinha americana e o rebocador “TURMOIL”.



REBOCADOR “TURMOIL”

Oito passageiros e todos os 41 tripulantes, aproveitando a melhora do tempo, já tinham sido salvos, restando a bordo somente o Comandante Carlsen, que se recusava a abandonar o seu navio.

O Comandante Carlsen verificando que ainda havia esperança para salvar o seu navio, apesar de existir o perigo iminente de seu afundamento, solicitou o seu reboque pelo rebocador “TURMOIL”.

Para auxiliar o Comandante Carlsen, no recebimento do cabo de reboque, o Imediato do “TURMOIL”, Kenneth Dancy, aproveitando a melhora momentânea do estado do mar, passou para o “FLYING ENTERPRISE” que, no momento, apresentava uma banda de 60 graus para bombordo.

Resolveram então rumar para o porto de refúgio mais próximo da costa inglesa, sob o contrato de salvamento “NO CURE, NO PAY”.

A notícia de que havia alguma esperança de salvamento para o navio se espalhou pelo mundo, através dos jornais, revistas semanais e jornais das telas de cinema.

Porém, no dia 10 de janeiro, o cabo de reboque se partiu e o Comandante Carlsen e o Imediato Dancy do “TURMOIL”, constatando que não poderiam fazer mais nada para salvar o navio, foram obrigados a abandonar o “FLAYING ENTERPRISE”, quando sua chaminé já se encontrava ao nível do mar!

Nessa altura o Comandante Carlsen já era reconhecido como um herói mundial.

O “FLAYING ENTERPRISE” soçobrou a 32 milhas a sudoeste de Lizard Point.



As tentativas para a salvamento do navio duraram 13 dias!

No dia 17 de janeiro, ao chegar em Nova Iorque, o Comandante Carlsen foi recebido com a tradicional “Parada de Papéis Picados”, com a qual, aquela cidade, costuma recepcionar aqueles que considera verdadeiros heróis.

Em paralelo com essa história, sem desmerecê-la, existia um grande mistério que encobria a proteção que o navio acidentado recebeu das autoridades navais norte-americanas.

Fugindo ao que ocorre normalmente, os Estados Unidos enviaram um destróier para o local do acidente, para prestar assistência ao navio em perigo.



A resposta para justificar essa atitude apareceu vários anos depois, quando foi verificado que o “FLYING ENTERPRISE” transportava 5 toneladas de zircônio, que não constavam da relação das cargas que transportava.

O zircônio se destinava a ser empregado na construção do “NAUTILUS”, primeiro submarino de propulsão por energia nuclear, cujo batimento de quilha ocorreu em 14 de junho de 1952.

Entre outras homenagens, o Comandante Carlsen recebeu a “Merchant Marine Distinguished Service Award”, entregue pelo Congresso dos Estados Unidos.

Recusando inúmeras ofertas, como realizar um filme em Hollywood, o Comandante Carlsen voltou para o mar, sendo lhe oferecido o comando do “FLYING ENTERPRISE II”.

O Comandante Carlsen faleceu em 1990.

Em 2012, em Nova Jersey, onde residia, foi criado um jardim com seu nome, onde foi erguido um monumento em sua homenagem.

DIA MARÍTIMO MUNDIAL

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)

A data foi criada em 1978 pela Organização Marítima Internacional (OMI), a agência Nações Unidas especializada na segurança da navegação e na prevenção da poluição marinha por navios. É na última semana do mês de setembro.

Neste ano de 2021, o Dia Marítimo Mundial foi celebrado no dia trinta de setembro nas instalações do CIAGA, no Rio de Janeiro, em cerimônia presidida pelo Diretor Geral de Navegação da Marinha, Almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar, juntamente com a solenidade de imposição da Medalha do Mérito Marítimo, restrita aos agraciados, mas transmitida ao vivo pelo canal oficial da Marinha do Brasil no You Tube.

Também estiveram presentes à cerimônia, o Diretor de Portos e Costas Vice-Almirante Alexandre Cursino de Oliveira, o Presidente do Tribunal Marítimo Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, o Diretor da Procuradoria Especial da Marinha Vice-Almirante Luiz Otávio Barros Coutinho, o Comandante do CIAGA Contra-Almirante Paulo Vecchi Ruiz Cardoso da Silva, e, representando o Corpo de Alunos, a Comandante-Aluna Mônica Midorí Ishida.

Imediatamente após a execução do Hino Nacional, foi lida a mensagem do Secretário Geral da OMI (IMO), Sr. Kitack Lim, na qual destaca o profissionalismo e a importância dos marítimos em escala global (mais de 1,5 milhões) como trabalhadores-chave para o desenvolvimento das nações e para a sobrevivência da humanidade neste momento de pandemia. A mensagem original poderá ser vista no vídeo da IMO através do link: <https://youtu.be/OS3o0ow2ypc?t=1236>

O Diretor de Portos e Costas em seu discurso - anexo - ressaltou o profissionalismo e a resiliência dos Marinheiros, bem como a importância do seu trabalho e os parabenizou, marinheiras e marinheiros brasileiros, por sua dedicação e enorme contribuição para o crescimento do país. Adicionalmente destacou o aprimoramento do EPM - Ensino Profissional Marítimo, notadamente em tecnologia de ponta, especialmente no EAD - Ensino à Distância.

Na sequência, foi feita, pelo Diretor Geral de Navegação, a entrega do Distintivo de Comodoro e Diploma, ao CLC Lucival Gonçalves de Alcântara, Diretor Financeiro do CCMM - Centro dos Capitães da Marinha Mercante, por relevantes serviços prestados à Marinha Mercante Brasileira.

A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental / 4º DN, a Delegacia Fluvial de Guaíra / 8º DN e a Agência da Capitania dos Postos de Camocim / 3º DN, receberam o Prêmio DPC de Qualidade.

Em seguida foi realizada a entrega da Medalha Mérito Marítimo aos aquaviários da Marinha Mercante Brasileira, Oficiais e Subalternos, por haverem se distinguido pela exemplar dedicação à profissão, conduta ilibada, quantidade de dias embarcados, entre outros parâmetros. Dentre os Oficiais, que receberam essa comenda, estavam o Comodoro Paulo Cesar Souza Di Renna e o CLC Raildo Viana do Nascimento Júnior, respectivamente Diretor Suplente e Diretor Procurador do CCMM.

Logo em seguida, foi realizada a Aposição Floral no Busto de Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá, Patrono da Marinha Mercante Brasileira.



A cerimônia foi encerrada com a apresentação de um filmete sobre o Dia Marítimo Mundial.

CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE RECEBEM CONDECORAÇÃO (CLC Afonso de Almeida Corrêa)

Medalha Amigos da Marinha

Conforme publicado no Portal da Navegação, coluna Convés Principal, escrita por nosso amigo CLC Ricardo Monteiro, edição do dia 03/09/2021, a CLC Daisy Lima da Silva Souza foi agraciada com a Medalha Amigos da Marinha, em cerimônia realizada no dia 16/08/2021, a bordo do Navio-Patrolha “Araguari”, em Fortaleza/CE.

O evento contou com as presenças do Almirante de Esquadra Flávio Augusto Viana Rocha, atual Secretário Geral da Presidência da República, de personalidades civis e militares, além dos integrantes da Sociedade Amigos da Marinha do Ceará (SOAMAR-CE).

A CLC Daisy atualmente está no Comando do navio “Bartolomeu Dias”, que tem capacidade para 5400 Teus.



Momento em que a CLC Daisy recebe a Comenda.



CLC Daisy e A.E. Rocha.

A CLC Daisy foi a primeira Comandante em navios porta contêineres de bandeira brasileira, servindo de motivação e estímulo para aquelas que queiram ingressar na vida no mar e chegar ao mais alto cargo, que é o de Capitão de Longo Curso.

O CCMM apresenta as suas congratulações à CLC Daisy.

Medalha de Mérito Marechal Castelo Branco

Por ocasião da comemoração de 14º aniversário da Academia Brasileira de Medalhística Militar - ABRAMMIL, em cerimônia realizada no Clube de Aeronáutica, centro do Rio de Janeiro, o Capitão de Cabotagem Allan Silvio Fernandes Moreira recebeu a dessa Instituição a Medalha de Mérito Marechal Castelo Branco, conforme noticiado na coluna Convés Principal, edição do dia 03/09/2021.

Criada em 2008 pela própria ABRAMMIL, essa Medalha é concedida à pessoas e instituições por relevantes serviços prestados à nação em reconhecimento aos seus atos meritórios e cívicos.

O Capitão de Cabotagem Allan Moreira atualmente exerce a função de Imediato nos navios da empresa “Log In”, sendo sua última embarcação o MV “Log In Endurance”, onde atuou pela primeira vez em contêineres, uma vez que pertenceu aos quadros efetivos da Transpetro.

Por tudo que representa para a Marinha Mercante Brasileira, além de colaborar com nossa sociedade, através do seu Projeto “Imperial Marinheiro” que complementa os ensinamentos de crianças e adolescentes em Brasília, o CCB Allan Moreira recebeu a “Medalha de Mérito Marechal Castelo Branco”.

O CCMM parabeniza o CCB Allan.



Momento em que o CCB Allan recebe a Comenda.



CCB Allan, e o Presidente da ABRAMMIL, Cel. Regis Lermen



CCB Allan, e Comodoro Gondar, Acadêmico Benemérito da ABRAMMIL



Nicole Afonso Recebe Certificação Met - Michigan English Test

(Luiz Afonso Cardoso Corrêa) ^[1]

Pelo passear da vida, vez ou outra eu escuto alguns comentários que se repetem, sobretudo na última década. Algo mais ou menos assim: “essa juventude de hoje está muito diferente” ou “os jovens não querem nada” e “como essa nova geração está despreparada!”

A abordagem temática é a inserção da geração que vai dos doze aos vinte e dois anos como uma parcela da população improduti-va, despreparada tecnicamente e emocional-mente, para enfrentar a vida e ainda, desmoti-vada de uma forma geral.

Mudando de campo, para a coisa ficar mais equilibrada, temos que nos perguntar onde está a raiz dessa problemática. Ela está somente nos jovens, como uma espécie de ví-rus que afetou somente essa geração? Ou nós, os pais, também temos parcela de culpa nisso? Uma reflexão é inevitável: onde nós estávamos enquanto “eles” estavam crescen-do?

A resposta para isso é simples: trabalhando para dar o sustento no Lar. Mas, convenha-mos, é uma resposta muito conveniente da nossa parte. E, diante do agravamento do problema (sim, essa geração corre um sério risco de não produzir nada efetivo no futu-ro), temos de reconhecer que o modelo de vida a nós imputado pelo mercado, sobretu-do aquele dos países desenvolvidos, é pernicioso e cobra o seu preço. Em poucas linhas é algo assim: nasça, estude, trabalhe, se apo-sente e morra (obeso, diabético e hipertenso, assistindo televisão ou vendo as pessoas passearem na praça). E o pior: depois de uma certa idade você já não é, assim, mais



tão necessário na “seta do consumo” e é por isso que, na sua idade produtiva, a máxima é: consuma o quanto puder!

Consuma muito tabaco, muito álcool, muitas drogas e muito lixo eletrônico. Ah! Consuma também muito açúcar e gordura, pois temos que fazer a “seta da medicina” estar sempre apontando para o próximo medicamento e exame a... ser consumido!

E que exemplo nós demos para a geração da qual estamos falando, né!

Ser pai ou mãe não é somente ter o nome gravado na certidão de nascimento do rebento. É presença. É criar os filhos para o mundo e não para si (isso se você gosta deles – todos sabem que a proteção excessiva cria organismos fracos em imunidade e que sucumbem na primeira ventania).

É também entender desde antes que a nova modelagem laboral mudou significativamente há duas décadas atrás. O “emprego”, como era conhecido outrora, aquele de entrar em uma multinacional e ficar por ali como parte da decoração por uns vinte anos, acabou. Foi remodelado. Necessita de criatividade, conhecimento técnico-científico pontual e empreendedorismo, nos dias de hoje.

Dê estudo para os seus filhos e, na mesma medida, dê responsabilidades também.



Faça-os entender que a banda larga tem um custo e que eles, de algum modo, precisam pagar essa fatura também. Coloque-os nas rodadas de decisões da família, criando um “departamento familiar” para que seja tocado por eles e cobre (gentilmente) resultados diante das metas propostas.

Mas, calma, tem algum alívio nisso? Tem. Como um potente ansiolítico tipo fluoxetina e o clonazepam, uma serenidade perfaz todo o nosso Ser quando lembramos que pagamos o colégio, a aula de espanhol, inglês e a faculdade da molecada. “Trezentos reais por um livro?”, “E que livro, hein!” “Que orgulho! Estou fazendo o meu melhor”.



Se eu não fui tão claro, ser-lhe-ei a partir destas palavras: preparem os seus filhos para enfrentarem a vida dando-lhes oportunidades de conhecer o que é responsabilidade, engajamento, valor, honra, compromisso, equipe, retribuição e criatividade. Esses são os verdadeiros Nortes do sucesso pessoal.

Ah! Falando nisso, aqui em casa, eu tenho uma filha de quinze anos. Bom, ela acabou de se formar em Inglês e também obteve a certificação MET – *Michigan English Test*; está cursando (bem) o primeiro ano do ensino médio e era jogadora de vôlei da Equipe Estadual do Salesiano. A sua preocupação atual, que muito a incomoda, é o tal do ENEM (confesso que é um “exagero precoce” tal sentimento ainda neste momento). Enfim, a Nicole é verdadeiramente uma garota brilhante! Mas, eu sou suspeitíssimo para falar.

Aos cinco anos, já no maternal, iniciou seus estudos da Língua Inglesa e, após uma árdua singradura de dez anos, obteve a sua Graduação pela Escola FISK e pelo MET.

Só que, a dita cuja não tem só essas coisas para fazer durante os dias de estudante dela. Ela tem que: controlar a conta bancária (sim, ela já tem uma) pois os recursos são escassos; tem que coletar todas as informações acadêmicas necessárias ao ENEM e a profissão que ela escolheu, tem que ajudar a tirar as compras do carro quando chegamos do supermercado, tem que fazer o jantar quando a mãe não o pode fazê-lo, tem que arrumar o quarto dela (e mantê-lo assim), tem que ajudar os avós nessa coisa de Android, celular, etc. Tem que gerir a sua conta de celular. Tem que fazer, pelo menos uma refeição em família, dentre outras coisas.

E tudo isso sem reclamar e sem termos que implorar e com o compromisso de viver essa fase bonita que é a transição da infância para a adolescência. Não se pode abrir mão disso. É inegociável.



Enfim, ela é e faz parte de um núcleo familiar que privilegia a meritocracia. Portanto, para ter a sua escola particular, os seus cursinhos, o dinheirinho para o cinema, para a academia, ela tem que ajudar a “girar a roda” – Outro dia mesmo, ela me perguntou como poderia fazer um investimento para que o seu dinheiro ficasse lá rendendo um pouco, pois no futuro gostaria de fazer uma compra mais vultuosa.

Nosso dever como pais está cumprido? Só saberemos de fato quando tivermos a sorte de acompanhar o desenvolvimento dos nossos netos. Aí, sim. Saberemos se fizemos o certo ou não.

Até lá, ainda seguramos a bicicleta. Mas, já tiramos a rodinha.

Nicole Afonso nasceu no dia 28 de março de 2006, no Rio de Janeiro e foi batizada na Igreja de Santo Afonso, na Tijuca. Seus pais, Nil-da e Luiz Afonso, e avós, Sônia e Afonso, tios, Andréa e Luiz Felipe – e demais membros da família, não tinham olhos para outra coisa. Seu Avô - CLC Afonso de Almeida Corrêa, incentivado e apoiado por sua esposa Sônia, compôs:

Porque Nicole Afonso

I

Em um dia de sol brilhante e quente,
Logo no outono iniciante e frio mutante,
Com as jobéis soando em rompantes

II

Lá pelos lados dos Freire Corrêa,
Anunciando a vinda de uma menina,
Com gênese de nome Greco-Francesa, de boa sina.

III

Sem ser da realeza, mas com o nome amado pela gente inglesa,
Já tem nas veias o sangue e a nobreza de uma Princesa,
Que conduz o povo à vitória, esse é seu nome – Nicole.

IV

Sendo na Lenda, pobre, de São Nicolau, hoje Papai Noel,
Um saco cheinho de prata e ouro recebeu,
Sem Trombetas e sem Nobel.

V

No templo de Santo Afonso foi batizada, e lá com o
Padre a benzer e abençoar, seu nome foi ampliado de Nicole
Para Nicole Afonso, com o avô perpetuado e o Santo homenageado.

VI

Hoje, carinhosamente, com alegria e grande alento, sem ser Inglesa,
grega ou francesa, mas amada com certeza, nós a temos Como Ni-
cole, Nicole Afonso, Nick, ou Princesa como na realeza.

Afonso de Almeida Corrêa
(O Poeta da Saudade – na versão: “Vô, O Poeta”).



TURMA

Além da Nicole Afonso, receberam a
Certificação do Curso de Graduação na
Língua Inglesa e do
MET – Michigan English Test:

Beatriz

Carolina

Letícia

Luciana

Matheus

Milena

[1] Bacharel em Direito, Pós-graduado em Direito Público e especialização em Direito Constitucional Contemporâneo e Direito Tributário Constitucionalizado.

O COMANDANTE POETA

(CLC Cláudio Antônio da Cruz Oliveira)



O Comandante Gondar, brincalhão como sempre, costuma dizer que é músico e poeta, e Comandante nas horas vagas.

Veja o resultado de um concurso para países lusófonos, promovido pela Academia de letras de Santa Catarina, do qual o Gondar participou com o poema de sua autoria “Estação Fantasia”, tendo sido classificado em quarto lugar:



ACADEMIA DE LETRAS DO BRASIL SC DE PRESIDENTE GETÚLIO

PRESIDENTE GETÚLIO – SC

Rua: Henrique Fuerbringer-317 - Centro

E-mail: academiadeletrasdobrasilpg@gmail.com

CNPJ: 28.520.657/0001-07

Telefone: (47) 3352-1201

Concurso de Poesias, homenagem ao Imortal Carl Ernst Hoppe - Carlos Hoppe - in memoriam. Poetas Lusófonos.

1º Lugar.	O Relógio de Carl Ernst Hoppe.	Iratan Curvello.
2º Lugar.	O Semeador Imortal.	Salomé Pires Zemke.
3º Lugar.	Saga Nossa .	Julis Felipe .
4ºLugar.	Estação Fantasia .	Francisco Cesar Monteiro Gondar
5º Lugar	Mulheres que Fizeram História	Jonas Felácio
6º Lugar	Arte	Mauro Celso de Aguiar
7º Lugar	A Morte nossa de cada Dia	Silvia Ferrante
8º Lugar	Íntimo e Perigoso	Nadia Celestina Bagatoli

Os classificados participarão da Coletânea Joias Getulienses III, com direito a certificado e medalha.

O primeiro colocado, Imortal Iratan Martins Curvello, tomará posse na ALBSC de Presidente Getúlio, quando possível presencial, com direito à cadeira N°26, tendo como Patrono o Imortal, Carl Ernst Hoppe - Carlos Hoppe – in memoriam.

Outra evidência foi através da Editora Vivara.

A Vivara Editora Nacional orientou, através de um edital público, um concurso de poesias e poemas, para países lusófonos intitulado Poesia Livre 2021.

Recebeu, no período de 05 de dezembro de 2020 a 05 de março de 2021, o total de 2837 inscrições de todo Brasil e países lusófonos.

A Vivara Editora montou uma comissão julgadora, constituída de renomados escritores e professores e, por fim, produziu uma Antologia com os 250 melhores poemas

O nosso amigo Gondar ficou classificado em 14º Lugar.

Assim, é melhor o Gondar desembarcar dos navios e se dedicar ao mundo da Música e das Letras.



LLOYD BRASILEIRO - PATRIMÔNIO NACIONAL

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)



LLOYD BRASILEIRO – PATRIMÔNIO NACIONAL é o mais recente livro de Marcus Vinicius de Lima Arantes, colaborador da Revista Eletrônica do CCMM. O livro é uma obra sem precedentes sobre a maior e mais tradicional empresa de navegação brasileira, infelizmente já extinta.

Nos dois primeiros capítulos o livro aborda detalhadamente toda a história do Lloyd desde sua fundação em 1890 até o seu ocaso em 1998. O autor detalha cada uma das mudanças de razão social e de estrutura administrativa ao longo da história da empresa. No 3º capítulo, o que parecia impossível: um completo levantamento de TODOS OS NAVIOS da frota do Lloyd desde 1890 até o último incorporado em 1989. Para cada um dos navios listados, há informações de país de origem, tipo, estaleiro construtor, porte, tipo de propulsão, proprietários anteriores e posteriores a passagem pela frota do Lloyd, mudanças de nomes, destino final e fatos relevantes durante sua trajetória operacional.

Segundo o autor, dos livros por ele escritos este foi o de mais árduo trabalho, mas o que mais o fez sentir gratificado, não só pelo desafio de obtenção de dados sobre os navios mais antigos, como também por enriquecer mais um pouco o pequeno acervo da memória da Marinha Mercante com uma obra inédita.

Os interessados na aquisição do livro devem entrar em contato com o autor pelo e-mail:

mv-arantes@uol.com.br

NOTAS INFORMATIVAS

DPC ESTENDE PRAZO DE VALIDADE DE CERTIFICADOS

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)

O Diretor de Portos e Costas, pela PORTARIA Nº 334 /DPC, DE 16 DE SETEMBRO DE 2021, estende o prazo de validade dos “Certificados de Competência”- modelos DPC 1031 e 1033 - dos “Certificados de Proficiência” - modelo DPC 1034 - e as “Etiquetas de Dados Pessoais da Caderneta de Inscrição e Registro – CIR” emitidos pela Autoridade Marítima Brasileira vencidos no decorrer do ano de 2020 até 31/12/2021 e, os vencidos ou a vencerem em 2021, até 31/07/2022 e incentiva os aquaviários a darem entrada nas Capitânicas, Delegacias e Agências em seus processos de revalidação de certificados e da Etiqueta de Dados Pessoais da Caderneta de Inscrição e Registro.

Aos leitores - pedido de opiniões e sugestões

As nossas mídias são dinâmicas. A cada edição procuramos incrementar inovações, que esperamos sejam para melhor. Por isso as opiniões e sugestões dos nossos leitores são muito importantes, e gostaríamos de recebê-las. Pedimos que as enviem para os endereços constantes da seção “Fale conosco”, aqui repetidos. Serão sempre bem vindas.

contato@centroscapitales.org.br

diretor_comunicacaosocial@centroscapitales.org.br

Disponibilização de espaço para artigos e informações.

Reservamos espaços para os nossos sócios e associados publicarem artigos técnicos, notícias e informações de interesse da nossa comunidade, que poderão ser enviadas para os endereços constantes da coluna “Fale Conosco”.

Convite para novos sócios e associados.

O CCMM está aceitando novos sócios e associados e convida seus membros a fazerem suas indicações.

O formulário da proposta poderá ser solicitado por telefone, e-mail, diretamente em nossa sede e nas nossas delegacias em Belém e Manaus, ou obtido através do nosso site: <http://www.centroscapitales.org.br/associe-se/>

Acesso às dependências do CCMM.

Devido a situação atípica que o país enfrenta, o CCMM continua em recesso, conforme informado na página 2, e por essa razão, não está recebendo nas suas instalações, seus sócios, associados e o público em geral.

Dentro do horário comercial, contatos poderão ser feitos pelo celular disponibilizado ou por e-mail, e, fora do expediente, com o Diretor de Comunicação Social, CLC Afonso de Almeida Corrêa, até às 21 horas inclusive sábados, domingos e feriados. (21) 99410 2627

Fale conosco.

Sede Rio de Janeiro - RJ

Avenida Rio Branco, 45, salas 1907/1908, Centro, Rio de Janeiro-RJ, CEP: 20090-003

contato@centroscapitales.org.br

[presidencia <presidencia@centroscapitales.org.br>](mailto:presidencia@centroscapitales.org.br)

diretor_comunicacaosocial@centroscapitales.org.br

Delegacia em Belém - Pa

Travessa quatorze de março, 1155, Edifício Urbe 14, sala 207, Umarizal, Belém - PA, CEP 60.055-450
(91) 99202-5599

renato.bonatelli@rvbconsult.com.br

Delegacia em Manaus - AM.

Rua Xavier de Mendonça, 77 - Aparecida, Manaus / Am. CEP 69.010 - 430
(92)- 99153 4488

rucimar.souza@bol.com.br



DELEGACIA EM ITAJAÍ - SC.

Rua Uruguai, 223, Edifício Ma-
nhattan Office, sala 1513, Itajaí-
SC
CEP 88.302-201

(47) 3021 4320

cap.pastana@colodel.com

LOJA DO CCMM

O Centro dos Capitães possui uma série de souvenirs e livros que podem ser adquiridos em sua sede, por meio de pagamento em dinheiro, ou via depósito em conta bancária.

**Associação Profissional
dos Capitães de Longo Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante**

CNPJ: 29554268/0001-57

Banco Bradesco (237) - Agência: 2579-8

Conta Corrente 209 - 7

Encomendas para envio podem ser feitas por meio do e-mail contato@centrodoscaptães.org.br, ou via telefone, com frete a ser custeado pelo solicitante.



LIVRARIA DO CCMM

O Centro dos Capitães disponibiliza os livros abaixo que podem ser adquiridos diretamente em sua sede, ou por meio do e-mail contato@centrodocapitães.org.br com frete a ser custeado pelo solicitante:



CLC ALVARO JOSÉ DE ALMEIDA JUNIOR



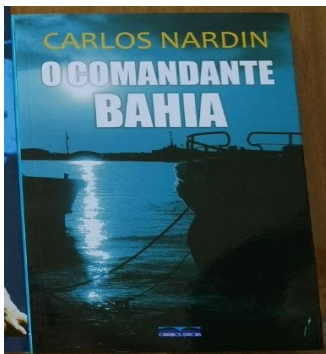
CLC FRANCISCO CEZAR MONTEIRO GONDAR



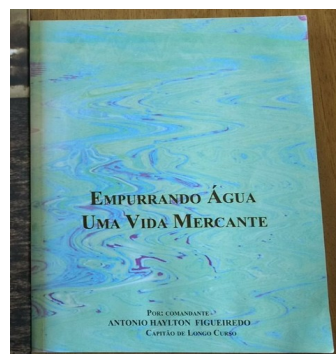
CLC ALBERTO PEREIRA DE AQUINO
2a. Edição - 2020, Vls. I e II



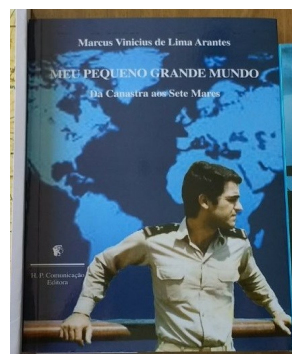
CLC ALBERTO PEREIRA DE AQUINO
“Glossary of Merchant Marine Terms & Expressions (From Dinghy to Ultra Large Cargo Carrier) – English/Portuguese, partes 1,2 e 3.- 2019 (e-book).



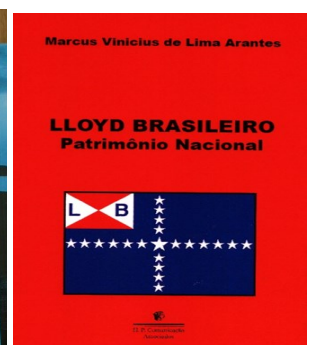
CLC CARLOS NARDIN



CLC ANTONIO HAYLTON FIGUEIREDO



10M-ENG. MEC. MARCUS V. ARANTES



Conheçam um pouco mais da História da Marinha Mercante Brasileira e das nossas histórias.

Contracapa

Retrato de José Bonifácio de Andrada e Silva



Tela de Benedito Calixto - 1902.
Museu do Ipiranga (Museu Paulista da USP).
Crédito: Wikipédia, 30/09/2021