



# O SEXTANTE

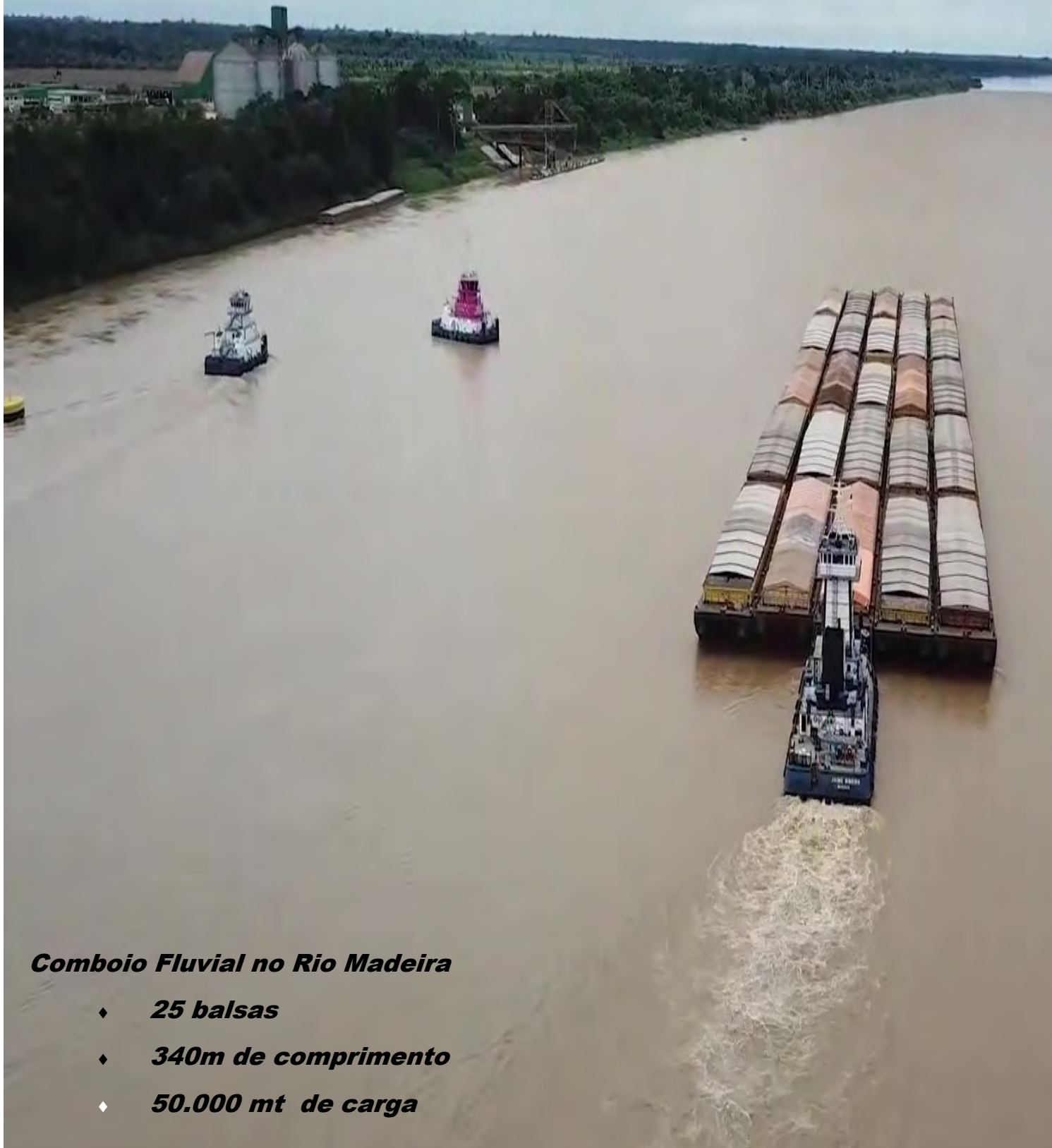
Centro dos Capitães da Marinha Mercante



INFORMATIVO MENSAL

NOVEMBRO DE 2020—ANO —3— Edição 40 *ON LINE*

Edição e arte: CLC Afonso de Almeida Corrêa



## ***Comboio Fluvial no Rio Madeira***

- ◆ ***25 balsas***
- ◆ ***340m de comprimento***
- ◆ ***50.000 mt de carga***

**“Navigare necesse est”**

## LEIA NESTA EDIÇÃO

<b>Missão e Valores do CCMM</b>	3
<b>Recesso do CCMM</b>	3
<b>Aniversariantes dos meses de setembro e outubro</b>	4
<b>TRANSPORTE MARÍTIMO</b>	4
Os mastros através da história	4
Orientação global contra pirataria para as companhias, comandantes e tripulantes (Parte 2)	12
A construção naval no Brasil	13
<b>NOTÍCIAS</b>	15
Concessão de autorização de residência para fins de trabalho sem vínculo empregatício no Brasil	15
Dia nacional da Amazônia Azul – 16 de novembro.	15
ALMOÇO DE 30 DIAS DA TURMA ATLANTE, CIABA	17
<b>NOTAS INFORMATIVAS</b>	21
CCMM nomeia delegado em Manaus - AM	21
Aos leitores - Pedido de opiniões e sugestões	21
Disponibilização de espaço para artigos e informações	21
Convite para novos sócios e associados	21
<b>Fale conosco</b>	21
<b>Anexos</b>	22
Anexo I - Nosso Estatuto (Parte VII)	22

## CCMM — DIRETORIA

Presidente	CLC Alvaro José de Almeida Junior
1º Vice-Presidente	CLC Plinio 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 Com. 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



## RESPONSABILIDADE DOS NOSSOS COLABORADORES

Os artigos contidos neste boletim são de exclusiva responsabilidade de seus autores e não expressam necessariamente a opinião do CCMM.

## MISSÃO E VALORES DO CCMM



### MISSÃO

O Centro de Capitães da Marinha Mercante é dedicado a apoiar e fortalecer a Marinha Mercante do Brasil e a posição do Comandante, promovendo o intercâmbio de informações marítimas e compartilhando nossa experiência.

Estamos empenhados na promoção da segurança no mar, prevenção da poluição marítima, educação náutica, melhoria dos padrões de formação e no apoio à publicação de literatura profissional.

O CCMM monitora, comenta e toma posições sobre a legislação e regulamentações locais, estaduais, federais e internacionais atinentes à função de comando.



### VALORES

Promover uma Marinha Mercante ética, eficaz, eficiente e próspera, que seja de benefício máximo para a nação, os marítimos, armadores e sociedade;

Prestar um serviço de utilidade pública, expressando as opiniões profissionais consideradas dos Comandantes sobre questões marítimas;

Incentivar e promover avanços na educação náutica, padrões de treinamento e publicação de literatura profissional para o comandante brasileiro;

Promover ações de incremento sobre a importância da Marinha Mercante e do Comandante brasileiros.

## Recesso do CCMM

Conforme determinação da Diretoria do CCMM, devido à situação atual na cidade do Rio de Janeiro da pandemia do COVID 19, informamos que manteremos a interrupção das atividades do Centro dos Capitães até 31 de dezembro de 2020. A secretaria continuará a funcionar na condição "home office" também durante este período, excetuando-se às terças-feiras quando somente a secretária Cristina irá à sede do Centro dos Capitães. Qualquer alteração deste planejamento entraremos em contato.

Até lá, favor permanecer "em capa" nas suas casas.

Saudações marinheiras!

CLC Horacio Alberto Duarte  
Diretor Administrativo

## ANIVERSARIANTES DO MÊS DE NOVEMBRO

Edgar Sppezapria Dias	21/11
José Otávio Cesar Ramos	23/11
Raimundo Antônio Ferreira dos Santos	25/11
Horacio Alberto Duarte	29/11



O presidente do CCMM e seus diretores parabeni-  
zam a todos, desejando saúde, paz e prosperidade.  
“Dominus Tecum”

## TRANSPORTE MARÍTIMO

### OS MASTROS ATRAVÉS DA HISTÓRIA



CLC – Alberto Pereira de Aquino  
[apanavigator2@gmail.com](mailto:apanavigator2@gmail.com)



Muitas teorias são aventadas para explicar como ocorreu a primeira iniciativa do ser humano utilizar um dispositivo flutuante, para atravessar um meio aquático, que to-  
lhia o seu caminho.

Muitos pensam que talvez tenha sido pela observação de animais  
passando flutuando sobre toras de madeira, durante grandes chuvas,  
que provocavam inundações de vastas regiões.



Depois de inventarem jangadas, unindo toras de madeira e cano-  
as, feitas de cascas de árvores e de toras escavadas, propulsadas  
por varas e remos, ocorreu a invenção da propulsão eólica.

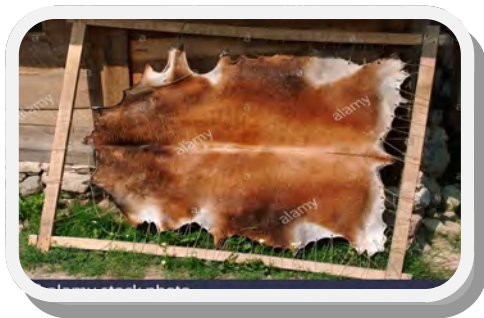
Mas como isso aconteceu? Teria sido por acaso?

Cremos que sim.

Imaginamos que pode ter acontecido por acaso, quando  
um canoeiro observou que, quando ficava em pé na sua  
canoas, o vento batendo no seu corpo fazia a canoa se  
movimentar.

Se isso de fato ocorreu, o corpo de um homem foi, ao  
mesmo tempo, o primeiro mastro e a primeira vela!





Sobre a descoberta do vento, como meio de propulsão de embarcações, pode ter ocorrido pela observação da sua ação sobre os galhos das árvores, nas tempestades ou até na ocasião em que se transportava, em uma canoa, a pele estirada de animal, para secagem.

Muitas são as hipóteses.

Em cada região da Terra foram muitas as soluções encontradas para prover as embarcações de propulsão eólica, tanto na forma das velas quanto no tipo dos mastros.

Canoa a remo, do Pacífico.



Canoa a vela, do Pacífico.

Com o passar dos anos outros arranjos de velas e mastros foram sendo postos em uso, em várias partes do nosso planeta.



Embarcação do Pacífico.



Junco chinês.



Dhow árabe.

Quanto aos europeus, cada região desenvolveu os seus problemas de armar o aparelho vélico, de suas embarcações, de acordo com as condições geográficas e ambientais reinantes.

Na Idade Média, nas costas marítimas da Europa Ocidental, onde as condições de mar e vento são muito rigorosas, optou-se pela adoção de um tipo de embarcação denominada Coca, que era apropriada para aquelas condições e executava a navegação de cabotagem.

A coca utilizava mastro mocho, isto é, mastro inteiriço e vela redonda.

Coca do ano 1300



No Mediterrâneo, na mesma época, eram usados navios com propulsão a remo e à vela, que não eram apropriados para a navegação no Oceano Atlântico.



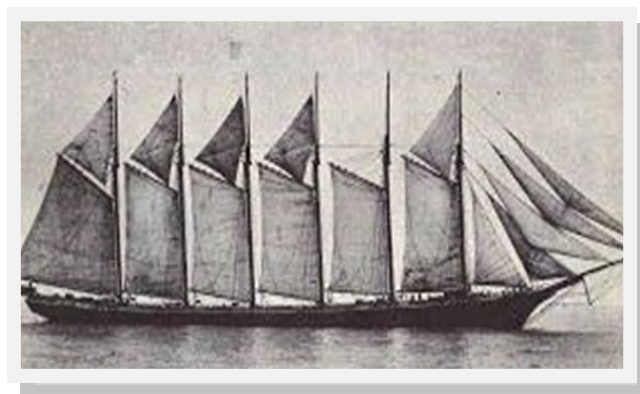
As embarcações do mediterrâneo também usavam mastros inteiriços



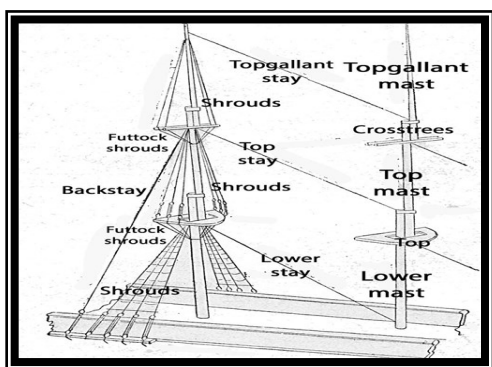
SEÇÃO DE UM MASTRO DE MADEIRA

Com o aumento do porte das embarcações os mastros mochos já não podiam ser mais empregados e, nos grandes veleiros, os mastros passaram a ser construídos por seções cilíndricas, formadas por peças de madeira unidas por cintas de ferro, até alcançarem o diâmetro adequado para suportar os esforços, na posição em que iriam ocupar no mastro real ou mastaréu e, a seguir, eram encaixadas sucessivamente, até a altura desejada.

Os grandes veleiros chegaram a ter 3, 4, 5, 6 e até 7 mastros!



As denominações dos mastros dos veleiros de 3 mastros, da proa para a popa eram: traquete, grande e gata (ou mezena).



A mastreação dos grandes navios era constituída por mastro real (lower mast), mastaréu de gávea (top mast), mastaréu de joanete (topgallant mast) e vergas (crosstrees), que eram suportados por enxárcias (shrouds), estais (stays) e contra-estais (backstays).

Em alguns navios, as guindas dos grandes, que eram os mastros principais, podiam alcançar 60 metros ou mais!



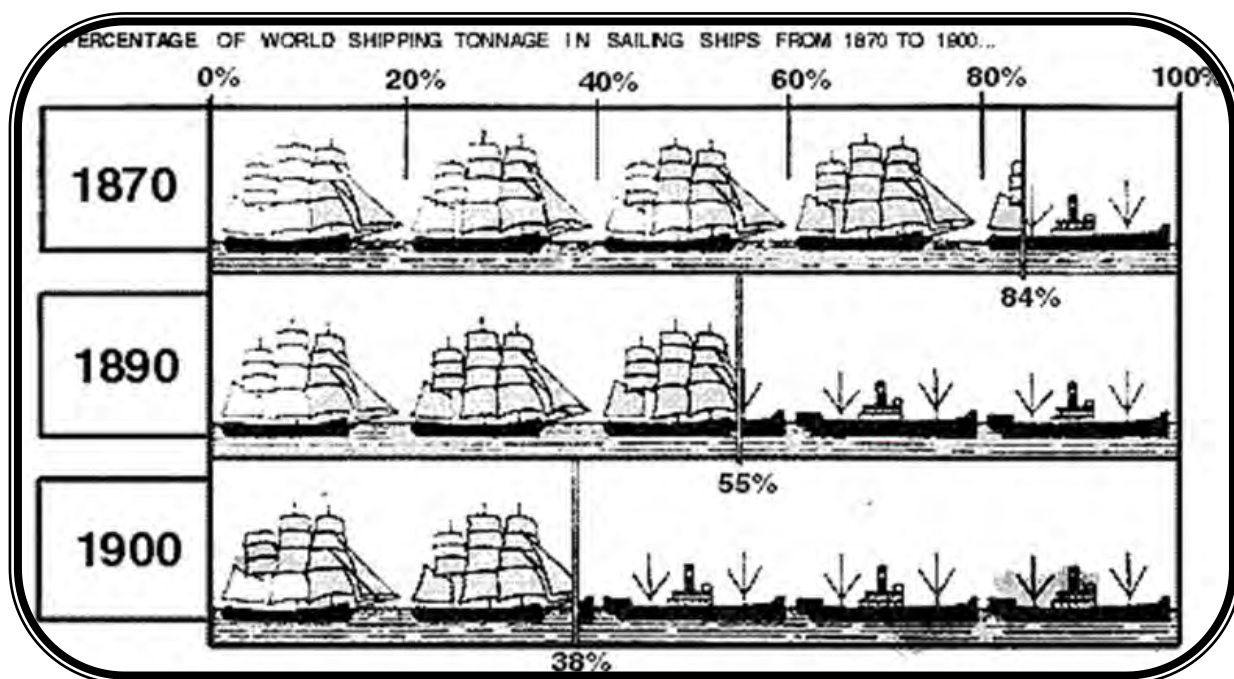
ARNISTON" – 1794

Até hoje, existem grandes veleiros nas marinhas de guerra, com a finalidade de instrução e de representação, mas existe o exemplo do veleiro “ROYAL CLIPPER”, de 5 mastros, construído no ano de 2000, que se dedica à viagens de turismo.

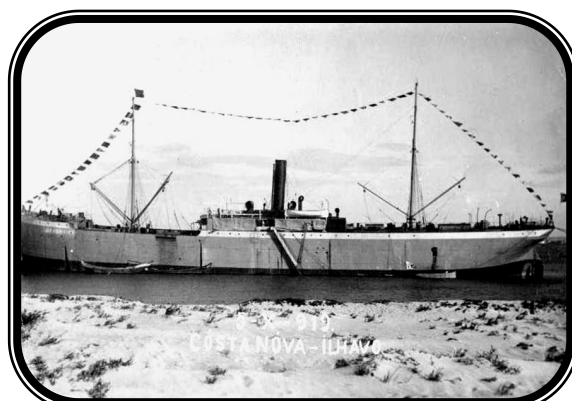


Com o advento da propulsão mecânica dos navios, houve um período em que os navios eram construídos também com propulsão eólica, que era utilizada como propulsão auxiliar, o que ocasionou uma redução da tripulação de convés e a criação de numerosa tripulação para a condução das máquinas.

Com a confiança adquirida pelo sistema de propulsão mecânica e a instalação de estações de fornecimento de carvão e depois dos derivados de petróleo para reabastecimento dos navios, por vários portos do mundo, a mastreação foi sendo drasticamente reduzida, passando a servir, nos navios mercantes, para a sustentação de paus de carga, receber diversos tipos de antenas, luzes de posição e de marcha, sinais de sinalização, etc.



No início do século XX, nos navios mercantes, os mastros continuaram a ser utilizados para suporte de paus de carga e instalação de luzes de posição, marcha, sinalização e iluminação.



NAVIO MERCANTE DO INÍCIO DO SÉCULO XX

De uma maneira geral, os navios mercantes do século XXI reduziram ainda mais a sua mastreação.

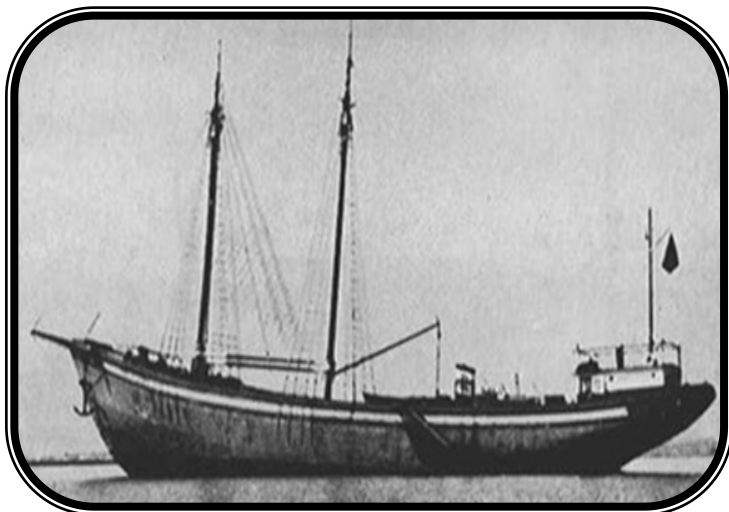
Atualmente, o mastro de vante, o de menor guinda, é principalmente utilizado para receber as luzes de posição e fundeio, bem como luzes de iluminação do convés.

O mastro de ré, geralmente, situado acima da superestrutura de ré, é utilizado para instalação de antenas de radar, luzes de posição e marcha e adriças de sinais.



Nas marinhas mercantes, em várias épocas, existiram vários tipos de mastros:

- Mastros sólidos simples;
- Mastros tubulares simples;
- Mastros duplos (gigantes);
- Mastros de paus de carga;
- Mastros Stulken para paus de carga;
- Mastros de abater (mastros de rebater);
- Mastros telescópicos.



Os mastros sólidos simples de madeira eram inteiriços, e ainda são, empregados em embarcações de pequeno porte.

Os mastros tubulares são fabricados pela união, por solda ou cravação, de cilindros de aço até alcançarem a altura desejada.

Na época em que recebiam aparelho vélico, possuíam enxárcias e estais para a sua sustentação. Atualmente não possuem esses reforços.



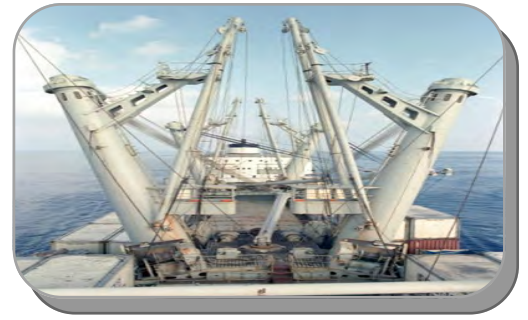
Os mastros tubulares são fabricados pela união, por solda ou cravação, de cilindros de aço até alcançarem a altura desejada.

Na época em que recebiam aparelho vélico, possuíam enxárcias e estais para a sua sustentação. Atualmente não possuem esses reforços.



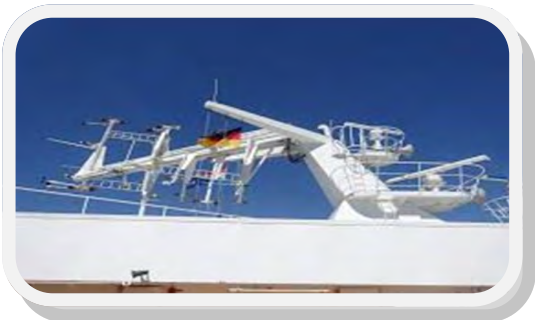
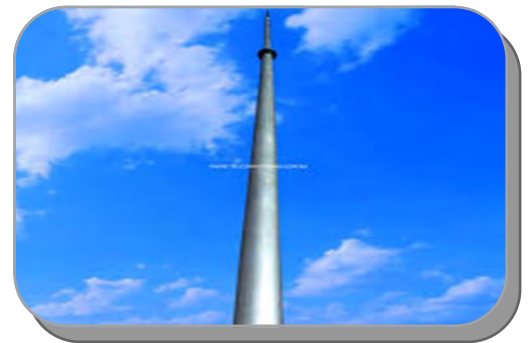
Os mastros duplos são mastros de sustentação de paus de carga. Recebem a denominação de “gigantes” porque, ao aparecerem no horizonte do mar, lembram uma figura humana.

Os mastros Stulken são mastros cilíndricos, de grande diâmetro, inclinados para os bordos e se destinam a suportar paus de carga.



O mastro simples é um mastro vertical de aço, que serve para suporte de paus de carga. São os do tipo mais comuns.

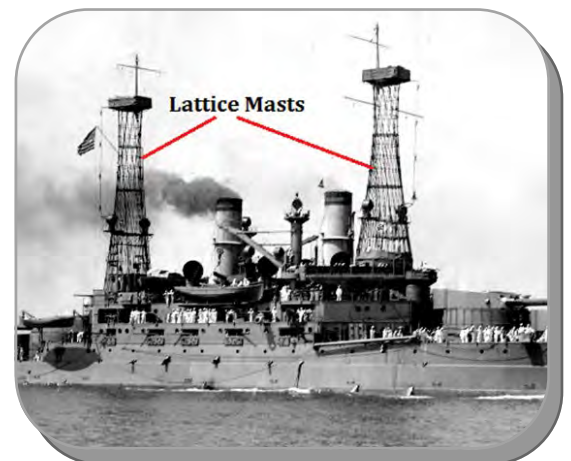
O mastro telescópico é um mastro simples, fabricado de alumínio, geralmente empregado em veleiros esportivos que reduzem a sua guinda ao passarem pelos vãos baixos de pontes.



O mastro de rebater ou de abater é um mastro de aço, geralmente instalado na superestrutura dos grandes navios de cruzeiros, que o rebatem ao passarem pelos vãos baixos de pontes.

Nas marinhas de guerra os mastros sofreram grandes transformações para atenderem às especialidades de cada tipo de navio. Ao longo do tempo, em várias partes do mundo, apareceram vários tipos de mastros:

- Mastro tubular simples (pole mast);
- Mastro estrutural (structural mast);
- Mastro tripode (Tripod mast);
- Mastro de treliça (lattice mast);
- Mastro de pagode (pagoda mast);
- Mastro-chaminé (Mast-stack – MACK);
- Mastro de torre ( o mesmo que MACK);
- Mastro de proteção (enclosed mast);
- Mastro integrado (integrated mast);
- NOTA: O mastro de proteção (enclosed mast) também é conhecido como mastro integrado (integrated mast ou i-mast)



MASTROS DE TRELIÇA (LATTICE MAST)

Tipo de mastro de observação, comum em grandes navios de guerra da marinha norte-americana, construídos nos primeiros anos do século XX. Tinha a finalidade de reduzir o peso da superestrutura. Foram mais utilizados em encouraçados e cruzadores, no período da Primeira Guerra Mundial.

Esse tipo de mastro não provou ser estruturalmente resistente. Em 1918, o encouraçado norte-americano “Michigan” teve o seu mastro colapsado, durante um intenso temporal.

O mastro de pagode era um mastro de superestrutura que foi comum nos encouraçados e cruzadores japoneses, que foram construídos durante os anos de 1930, com a finalidade de melhorar suas capacidades de combate. Aquelas alterações eram devidas às imposições do Tratado Naval de Washington, que limitavam a construção de novos navios de guerra.



MASTRO DE PAGODE (PAGODA MAST)

O mastro estrutural era uma torre de grandes dimensões, constituindo uma superestrutura de grande elevação, onde ali eram instalados postos de direção de tiro e muitos equipamentos de artilharia e navegação, de encouraçados e cruzadores pesados.



MASTRO ESTRUTURAL (STRUCTURAL MAST)

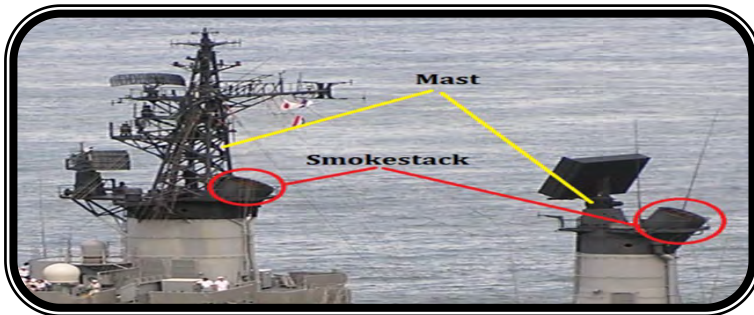
Os mastros tubulares são fabricados pela união, por solda ou cravação, de cilindros de aço até alcançarem a altura desejada.

Na época em que recebiam aparelho vélico, possuíam enxárcias e estais para a sua sustentação. Atualmente, não possuem esses reforços.



MASTROS SIMPLES (POLE MASTS)

O mastro-chaminé é uma estrutura que combina mastros de radar e chaminés de navios. Tem a finalidade de economizar espaço no convés superior, que seria ocupado por grandes mastros tripodes, usados para suportar pesadas antenas de radar. Sua denominação “MACK”, em inglês, é resultante da combinação das palavras “mast” (mastro) e “stack” (chaminé).



MASTRO-CHAMINÉ (MAST-STACK – MACK)

A partir de 1930, a marinha dos Estados Unidos começou a substituir os mastros de treliça (lattice mast), que provaram não serem estruturalmente fortes, por uma estrutura de três grossos tubos cilíndricos ou colunas suportando plataformas – o mastro tripode – que tinha a finalidade de abrigar observadores visuais e equipamentos de controle de tiro.



MASTRO TRÍPODE (TRIPOD MAST)

O mastro integrado é um tipo de mastro destinado a abrigar e acomodar radares, sensores e antenas dos modernos navios de guerra. Ele pode apresentar outros aspectos externos, com faces variadas.



MASTROS INTEGRADOS (INTEGRATED MASTS)

O mastro de proteção é um tipo de mastro integrado (integrated mast), que apresenta aspecto exterior diferente deste, mas que tem a mesma finalidade.



MASTRO DE PROTEÇÃO (ENCLOSED MAST)

O corte mostra a disposição dos sensores protegidos no interior do novo tipo de mastro.



Sensores do “i-mast” operando conjuntamente sem nenhum bloqueio de sinais.

# ORIENTAÇÃO GLOBAL CONTRA PIRATARIA PARA AS COMPANHIAS, COMANDANTES E TRIPULANTES – PARTE 2.



CLC Afonso de Almeida Corrêa  
diretor\_comunicacaosocial@centrodoscapitais.org.br  
correa.afonso@gmail.com (Prv.)  
(21) 99410 - 2627



## SEÇÃO 3 - RELATÓRIOS VOLUNTÁRIOS

Uma grande lição aprendida com as operações contra a pirataria e o assalto à mão armada até hoje é a importância da ligação com os militares e a aplicação da lei. Esta é uma parte essencial da autoproteção que se aplica a todos os navios. Para garantir que essas forças estejam cientes da passagem marítima pretendida e para entender a vulnerabilidade dos navios a um ataque, os navios são encorajados a se reportar aos centros que supervisionam as Áreas de Relatórios Voluntários (*VRAs*). Essas informações são essenciais para permitir que os centros utilizem melhor todos os ativos disponíveis para eles e para ajudar em uma emergência. Uma vez que os navios tenham entrado em um *VRA*, é importante que eles continuem a relatar enquanto transitam dentro da área. Isso permitirá que os centros de relatórios atualizem o navio de quaisquer incidentes ou ameaças relacionadas à segurança marítima naquela região. Os quatro principais centros estão abaixo:

- Para o Oceano Índico Ocidental – *WIO* - o sistema de registro e relatório voluntário *MSCHOA* e *UKMTO* no *WIO* (carta Q6099). É extremamente importante que os CSOs e os Comandantes entendam as diferenças descritas nesta carta e nas abaixo citadas. Uma área específica e detalhada de alto risco (*HRA*) é delineada e há importantes procedimentos de relatório a serem seguidos a fim de monitorar e orientar em curto prazo sobre ameaças no *HRA*. Os relatórios de navios são o principal indicador para o *MSCHOA* sobre o nível de implementação dos BMPs (Best Management Practice) e a única área onde é monitorado até agora. Consulte o [anexo A](#) para obter mais detalhes.
- Para o Golfo da Guiné, o MDAT-GOG sistema de registro voluntário e relatórios (Carta do Almirantado Q6114 e Carta Hidrográfica da Marinha Francesa 8801CS). É fortemente encorajado que as solicitações de relatórios de informações sejam implementadas por todos os navios que transitam pelo *VRA*. Consulte o [anexo B](#) para obter mais detalhes.
- Para o Sudeste Asiático, o sistema voluntário de relatórios comunitários do Centro de Fusão de Informações de Cingapura (IFC) (cartas Q6112 e Q6113). Este *VRA* é extremamente grande e deve ser considerado em conjunto com as "áreas de preocupação" listadas. As diferenças entre a orientação de relatórios de trânsito para o IFC e os requisitos para relatórios e procedimentos imediatos de incidentes, conforme destacado pelo *ReCAAP ISC*, devem ser observadas cuidadosamente por Comandantes e CSOs. Consulte o [anexo C](#) para obter mais detalhes.

As cartas do Almirantado mencionadas acima fornecem ao marinheiro informações de relatórios de segurança marítima para complementar o planejamento efetivo da viagem pelas regiões. Devido ao risco de pirataria e assalto à mão armada, e à complexidade das ameaças à segurança nas regiões, as cartas do Almirantado devem ser usadas em conjunto com os Avisos aos Navegantes do Almirantado, avisos do Serviço safetynet e mensagens Navtex. Os *VRAs*, como mostrado nas cartas, definem claramente uma área, para que empresas e navios que transitam, comerciam ou operam nessas regiões possam se juntar a um esquema de relatórios confiável.

Dados posicionais, atividades suspeitas e incidentes relatados pelos navegantes nas *VRAs*, utilizando os formulários nas Cartas, auxiliam na criação de uma imagem detalhada e precisa de segurança compartilhada com marítimos, empresas e agências de aplicação da lei para melhorar a conscientização sobre ameaças e a resposta a incidentes. Os navios são fortemente encorajados a se registrar e reportar aos respectivos centros conforme apropriado e, em seguida, enviar relatórios regulares.

Fonte: *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers (BIMCO, ICS, IFSMA, IGP&I, INTERTANKO, INTERCARGO, INTERMANAGER and OCIMF)*.

(Continua na próxima edição).

## A CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL

(Extraído do livro “A Construção Naval no Brasil” do Prof. Pedro Carlos da Silva Telles).

*(CLC Horacio Alberto Duarte)*

A Nação brasileira começou a ser formada a partir das grandes navegações portuguesas do Século XV. Em navios chegaram também negros e emigrantes, unindo vidas que forjaram a cultura do Brasil.

### PERÍODO COLONIAL

A indústria da construção naval existe no Brasil desde os mais remotos tempos coloniais. Foi intensa a atividade de construção naval, durante todo o período colonial, Portugal era, no século da descoberta do Brasil, a nação mais evoluída da Europa nessas construções. As primeiras construções do tipo europeu foram provavelmente dois bergantins feitos em 1531, no Rio de Janeiro, por Martim Afonso de Souza, em um estaleiro onde está hoje o Iate Clube, na Urca.

O primeiro estaleiro organizado oficialmente foi a Ribeira das Naus, de Salvador, fundada oficialmente no final do século XVI. Além de Salvador e do Rio de Janeiro, a construção naval desenvolveu-se também em vários outros pontos do nosso litoral.

Existiam arsenais de Marinha, organizados ainda durante a época colonial, em Belém e no Recife, e muitos estaleiros particulares no Pará, Maranhão, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina. O Principal desses centros de construção foi o Pará, devido principalmente à abundância de excelentes madeiras.

### SÉCULO XIX

O século XIX assistiu a duas inovações revolucionárias e fundamentais na construção naval: a introdução da propulsão a vapor e a passagem gradual dos navios com o casco de madeira para os cascos de construções metálica.

A primeira embarcação a vapor no Brasil é de 1818, e o primeiro da Marinha com propulsão a vapor é de 1825.

A passagem dos cascos de madeira para os cascos metálicos – a princípio de ferro e depois de aço – foi gradual. Durante muito tempo os cascos dos navios tinham uma estrutura mista, isto é, de madeira com algumas peças de ferro. Essa modificação estrutural permitiu um aumento progressivo nas dimensões e na tonelagem dos navios. Permitiu também a construção de navios encouraçados, além de aumentar consideravelmente a segurança e o tempo de vida dos navios em geral. Em compensação, provocou a lenta decadência da construção naval nos países que não possuíam siderurgia, como era o caso do Brasil.

Em outubro de 1874, foi festivamente inaugurado o dique seco Santa Cruz, situado na ilha das Cobras, no Rio de Janeiro. Esse dique, com 68,6 m de comprimento e 15,24 de largura, podia docar navios até 2.300 t de deslocamento.

Fábrica de Ponta d’Areia, essa fábrica, cujo nome oficial era Estabelecimento de Fundição e Estaleiro de Ponta d’Areia, foi a mais importante indústria pesada e de bens de capital do Brasil no século XIX, e provavelmente a única não governamental a merecer esse nome. Situava-se em Niterói, no mesmo local onde hoje existe o Estaleiro Mauá, e era uma empresa inexpressiva quando foi comprada, em 1846, pelo futuro visconde de Mauá que de pronto a ampliou consideravelmente. Em 1849, já era uma indústria importante, com um grande estaleiro e oficinas anexas. Ponta d’Areia era o maior estaleiro da América do Sul, com uma força de trabalho que chegou a mil operários em 1857. Deve ter produzido bem mais do que uma centena de navios. Ignora-se o número total, mesmo aproximado. Ao final, o estaleiro foi fechado em 1888, depois de muito lutar contra a avassaladora concorrência dos produtos ingleses, beneficiados pelas leis tarifárias de então.

## PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

Em grande parte dessa primeira metade do século, a construção naval no Brasil estava em plena decadência, quase paralisada. Dos três principais centros de construção naval do Brasil do século XIX, dois não mais existiam, isto é, o Arsenal de Marinha da Bahia e a Fábrica de Ponta d'Areia.

Algumas poucas construções chegaram a ser realizadas nesse período, como a construção dos grandes clippers Brazil e Itália, e principalmente a tentativa de Henrique Lage de construir navios mercantes no estaleiro da Ilha do Viana, em Niterói.

Afinal, em 1937, foi reiniciada a construção naval no novo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, depois denominado Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. A construção naval mercante continua, entretanto, quase totalmente paralisada, ressurgindo somente na década de 1960, dentro do Plano de Metas, do Governo Juscelino Kubitschek.

### NAVIOS ITAQUATIÁ E ITAGUASSÚ

A construção desses dois navios foi outra tentativa de ressuscitar a construção naval no Brasil. Tratava-se de navios mistos, de passageiros e de cargas, com o casco de aço, 57 m de comprimento, 13 m de boca e 3.500 t de deslocamento. Contavam com dois motores diesel de 520 CV, acionando dois hélices, para uma velocidade de 16 milhas náuticas por hora.



Esses navios foram lançados ao mar em dezembro de 1919 e em novembro de 1922, no estaleiro da Companhia Nacional de Navegação Costeira, na ilha do Viana, em Niterói. Essa tentativa de renascer a nossa construção naval infelizmente não foi adiante: para um país sem siderurgia, como era o Brasil da época, e com a política tarifária de então, a construção naval era inteiramente antieconômica.

## SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX

No início da segunda metade do século continuaram as construções navais militares no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Entretanto, nesse período, o fato mais importante foi o ressurgimento, embora infelizmente efêmero, da grande construção naval mercante. Dentro do Plano de Metas, do Governo Juscelino Kubitschek, fundaram-se três grandes estaleiros (Ishibras, Verolme e Mauá), além de outros de médio e de pequeno porte, e foram ampliados e/ou modernizados. Com isso, e com os incentivos dado pelo Governo Federal, iniciou-se um período de grande expansão da construção naval mercante, sendo o pequeno cargueiro Ponta d'Areia, de 1.550 TPB (toneladas de porte bruto), lançado ao mar em novembro de 1960, o primeiro navio desse programa.

A partir desse início, o progresso foi contínuo e constante, produzindo os nossos estaleiros não só navios cada vez maiores, como também de construção mais sofisticada e com grande variedade de tipos e finalidades. Além de cargueiros, foram também construídos, petroleiros, graneleiros, navios frigoríficos, navios porta-contentores, navios tipo roll-on roll-off, navios tipo ore-oil, e ainda rebocadores, navios de pesquisa, navios de apoio "off-shore" etc.

Em 1979, a nossa indústria de construção naval atingiu o seu ponto máximo, tendo construído naquele ano 50 navios, somando 1.394.380 TPB, sendo oito navios para exportação. Os estaleiros empregavam quase 40.000 pessoas, índice este nunca mais alcançado. Com isso, a indústria naval brasileira chegou a ser a terceira mais importante do mundo!

Por vários motivos, principalmente políticos, começou então uma rápida decadência de todos os estaleiros privados, cuja produção total em 1998, mal chegou a 70.000 TPB.

### CARGUEIRO PONTA D'AREIA

Esse pequeno cargueiro, para carga geral, com 66 m de comprimento e 1.550 TPB, foi um navio importante porque marcou o início do ressurgimento da grande construção naval mercante no Brasil. Era propulsionado por um motor diesel de 1.800 cv.

Foi construído no Estaleiro Mauá, em Niterói, então pertencente à Cia Comércio e Navegação, e lançado ao mar festivamente, em sete de novembro de 1960, em solenidade que contou até com a presença do Presidente da República, Juscelino Kubitschek de Oliveira.

A esse navio, seguiram-se três iguais, construídos no mesmo estaleiro.



## CONCESSÃO DE AUTORIZAÇÃO DE RESIDÊNCIA PARA FINS DE TRABALHO SEM VÍNCULO EMPREGATÍCIO NO BRASIL

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)

A **Resolução CNIG MJSP N° 42, De 23 de Julho de 2020**, publicada no Diário Oficial da União em 14/10/2020, altera a Resolução Normativa n° 06, de 1° de dezembro de 2017, que disciplina a concessão de autorização de residência para fins de trabalho sem vínculo empregatício no Brasil para atuação como marítimo a bordo de embarcação ou plataforma de bandeira estrangeira.

Dentre outras medidas, são estabelecidos tempos de operacionalidade de embarcações estrangeiras em AJB, para embarque de brasileiros e a suas respectivas proporcionalidades.

Confira o inteiro teor desta resolução acessando o [Portal de Imigração do Ministério da Justiça e Segurança Pública](#).

Compare com a [BR do Mar \(PL 4199/2020\)](#).

Fonte: Portal de Imigração do Ministério da Justiça e Segurança Pública.

\*\*\*\*\*

## DIA NACIONAL DA AMAZÔNIA AZUL – 16 DE NOVEMBRO.

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)

A Marinha do Brasil, celebrou, no dia 16 de novembro, o Dia Nacional da Amazônia Azul. A data comemorativa busca conscientizar a população sobre a importância dessa área oceânica de 3,6 milhões de km<sup>2</sup>, pelos quais circulam 95% do comércio exterior brasileiro. Dessa região também são extraídos 91% do petróleo e 73% do gás natural produzidos no País.



O “Dia Nacional da Amazônia Azul”, instituído pela Lei n° 13.187, de 11 de novembro de 2015, mesmo dia que entrou em vigor a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, é a homenagem da nação brasileira ao mar que nos pertence: a “Amazônia Azul”.

A Marinha do Brasil, por meio de estudos geopolíticos voltados para o mar, a “Oceano política”, tem por objetivo conscientizar os brasileiros sobre a importância do nosso território marítimo.

Assim, a “Amazônia Azul”, representa um conceito político-estratégico que abrange os espaços oceânicos e ribeirinhos nos destinos do Brasil, orientando o desenvolvimento nacional e inserindo o Brasil na vanguarda da preservação e uso sustentável dos mares e rios.

### O que é a Amazônia Azul e porque é tão importante?

A Amazônia Verde, já a conhecemos, mas o que é a Amazônia Azul?

A EGN – Escola de Guerra Naval, através da Superintendência de Pesquisa e Pós-graduação, define Amazônia Azul como a denominação do território marítimo brasileiro, que possui hoje aproximadamente 3,6 milhões de km<sup>2</sup> referentes à soma da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) com a Plataforma Continental (PC) do Brasil. O termo, que foi primeiramente utilizado pelo Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho em 2004 no período em que era o Comandante da Marinha, foi cunhado através da comparação das propriedades desse território marítimo com as do território amazônico, ambos abundantes em recursos naturais de importância estratégica para o Brasil.

A região em questão é abundante em recursos naturais vivos e não-vivos, variada em biodiversidade de

espécies e ainda possui comprovada presença de recursos minerais como petróleo e gás natural, elementos que somados revelam-se de elevado potencial econômico para o desenvolvimento do Brasil. Tal importância estratégica implica em medidas por parte do Brasil para a manutenção da defesa e segurança da região, assim como para a garantia da soberania do Estado brasileiro sobre ela.

A área total da Amazônia Azul pode ainda ser expandida para um total de 4,5 milhões de km<sup>2</sup>, com o aval positivo da solicitação brasileira realizada junto ao órgão das Nações Unidas responsável pela delimitação dos limites da Plataforma Continental. O Estado Brasileiro tem atuado nessa matéria através da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), secretariada pela Marinha do Brasil, com o objetivo de estabelecer o limite exterior da Plataforma Continental brasileira. A delimitação desse espaço geográfico, denominado Amazônia Azul, foi fruto do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), iniciado em 1989, que teve a finalidade de determinar a área oceânica compreendida além da Zona Econômica Exclusiva na qual o Brasil exercerá os direitos exclusivos de soberania para a exploração e o aproveitamento dos recursos naturais do leito e do subsolo de sua Plataforma Continental, conforme estabelecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982.

Em celebração ao Dia da Amazônia Azul, comemorado em 2019, a SBPC – Sociedade Brasileira Para a Ciência, lançou o vídeo “[Amazônia Azul – Biodiversidade marinha brasileira](#)”.

A [produção](#) lançada pela SBPC em seu canal no YouTube contou com a colaboração do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia em Biodiversidade e Produtos Naturais (INCT-BioNat). O vídeo destaca, de forma didática, a riqueza e o potencial da zona marítima brasileira e ressalta a importância de todos lutarem pela sua preservação.

## Cumprimentos

O Comodoro Alvaro José de Almeida Junior - Presidente do CCMM - Centro dos Capitães da Marinha Mercante, pela celebração do Dia Nacional da Amazônia Azul e pelo relevante e patriótico artigo publicado no jornal Estado de São Paulo, enviou seus cumprimentos ao Almirante de Esquadra Claudio Portugal Viveiros - Chefe do Estado Maior da Armada, que apresentou seus agradecimentos e realçou a importância da Marinha Mercante Brasileira na valorização da Amazônia Azul.

Abaixo, as mensagens:

De: Comodoro Alvaro José de Almeida Junior

Para: Exm<sup>o</sup> Sr. Almirante de Esquadra Cláudio Portugal de Viveiros - Chefe do Estado Maior da Armada

Assunto: Cumprimento pelo dia da Amazônia Azul

Prezado Almirante Viveiros,

Cumprimento V.Exa. pelo dia da nossa Amazônia Azul e, principalmente, pelo relevante e patriótico artigo publicado no jornal Estado de São Paulo.

As vossas palavras fazem jus ao nosso extenso e rico litoral, e enchem de orgulho o Poder Marítimo Brasileiro, em consonância com as sábias palavras do Almirante Mahan: "Grande é a nação que é grande no mar."

Parabéns Almirante!

-----

De: Viveiros

Para: Comodoro Alvaro José de Almeida Júnior

Assunto: Cumprimento pelo dia da Amazônia Azul

Prezado Comodoro Alvaro,

Boa noite.

Agradeço pela gentileza da sua mensagem e pelas palavras de apreço, com o justo reconhecimento da importância da nossa Marinha Mercante na valorização da Amazônia Azul.

Cordialmente,

Alte. Viveiros

Fonte:

Ministério da Defesa, Marinha do Brasil – Dia Nacional da Amazônia Azul, 16/11/2020, disponível no website: <https://www.marinha.mil.br/node/12129/backlinks>

Escola de guerra naval, Superintendência de Pesquisa e Pós-graduação, Amazônia Azul, 16/11/2020. disponível no Website: <https://www.marinha.mil.br/spp/amaz%C3%B4nia-azul>

SBPC – Sociedade Brasileira Para o Progresso da Ciência, 16/11/2020, [vídeo “Amazônia Azul – Biodiversidade marinha brasileira”](https://portal.sbpcnet.org.br/noticias/novo-video-da-serie-somostodosciencia-homenageia-a-amazonia-azul/), (2019), disponível no website: [http://portal.sbpcnet.org.br/noticias/novo-video-da-serie-somostodosciencia-homenageia-a-amazonia-azul/](https://portal.sbpcnet.org.br/noticias/novo-video-da-serie-somostodosciencia-homenageia-a-amazonia-azul/)

\*\*\*\*\*

## ALMOÇO DE 30 DIAS DA TURMA “ATLANTE”, CIABA



**CLC Ricardo Monteiro**  
[ricardo.monteirobr@hotmail.com](mailto:ricardo.monteirobr@hotmail.com)



No dia 06 de Novembro de 2020 ocorreu mais um ponto culminante para a formatura da Turma “Atlante” pertencente à “Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante” (EFOMM) do “Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar” (CIABA): “O Almoço dos 100 dias”.

Devido o momento em que o cenário mundial se encontra pelos efeitos da pandemia, o almoço só pôde ser realizado faltando pouco menos de 30 dias para a tão sonhada troca de platinas desses jovens, homens e mulheres, dos cursos de Náutica e Máquinas dessa instituição de renome internacional. Com os cumprimentos dos protocolos da Autoridade Sanitária, não foram possíveis as presenças dos familiares, porém o evento tampouco deixou de ter significado importante na vida dos futuros Oficiais da Marinha Mercante.

Chegar nesse dia não tem sido fácil para os Alunos do 3º Ano, porém com dedicação, entusiasmo, amor à profissão, força de vontade e motivação foram alguns dos sentimentos que contagiaram essa valorosa turma, para a qual o Comando do Capitão de Mar e Guerra Josué Fonseca Teixeira Júnior foi decisivo para o tão esperado dia, após três anos em regime de internato.



Capitão de Mar e Guerra Josué ao lado do Capitão de Corveta Fábio (ComCA) e Capitão de Longo Curso Ricardo Monteiro (Patrono).

O evento teve início por volta das 12:00 horas, quando todo o 3º Ano estava presente no Salão da “Sociedade Acadêmica Vikings” (SAVI), tradicional Grêmio dos Alunos desta Escola de Formação. A banda formada pelos próprios Alunos arrancou aplausos de todos os presentes, com canções que se eternizaram por gerações, bem como músicas que com certeza estarão presentes nas vidas desses bravos guerreiros que em breve se farão ao mar.

O ponto alto do evento, além das palavras do Comandante Josué, foi a apresentação do vídeo motivacional onde todos os familiares dos formandos enviaram mensagens parabenizando e motivando seus entes queridos que um dia deixarão seus lares para seguir tão brilhante profissão na qual farão carreira. Foram momentos alegres de descontração com demonstrações de sorrisos, suspiros e lágrimas dos formandos. Até mesmo aqueles que não iam se formar também se emocionaram.

Nas palavras do “Patrono da Turma Atlante”, Capitão de Longo Curso Ricardo Monteiro da Fonseca, a homenagem recebida fez com que se sentissem na certeza de que estão no caminho certo para o sucesso. Ao longo do ano, o Comandante repassou ensinamentos profissionais e palavras motivadoras que certamente nortearão os formando em suas carreiras. O Patrono também representou o “Centro dos Capitães da Marinha Mercante” (CCMM).

## Mensagem do Patrono da Turma “Atlante”

Meus amigos da gloriosa Turma “Atlante”,

Após várias pesquisas para o nome desta turma da “Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante” do “Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar” que se formará em breve, entre os vários conceitos, um me chamou a atenção o qual segundo a Teosofia foi a quarta Raça-raiz dessa Ronda. Foram os gigantes que viveram 18 milhões de anos atrás, em um continente chamado Atlântida.

Tal qual os Atlantes, vocês são os gigantes desse Centro de Instrução, uma vez que vivem uma época atípica na história da humanidade. Enfrentar uma pandemia como esta, onde todos os cuidados requerem atenções especiais, somente com o heroísmo poderá ser vencido. Isso, posso dizer que vocês estão conseguindo com honra, dignidade e convicção. São verdadeiros heróis.



Os momentos de tensões com o aquartelamento devem ter causado sentimentos para os quais teriam que se preparar para o porvir. Quando vocês fraquejaram, foram amparados. Quando estavam tristes, tiveram a alegria de alguém torcendo por vocês. Quando doentes ficaram, a saúde veio em sua ajuda. Quando perderam a esperança, ouviam uma voz ao longe para não desistir e seguir em frente. Vocês conseguiram e hoje, faltando 30 dias para a tão sonhada Formatura, o sonho de cada olhar sereno está estampado em seus rostos.

Aproveitem este momento, pois jamais o esquecerão. Repassem para as suas futuras gerações o quão grandiosos foram esses dias. Não sairão dos seus pensamentos, pois essa época de escola é uma das melhores das quais tivemos que presenciar.

Somos sabedores que os familiares e entes queridos não estão com vocês, porém estarão bem mais próximo e os sentimentos que terão são bem mais fortes, pois a distância também une o amor, a esperança, a fé e a amizade.

Lembrem-se sempre: vocês foram formados por uma Escola de renome internacional. Carregam o nome do CIABA, da EFOMM, a Universidade do Mar, como bem disse o nosso grande amigo jornalista Alyrio Sabbá, um dos defensores da Marinha Mercante Brasileira, ao qual agradecemos por sempre postar notícias sobre a formatura dessa turma.

Durante o período escolar, o desempenho eficiente criou-se. Seus aprendizados para exercer o Oficialato, onde assim espero que cheguem às funções máximas de Comandante e Chefe de Máquinas, faz com que a Marinha do Brasil se sinta recompensada pela formatura acadêmica, militar e físico-esportiva da qual fizeram parte.

Tiveram grandes professores e mestres, dentre os quais cito o Sr. Paulo Vítor, incansável para que tivessem um grande aprendizado, e o Sr. Garcia, que também foram meus mestres, o Rommel, e cito todos, sem exceção, que participaram de forma ativa e assídua para que seus conhecimentos fossem repassados e enfim possam efetuar na prática ao embarcarem para suas Praticagens futuramente.

Grandes Comandantes, vocês têm hoje, como exemplo fiel de amor à carreira e trabalhando sempre em prol do nosso país, entre os quais cito os grandes amigos Capitão de Longo Curso Francisco César Monteiro Gondar, Embaixador da IMO no Brasil, que sempre procurou incentivar os mercantes independentes, sejam de qual escola forem, uma pessoa de caráter e bom coração, o Capitão de Longo Curso Alvaro José de Almeida Junior, Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, que tem uma bela história de vida e superação, saindo das áreas ribeirinhas de Belém para o grande profissional que é; e ao nosso estimadíssimo Capitão de Longo Curso José Menezes Filho, que mesmo na aposentadoria, jamais esqueceu de motivar os alunos.

Não poderia deixar de citar outros dois grandes nomes, o Capitão de Longo Curso Plínio Calenzo, Primeiro Vice Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, sempre contribuindo com seus conhecimentos para a Marinha Mercante e que recentemente esteve no “Curso de Política e Estratégia Marítimas” da Escola de Guerra Naval; e da nossa grande amiga Capitã de Longo Curso Hildelene Lobato Bahia, primeira Comandante feminina a galgar tal função na história, formada neste Centro e que hoje continua sendo motivação das mulheres que entram em nossa profissão, bem como pela sua cortesia de sempre ajudar a quem precisa.

Agradeço a vocês, Turma Atlante, por me honrarem com o título de Patrono. Isso jamais esquecerei. Minha vontade era citar os nomes de todos aqui neste texto, porém em nome do Comandante-Aluno Danilo Rozeira deixo meus sinceros votos de que essa amizade se eternize.

Agradeço ao Comandante do CIABA, Capitão de Mar e Guerra Josué Fonseca Teixeira Júnior que sempre nos deu apoio e, como amigo, esteve acompanhando nossas viagens e operações nesse vasto mundo mercante, bem como ao seu antecessor, Capitão de Mar e Guerra Marcelo Baptista Santos, Comandante com o qual iniciaram essa caminhada.

Agradeço a todos do Corpo de Oficiais desse Centro de Instrução pela cordialidade demonstrada, e em especial ao Capitão de Corveta Antônio Rodrigues da Silva Neto, Superintendente de Ensino, que como amigo, sempre motivou este Comandante em suas mais árduas missões. Ao Primeiro-Tenente Stavis, também Oficial da Marinha Mercante formado nessa escola, agradeço e fica o exemplo para vocês seguirem.

Agradeço a minha esposa e filha, que compreendem os motivos da minha ausência no lar familiar, e mesmo assim, sempre me motivaram a seguir adiante, ajudando aqueles que estão a bordo das nossas embarcações.

Agradeço à Transpetro-Fronape, onde iniciei minha carreira como Oficial, e hoje na função de Comandante, sempre depositou fé para que pudesse liderar os maiores navios de bandeiras brasileiras.

Agradeço ao Bom Pai, o nosso Senhor Deus, Criador dos Céus e da Terra e de tudo o que nela há, bem como ao seu Filho, o Nosso Senhor Jesus Cristo que nos ensinou o verdadeiro sentimento de amor e bondade, a quem peço para que a Proteção Divina os oriente, Turma Atlante, no sentindo dos firmes ideais que pretendem abraçar e que representam a manifestação de fé e esperança de que o Brasil e nós poderemos contar com vocês brevemente.

Turma “Atlante”, a atenção à máquina está dada. Em breve largarão as espias, desatracarão vossos navios, irão para o mar, enfrentarão tempestades, navegarão em mares com tráfego intenso e desfrutarão de calmarias, porém se sairão bem, pois os marinheiros passam por isso. Tenho a certeza de que todos se sairão bem.

Felicidades!



Capitão de Longo Curso Ricardo Monteiro recebeu Placa de Homenagem da Turma “Atlante”.

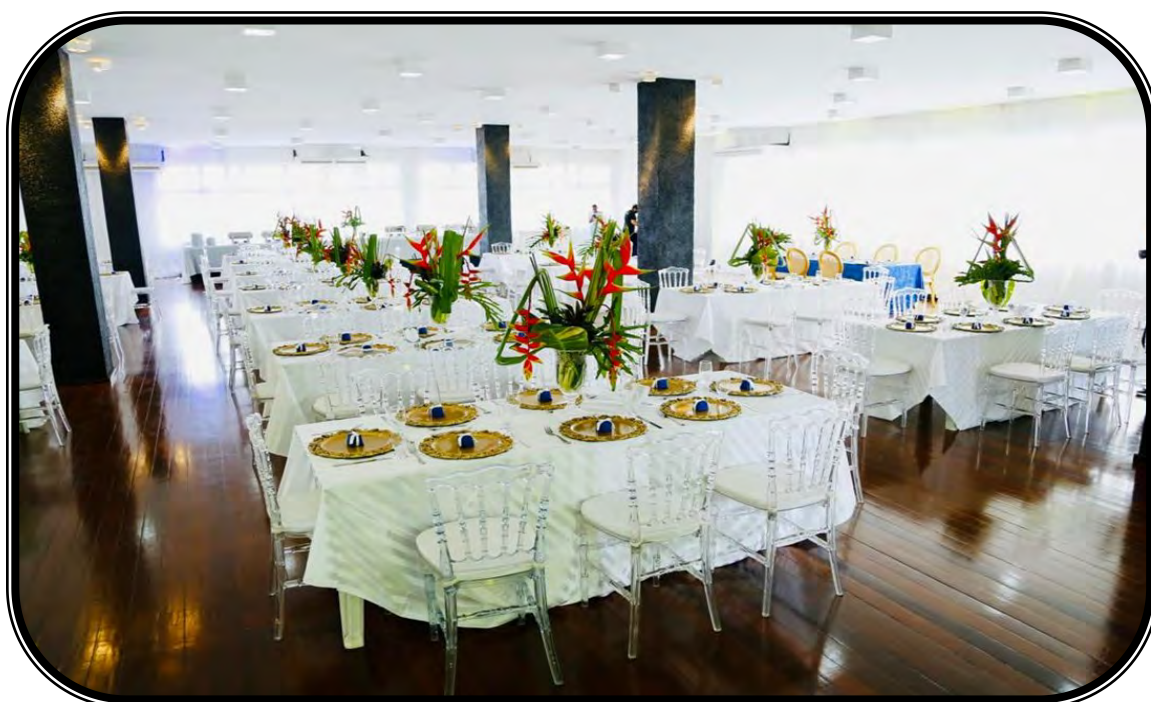
Outro ponto importante do evento foram as palavras da Parainfa da Turma, Professora Priscila Epaminondas. Num discurso descontraído, ela foi ovacionada, sendo aplaudida de pé por todos os presentes. Os alunos demonstraram o quão orgulhosos estão da sua madrinha, pela relação de amizade e afeição ao longo do período escolar.

O Comandante do Corpo de Alunos (ComCA), Capitão de Corveta Fábio Nogueira Bernabé em suas palavras não escondeu a emoção, sentindo saudades da Turma que em breve deixará o Centro de Instrução: “Vocês estão vivendo os últimos momentos em que estarão todos juntos. Futuramente poderão não ter esse momento importante em que estejam presentes como nesse evento. Sentiremos muitas saudades”.

Com uma forte chuva que assolou a tarde de Belém, o evento foi encerrado com as palavras motivacionais do Capitão de Mar e Guerra Josué Teixeira, que, ao longo do seu Comando recebeu total apoio, confiança e carisma das Turmas do CIABA e seus familiares.

Tal qual a Professora Priscila, o Comandante Josué e o ComCA Fábio Nogueira também receberam suas respectivas placas de homenagens da Turma “Atlante”. Durante o almoço, vários vídeos alusivos ao evento, também foram apresentados.

Ao final, a banda dos alunos fez novas apresentações, abrilhantando o evento que deixará saudades e sempre estará presente nas memórias dos formandos, futuros Oficiais. O dia está chegando!



**Evento na Sociedade Acadêmica Viking (SAVI) – Almoço de 100 dias da Turma “Atlante”.**



**CCMM NOMEIA DELEGADO EM MANAUS - AM**



No dia 23 deste mês de novembro foi nomeado para Delegado do CCMM, cidade de Manaus - AM, o CFL Rucimar Souza de Lima, que, dentre outras atribuições, representará o CCMM junto às autoridades na região.

O Presidente do CCMM e seus Diretores apresentam seus cumprimentos ao CFL Rucimar e votos de sucesso na sua gestão.

A Delegacia do CCMM funcionará na Rua Xavier de Mendonça, 77 - Aparecida, CEP 69.010 - 430 Manaus / AM.

E-mail: [rucimar.souza@bol.com.br](mailto:rucimar.souza@bol.com.br)

Celular: 92 - 99153 4488

**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](mailto:contato@centroscapitales.org.br)

[diretor\\_comunicacaosocial@centroscapitales.org.br](mailto: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 ou na nossa delegacia em Belém, ou obtido através do nosso site: <http://centroscapitales.org.br/>

**Fale conosco**

**SEDE RIO DE JANEIRO - RJ**

Avenida Rio Branco, 45, salas (21) 2518-1638  
1907/1908, Centro, Rio de Ja- (21) 2253-4623  
neiro-RJ, CEP: 20090-003 (21) 98488-5316

[contato@centroscapitales.org.br](mailto:contato@centroscapitales.org.br)

[diretor\\_comunicacaosocial@centroscapitales.org.br](mailto:diretor_comunicacaosocial@centroscapitales.org.br)

Devido a situação atípica que o país enfrenta, o CCMM continua em recesso, conforme informado na página 3, 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.

## Fale conosco

### 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](mailto: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](mailto:rucimar.souza@bol.com.br)

## ANEXO I - NOSSO ESTATUTO (PARTE VIII - FINAL)

### ESTATUTO

#### ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS CAPITÃES DE LONGO CURSO E DE CABOTAGEM DA MARINHA MERCANTE

#### CAPÍTULO VIII DOS DELEGADOS E REPRESENTANTES

.....  
§ 4º O Delegado ou Representante poderá ser destituído a qualquer momento e sem motivação pela diretoria, não tendo, portanto, seu mandato estabelecido por tempo determinado;

§ 5º O Delegado ou Representante deverá merecer, necessariamente, bom conceito junto à coletividade na qual exercerá sua função.

Art. 61- Os Delegados e os Representantes têm as seguintes obrigações;

- I. Representar o Centro dos Capitães no local;
- II. Cumprir o Estatuto do Centro dos Capitães;
- III. Agir, junto aos meios de comunicação, de modo a que sejam publicadas notícias a respeito das atividades do CCMM;
- IV. Distribuir, no local de sua atuação, o Boletim do CCMM;
- V. Incentivar o espírito associativo dos membros do CCMM residentes na região;
- VI. Receber os membros do CCMM de passagem por sua cidade, procurando, sempre que possível, dar o apoio que necessitarem;
- VII. Receber mensalidade dos sócios locais, efetuar pagamentos e prestar contas à Diretoria do Centro dos Capitães do movimento mensal até a metade do mês seguinte.

#### CAPÍTULO IX DO PATRIMÔNIO

Art. 62- A administração do Patrimônio do CCMM compete à Diretoria Financeira.

§ 1º As alienações de bens móveis e imóveis pertencentes ao patrimônio do CCMM só poderão ser realizadas mediante autorização expressa da Assembleia Geral;

§ 2º Com sede própria, poderá o CCMM, não só alugar peças disponíveis, como também ceder ou alugar seus salões para reuniões, festas ou conferências de grupos, entidades;

sociedades profissionais ou recreativas, desde que não sejam político-partidárias ou religiosas.;

§ 3º É expressamente proibido utilizar os recintos do CCMM para debates de assuntos político-partidários ou religiosos.

## CAPÍTULO X

### DA RECEITA E DA DESPESA

Art. 63 - Constituirão receita do Centro dos Capitães:

- I. A contribuição mensal dos sócios e associados;
- II. Qualquer outra renda obtida.

Art. 64 - Anualmente a Diretoria organizará a previsão orçamentária e a submeterá ao Conselho Fiscal, para posterior aprovação da Assembleia Geral, de acordo com os artigos 30 e 31 deste Estatuto.

Art. 65 - Na eventualidade da receita sofrer redução de tal monta que seja insuficiente para as despesas, o Presidente do Centro dos Capitães convocará a Assembleia Geral para revisão do orçamento.

## CAPÍTULO XI

### DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 66 - Em caso de dissolução, a destinação do patrimônio do Centro dos Capitães será deliberada por Assembleia Geral, especialmente convocada para esse fim, de acordo com as normas em vigor, respeitados os direitos dos sócios portadores de títulos de propriedade de bens patrimoniais.

Art. 67 - São os seguintes os símbolos do Centro dos Capitães, descritos pormenorizados no Regimento Interno.

- I. Bandeira retangular;
- II. Galhardete triangular; e
- III. Escudo.

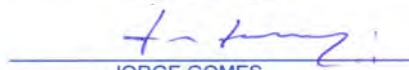
Art. 68 - O presente Estatuto entrará em vigor após a aprovação em Assembleia Geral.


Parágrafo Único - Da mesma maneira que o anterior, o presente Estatuto só poderá ser alterado por uma Assembleia Geral especialmente convocada para esse fim.

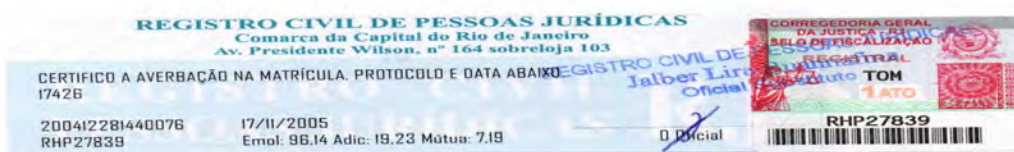
Rio de Janeiro, 22 de fevereiro de 2005.

  
ALVARO JOSÉ DE ALMEIDA JÚNIOR  
PRESIDENTE

  
PAULO SÉRGIO ROCHA DE LIMA  
DIRETOR JURÍDICO  
OAB/RJ 127802

  
JORGE GOMES  
PRESIDENTE DA MESA

  
PAULO CÉZAR SOUZA DI REMNA  
SECRETÁRIO



\*\*\*\*\*

*O fracasso é apenas uma oportunidade para recomeçar com mais inteligência.  
(Henry Ford).*



**COMBOIO FLUVIAL NO RIO MADEIRA**

- ◆ 25 Balsas
- ◆ 340 m de comprimento
- ◆ 50.000 tm de carga

**Coleção: Veleiros**



**“Navigare necesse est”**

**Coleção: Veleiros**

**Contra capa**