

**CCMM - CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE**  
FUNDADO EM 19 / 10 / 1933



**O SEXTANTE**

Centro dos Capitães da Marinha Mercante



**INFORMATIVO MENSAL 30 / 11 / 2021—ANO —4— Edição 48 *ON LINE***  
Edição e arte: CLC Afonso de Almeida Corrêa

**FAROL DE ALEXANDRIA**



Estadão, mar sem fim.  
Ilustração Revista Galileu. Captura 30/11/2021

**“Navigare necesse est”**

## LEIA NESTA EDIÇÃO

CCMM -DIRETORIA	2
RESPONSABILIDADES DOS NOSSOS COLABORADORES	2
MISSÃO E VALORES DO CCMM	3
EXPEDIENTE DO CCMM	3
NOSSA CAPA - FAROL DE ALEXANDRIA	4
CAMPANHA DA SEDE PRÓPRIA	6
ANIVERSARIANTES DOS MESES NOVEMBRO E DEZEMBRO	6
AGENDA DO CCMM	6
Cerimonia em homenagem ao armistício da 1ª Guerra Mundial	6
Palestra no Clube Naval - O Cluster marítimo como vetor para o desenvolvimento do Brasil	8
SOAMAR-RIO - Solenidade de posse do novo Presidente	8
TRANSPORTE MARÍTIMO -	9
BOAT PEOPLE	9
Orientação Global contra Pirataria para as Companhias, Comandantes e Tripulantes (Parte 10)	13
SAÚDE E SEGURANÇA NO AMBIENTE DE TRABALHO	14
SÍNDROME DE BURNOUT -PARTE 1	14
AMBIENTE E SAÚDE OCUPACIONAL (SMS) NA ÁREA NAVAL E OFF SHORE- PARTE 1	16
EVENTOS	19
CLC GONDAR HOMENAGEADO PELA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO	19
OUTORGA DE MEDALHAS A MEMBROS DO CCMM	19
POEMA PREMIADO - BANDEIRA NACIONAL	19
NOTAS INFORMATIVAS	20
Aos leitores - Pedido de opiniões e sugestões	20
Disponibilização de espaço para artigos e informações	20
Convite para novos sócios e associados	20
Novos dados bancários do CCMM	20
FALE CONOSCO	20
SEDE RIO DE JANEIRO - RJ	20
DELEGACIA EM BELÉM -PA	20
DELEGACIA EM MANAUS - AM	21
DELEGACIA EM ITAJAÍ - SC	21
LOJA DO CCMM	21
LIVRARIA DO CCMM	22
CONTRACAPA - FAROL DE ALEXANDRIA - ILUSTRAÇÃO	23

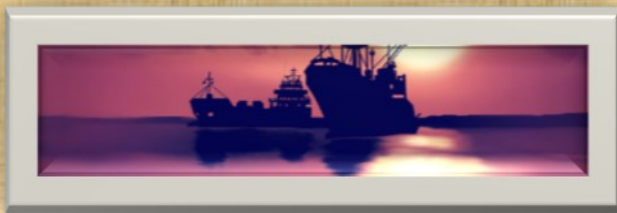
## CCMM — DIRETORIA

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 Horácio 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

## RESPONSABILIDADES 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.

## Expediente do CCMM

Conforme determinação da Diretoria do CCMM, devido à situação atual na cidade do Rio de Janeiro da pandemia da COVID 19, informamos que manteremos a interrupção das atividades do Centro dos Capitães até 31 de janeiro de 2022. A secretaria continuará a funcionar na condição home office também 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. Até lá, favor permanecer "em capa" nas suas casas.

Saudações marinheiras!

CLC Horácio Alberto Duarte  
Diretor Administrativo"



## FAROL DE ALEXANDRIA

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)

Foi o maior dos faróis no mundo antigo e considerado a sétima e última maravilha nessa época.

### Construção.

Localizado no Egito, na entrada do porto de Alexandria, na ilha de Faros, sua construção durou cerca de quinze anos. Foi iniciada no final do século III a.C, no reinado de Ptolomeu um dos generais do fundador de Alexandria, Alexandre - O Grande - que se elegeu rei após a morte precoce de Alexandre, aos 32 anos, causada por uma febre, para orientar os navegantes a se posicionarem no mar, junto à costa e, por causa do nome da ilha, todas as construções que tem a mesma finalidade são, até os dias de hoje, chamadas FAROL

O Arquiteto grego Sóstrato de Cnido foi o encarregado da construção no ano de 280 a. C, que foi concluída no reinado de Ptolomeu II.

### Estrutura, dimensões e alcance.

O material utilizado na construção foi pedra de [granito](#) claro com revestimento de [mármore](#) e [calcário](#).

Uma liga reforçada com [chumbo](#) derretido e uma forma arcaica de cimento, baseada na mistura de [resina](#) com calcário, uniam os blocos de pedra da construção.

Consistia de uma base de seção quadrada, seguida de uma torre octogonal encimada por uma estrutura cilíndrica, no topo da qual se encontrava o compartimento de sinalização, que mantinha de modo permanente, uma chama viva. Possuía uma altura de cerca de 137 metros e alcance de cerca de cerca de 29 milhas náuticas (47 Km).

Sobre a cúpula do farol erguia-se uma estátua de [Poseidon](#), conhecido como Netuno pelos romanos, filho de Cronos - Deus do Tempo - e de Réia - Deusa da Fertilidade.

Uma rampa ou escada em espiral dava acesso à parte mais elevada da estrutura.

Estátua de Poseidon. Deus na mitologia grega

Imagem: InfoEscola / Foto: Yutthaphong / Shutterstock.com

Captura: 30/11/2021



Acesse os links a seguir e veja a reconstituição da imagem do farol após pesquisas arqueológicas, e os principais dados dessa magnífica construção.

<https://youtu.be/YoRvJcgSDE4>

<https://youtu.be/YoRvJcgSDE4?t=18>

### Funcionamento.

A história nos mostra que a luz ou luminosidade do farol era produzida pela queima de uma mistura composta de madeira e resina, ou por madeira resinosa, e até azeite, que produzia luz emitida pela chama e fumaça.

Durante o dia a fumaça produzida podia ser avistada a grandes distâncias. À noite a luz emitida pelas chamas, que, como citam alguns, era refletida em espelhos côncavos potencializando seu alcance, que atingia cerca de 29 milhas.

Possuía equipamentos para determinação da posição do Sol, das horas do dia, da direção dos ventos e dispositivos para movimentação de pesos, provavelmente elevadores hidráulicos para transportar o combustível até a câmara de combustão, aberta para permitir a oxigenação e assim, uma queima eficaz.

A base de seção quadrada possuía depósitos para armazenamento de toda sorte de suprimentos, inclusive água potável em cisternas subterrâneas, animais de tração para movimentação de peso e, nas partes superiores, canalizações para deslocamento dos combustíveis líquidos até a câmara de combustão, além de contar com uma câmara de baliza para direcionamento de um grande espelho curvo utilizado para reflexão da luz produzida pelo fogo.

Conforme pesquisas realizadas, as embarcações podiam visualizar a luz refletida á noite, ou a fumaça durante o dia, com bastante facilidade.

Também era equipado com sinais de alarme acionados a vapor que eram emitidos durante mau tempo e dotado de um dispositivo semelhante a um imenso periscópio, por meio do qual um vigia podia observar embarcações que se encontrassem para além do horizonte aparente.

### **Trágico Fim**

Por vários séculos foi a estrutura mais alta construídas pelo homem. Resistiu bravamente às adversidades da Natureza, sobrevivendo a diversos terremotos - geralmente causados pela movimentação de placas tectônicas - mas no século XIV, no ano de 1375, um de grande intensidade que atingiu a ilha de Faros onde fora construído, o destruiu.

No século XV, em 1480, foi construída a cidadela (forte ou fortaleza) *QaitBay* no lugar do Farol de Alexandria, construção que ainda permanece nos dias atuais., sendo utilizado materiais retirados das ruínas do farol.



Cidadela (Fortaleza) Qaitbay  
Imagem Blog MochilAna, captura 30/11/2-21

---

### Referências:

- 1 - O Estadão, mar sem fim.
- 2 - InfoEscola - Navegando e Aprendendo.
- 4 - Portal São Francisco.

## CAMPANHA DA SEDE PRÓPRIA

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

Dados da conta bancária:

Associação Profissional  
de Capitães de Longo Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante  
CNPJ: 295.542.68/0001-57  
Banco Bradesco (237) - Agência: 3002 (Praça Pio X - Centro, Rio /RJ)  
Conta Corrente 390209-9

## ANIVERSARIANTES DOS MESES DE NOVEMBRO E DEZEMBRO

Edgar Spezapria Dias	21/11
José Otávio Cesar Ramos	23/11
Raimundo Antônio Ferreira dos Santos	25/11
Horácio Alberto Duarte	29/11
Alvaro José de Almeida Junior	03/12
Daisy Lima da Silva	05/12
José Carlos Gomes Barros	08/12
Gilberto Maciel da Silva	12/12
Luiz de Almeida Matos	13/12
José Bruno de Oliveira Filho	16/12



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

## AGENDA DO CCMM

11/11/2021

### CERIMÔNIA EM HOMENAGEM AO ARMISTÍCIO DA 1ª GUERRA MUNDIAL

Em 11 de novembro de 2021, o Comando do 1º Distrito Naval (Com1ºDN) realizou a cerimônia em homenagem ao Armistício da 1ª Guerra Mundial, em frente ao busto do Almirante Pedro Max de Frontin, na Praça Mauá, Centro (RJ).

O Armistício de Compiègne foi assinado há 103 anos, na cidade de mesmo nome, na França, estabelecendo o fim das hostilidades na Frente Ocidental, sendo um ato decisivo para a assinatura do Tratado de Versalhes, no ano seguinte, que encerrou oficialmente a 1ª Guerra Mundial.

Naquela Guerra, o Brasil manteve uma atitude de neutralidade até meados de 1917, quando um submarino alemão afundou quatro navios mercantes nacionais, na Europa. Assim, após a Conferência Interaliada, ocorrida em novembro do mesmo ano, em Paris, o Governo brasileiro empenhou-se em três esforços de atuação: enviar uma missão médica composta de médicos-cirurgiões civis e militares para atuar em hospitais de campanha do Teatro de Operações europeu; enviar um contingente de oficiais aviadores, da Marinha e do Exército, para integrar a recém-criada Força Aérea Britânica e empregar parte da Esquadra no Teatro de Operações do Atlântico, atuando na guerra antissubmarino.

Destarte, foi organizada a Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), composta pelos Cruzadores “Rio Grande do Sul” e “Bahia”, Contratorpedeiros “Piauí”, “Rio Grande do Norte”, “Parahyba” e “Santa Catarina”, Cruzador-Auxiliar “Belmonte” e Rebocador “Laurindo Pitta”, sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin.

Essa Divisão Naval foi incumbida de neutralizar a ação dos submarinos inimigos na área marítima compreendida entre a cidade de Dacar, na costa africana, o Arquipélago de São Vicente, no Atlântico e Gibraltar, na entrada do Mar Mediterrâneo.

A carência de sobressalentes, a dificuldade para prover o abastecimento de combustível aos seus navios e a pandemia conhecida como “gripe espanhola”, que tirou a vida de 156 militares, não impediram que aquela destemida Força Naval cumprisse sua missão com eficiência. Em 11 de novembro de 1918, com os navios brasileiros fundeados em Gibraltar, foi assinado o Armistício da Grande Guerra, que encerrou a participação brasileira no Teatro de Operações europeu.

Para celebrar a data, o Com1ºDN realizou uma Cerimônia Militar, presidida pelo Diretor de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias, representando o Comandante de Operações Navais, com a leitura da Ordem do Dia e a aposição floral junto ao busto do Almirante Frontin, prestigiada pelo Cônsul-Geral da França, pelo Cônsul britânico no Rio de Janeiro, pelo Cônsul da Bélgica, pelo Adido Militar da França no Rio de Janeiro, por representantes das OMs subordinadas ao Comando de Operações Navais no Rio de Janeiro, por representantes do Exército e da Força Aérea Brasileira, por representantes de Associações de Ex-combatentes da 2ª Guerra Mundial, pelo Presidente dos Escoteiros do Mar-RJ e pelo 2º Vice-presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante. Simultaneamente, a bordo do Rebocador “Laurindo Pitta”, houve o lançamento de flores ao mar em memória daqueles que pereceram no conflito defendendo a Pátria. Por fim, a canção da Divisão Naval em Operações de Guerra foi cantada por todos os presentes, seguida do emocionante “Toque de Silêncio”, encerrando a especial homenagem.

Em sua Ordem do Dia, o Comandante de Operações Navais relembrou a criação da DNOG, ressaltou os desafios operacionais e logísticos enfrentados em um Teatro de Operações distante do País, bem como enalteceu o fogo sagrado do Marinheiro Brasileiro e a determinação do Almirante Frontin no cumprimento do dever.

Ressalta-se que a cerimônia foi realizada em conformidade com as medidas de enfrentamento à Covid-19, em vigor na cidade do Rio de Janeiro.



Fotos: Site Comando do 1º Distrito Naval - Marinha do Brasil, captura 17/11/2021

## PALESTRA NO CLUBE NAVAL

### O Cluster Marítimo como vetor para o desenvolvimento do Brasil

O CCMM, representado por seu Presidente, Comodoro Alvaro José de Almeida Junior, acompanhado dos Primeiro e Segundo Vice-Presidentes, CLC Plínio Calenzo e Joselito Câmara, respectivamente, esteve presente na palestra ministrada pelo Vice-Almirante Edésio Teixeira Lima Junior, Diretor-Presidente da EMGEPRON, realizada em 25 de novembro de 2021, no Clube Naval, na cidade do Rio de Janeiro/RJ.

Assista o vídeo do evento completo clicando no ícone abaixo:



## SOAMAR-RIO

### Solenidade de posse do novo Presidente

O CCMM, representado por seu Presidente, Comodoro Alvaro José de Almeida Junior, acompanhado do Segundo Vice-Presidente, CLC Joselito Câmara, compareceu à solenidade de posse do novo Presidente da SOAMAR-RIO, Sr. Marcio Prado Maia, realizada em 25 de novembro de 2021, no Salão Histórico do Comando do 1º Distrito Naval, na cidade do Rio de Janeiro/RJ.



Ao centro, VA-Eduardo Machado Vazquez - Comandante do 1º DN.

À Direita, Dr. José Antônio de Souza Batista - Presidente antecessor da SOAMAR.

À esquerda, Marcio Telles de Menezes Prado Maia - Presidente empossado da SOAMAR.

(Crédito de imagem: Luiz Celso News, captura 30/11/2021)

## BOAT PEOPLE

(CLC Alberto Pereira de Aquino)

O termo “boat people” foi primeiramente aplicado aos vietnamitas do sul que, a partir de 1975, final da Guerra do Vietnã, fugiram do seu país, em barcos e navios de todos os tipos e tamanhos, para escapar das perseguições das tropas vencedoras do Vietnã do Norte.

O objetivo daqueles que fugiam pelo Mar do Sul da China era atingir as áreas das linhas de navegação cruzadas pelos navios de todas as nações que demandavam ou se destinavam ao Estreito de Sumatra e serem resgatados de seus frágeis barcos por comandantes bondosos e humanitários que os levasse para países desenvolvidos, onde seriam bem recebidos.

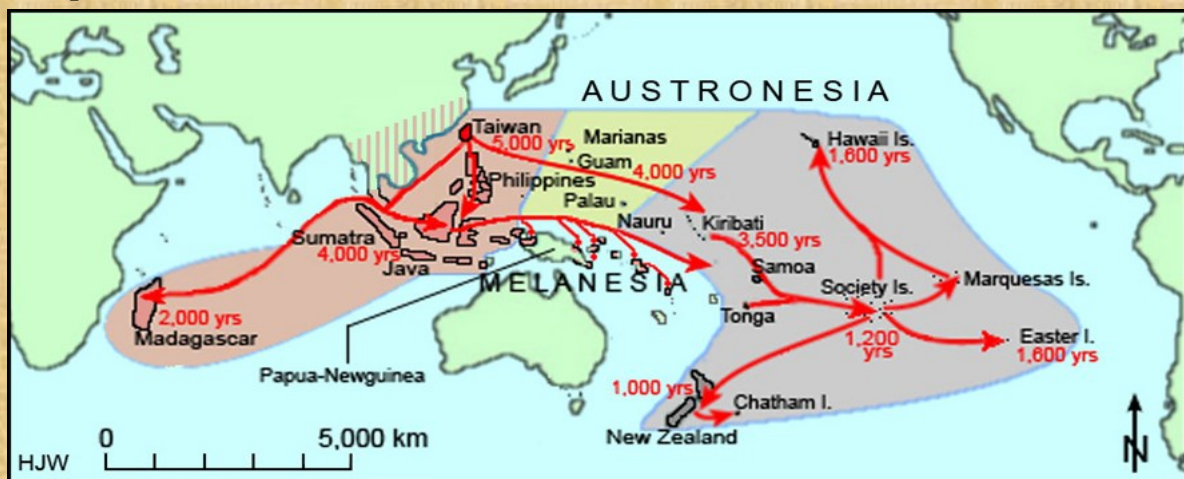
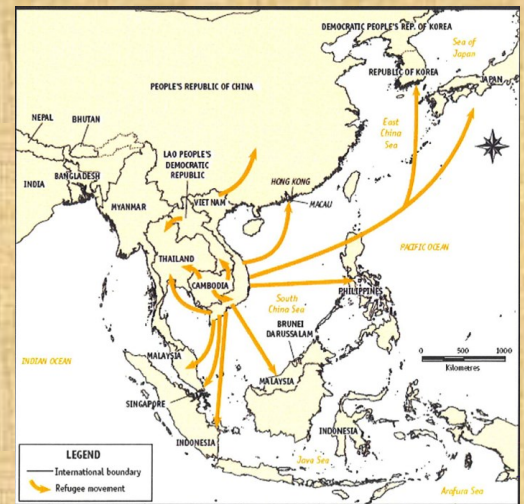
Ledo engano!

A primeira providência que a maioria dos comandantes dos navios que atravessavam aquelas áreas tomou foi a de ignorar a existência das embarcações dos refugiados e, a medida seguinte foi a de alterar as rotas dos seus navios para evitar os problemas que adviriam, como os de alojamento, alimentação, desvio de rota, prejuízos financeiros e também o de encontrar um porto que os recebesse.

O mar sempre foi e sempre será, o principal meio de fuga de povos que, por vários motivos, como guerras, revoluções, fome, fenômenos geológicos, superpopulação de um território, localização geográfica adversa, perseguições políticas ou religiosas, etc., procuraram um lugar seguro para a sua sobrevivência.

A História Mundial das Navegações Marítimas registra muitos exemplos dessas dispersões de povos, para suplantar alguma das adversidades acima apontadas.

A ocupação das ilhas da Melanésia, Micronésia e Polinésia, que ocorreu muito antes dos europeus por lá chegarem, segundo os estudiosos do assunto, se deu devido aos problemas de guerras e superpovoação, nas ilhas já ocupadas.



A expansão da Fenícia, Creta, Grécia, Roma, das tribos Vikings, das grandes navegações europeias ocorreu não só para ampliar o seu poder, mas também por necessidade de sobrevivência.

Nessas ocasiões a recepção daqueles que chegavam pelo mar, quase sempre, era com desconfiança ou com resistência armada por parte daqueles que já habitavam as novas terras “descobertas”.

Esse comportamento se estendeu até os nossos dias!

Nos últimos anos, devido às diversas guerras travadas no Oriente Médio, milhões de refugiados daqueles conflitos e refugiados africanos têm procurado refúgio nos países europeus, que os colonizaram no passado, ou em países que necessitam de mão de obra, para desenvolver novos territórios, como o Canadá.

Na ânsia de chegar ao país desejado, ao atingirem o litoral norte da África, com poucos recursos financeiros, juntos com outros refugiados, em igual situação e com o mesmo objetivo, embarcam em qualquer tipo de meio flutuante que encontram à disposição.



Assim vemos, nos noticiários das TVs, dezenas de refugiados à deriva no Mar Mediterrâneo, vagando em frágeis embarcações infláveis, esperando serem resgatados por algum navio salvador que quase nunca aparece. As consequências são as de que muitos acidentes, com mortes, têm ocorrido no Mediterrâneo e no Canal da Mancha.



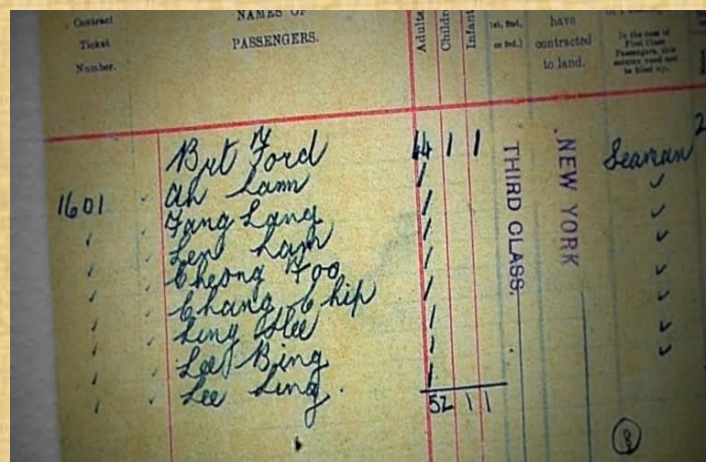
Ultimamente, partindo dos litorais da Líbia e da Tunísia, tem chegado às praias da Ilha de Lampedusa, pertencente à Itália, numerosas embarcações de esporte e recreio, a vela ou a motor, transportando refugiados, que as abandonam após forçarem o seu desembarque, pois não são desejados como imigrantes no território italiano.

Mas não pensem que essa rejeição também não se estende a alguns imigrantes que chegam em luxuosos navios de passageiros.

Dois casos ficaram famosos na História Marítima. Um ocorreu com passageiros do “RMS TITANIC”, em 1912 e o outro com passageiros do “M/S ST. LOUIS”, em 1939.

Na lista de passageiro do “TITANIC” constava que 8 chineses haviam embarcado na terceira classe e se destinavam ao porto de Nova Iorque.

Por ocasião do naufrágio cinco chineses conseguiram se salvar em baleiras que foram lançadas e um outro chinês foi resgatado das águas geladas, sendo o último náufrago a ser salvo.



Após chegarem a Nova Iorque a bordo do navio de passageiros “CARPATHIA” que os resgatou das baleiras, ao contrário do que ocorreu com os outros náufragos de várias nacionalidades, que puderam desembarcar e foram bem recebidos, eles ficaram detidos a bordo. Na época vigorava, nos Estados Unidos, o “Exclusive Act”, que proibia a entrada de chineses em território norte americano.

A solução encontrada foi a de expulsá-los para Cuba, de onde tomaram diversos destinos.

Só recentemente, após uma grande pesquisa, se tomou conhecimento do que ocorreu com os chineses náufragos.

gos, rejeitados pelos Estados Unidos.

As pesquisas culminaram com a realização do filme “The Six”, que narra a desventura daquele grupo de chineses náufragos, que procurava apenas um lugar seguro para viver!

Um outro fato vergonhoso, da História Marítima, envolveu o luxuoso navio de passageiros alemão “ST. LOUIS”, da empresa de navegação Hamburg-America Line.

No dia 13 de maio de 1939, sob o comando do capitão Gustav Schröder, o “St. Louis” partiu do porto de Hamburg com destino ao porto de Havana, na república cubana.

Essa viagem era muito especial porque, a bordo, seguiam 937 passageiros, a maior parte composta por refugiados judeus que, devido a perseguição nazista, tentavam encontrar refúgio em Cuba pois, na Alemanha de então, não havia lugar para os judeus.



M/V “ST. LOUIS” EM HAVANA

Quando chegaram em Havana começaram os problemas com as autoridades de imigração cubanas, que só permitiram o desembarque de 22 passageiros judeus.

Sem outra opção, o Capitão Schröder resolveu, com velocidade reduzida, rumar para os Estados Unidos. Durante a viagem tentou obter permissão para entrar em um porto americano, para desembarcar os passageiros que estavam impedidos de voltar para a Alemanha. Ameaçou, várias vezes, encalhar o navio, para obrigar as autoridades americanas a dar permissão para o desembarque, mas foi obrigado a desistir dessa intenção.

A permissão para desembarque foi negada, tanto por parte dos governos dos Estados Unidos e do Canadá, que ficaram insensíveis à sorte dos refugiados, perseguidos e indesejáveis no seu país!

Só restou ao Capitão Schröder a opção de voltar para a Europa e desembarcar os passageiros refugiados no porto de Antuérpia, Bélgica, onde chegou em 17 de junho de 1939.

Tendo em vista a repercussão que o fato causou, alguns países, como Reino Unido, Bélgica, Holanda e França concordaram em receber alguns refugiados.

No dia 1º de setembro de 1939 a Alemanha invadiu a Polônia e teve início a Segunda Guerra Mundial.

Logo em seguida a Bélgica, a Holanda e a França foram ocupadas por tropas alemãs e os judeus, ex-passageiros do “St. Louis”, que tinham sido aceitos por esses países, foram presos e mandados para campos de concentração.

No final da guerra foi constatado que 254 daqueles judeus encontraram a morte nos campos de extermínio de prisioneiros!

Mas a História Marítima também registra fatos que muito honram aqueles que deles participaram.

Em 1979, após o término da Guerra do Vietnã, um grupo de 29 vietnamitas, incluindo um bebê de nove meses, resolveu fugir do país que, naquele momento, estava passando por grandes privações sociais e econômicas.

Em uma pequena embarcação se fizeram ao mar na esperança de serem resgatados por algum navio que passasse e se condoesse com sua precária situação.

Três dias sem comer nem beber, depois de serem ignorados por vários navios, que passaram nas suas proximidades, ao longe avistaram um grande navio-tanque cuja rota passaria à curta distância.

A bordo, o Oficial de serviço no passadiço avistou a pequena embarcação e constatando que não era de pescadores e sim de refugiados, imediatamente, comunicou o fato ao Comandante.

Ao contrário do que faziam os outros navios, o grande navio-tanque rumou em direção à pequena embarcação.

Constatando a trágica situação da embarcação e o aspecto das pessoas que o lotavam o Comandante não pensou duas vezes, ordenou que o navio manobrasse e procedesse o resgate de todos aqueles seres humanos, que estavam em perigo, pois as previsões meteorológicas eram de mau tempo, para aquele dia.

Dito e feito! Após o resgate de todos o mar foi varrido por um intenso temporal que não teria poupado aquela frágil embarcação e seus indefesos passageiros.

Pelos regulamentos vigentes, na época, o país de registro da embarcação salvadora era responsável pelos resgatados.

Assim os vietnamitas vieram para o Brasil porque o navio-tanque salvador era brasileiro!



VLOO "JOSÉ BONIFÁCIO"

Tratava-se do VLOO "JOSÉ BONIFÁCIO", navio mínero-petrolero, da Frota Nacional de Petroleiros, que transportava minério do Brasil para o Japão e óleo cru do Golfo Pérsico para o Brasil.

Na ocasião viajava, em lastro, do Japão para o Golfo Pérsico.

Era o maior navio mercante da frota brasileira com 337,1 m de comprimento roda a roda, 54,5 m boca máxima e 28,5 m de pontal.

Atualmente, mais de 100 descendentes daqueles 29 vietnamitas, brasileiros como nós, vivem em São Paulo!

Falta nomear e homenagear a pessoa que tornou tudo isso possível.

Trata-se do CLC Charles França de Araújo e Silva, que comandava do VLOO "José Bonifácio". Infelizmente já falecido, o Comandante Charles cumpriu fielmente a tradição marítima de não deixar de salvar vidas humanas em perigo no mar.

Foi uma lição para todos aqueles que violam essa tradição sagrada!



**SEÇÃO 8 -AÇÕES SOB ATAQUE E/OU ABORDAGEM**



**CLC Afonso de Almeida Corrêa**

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

**[correa.afonso@gmail.com](mailto:correa.afonso@gmail.com)**

**(21) 99410 - 2627**



### **8.1 Generalidades**

Há um número de ações específicas que podem ser tomadas se a tripulação suspeitar que o navio esteja sob um ataque.

Um navio pode rapidamente ser atacado com pouco ou sem aviso a qualquer hora. Isto reforça a necessidade de vigilância visual e radar. Atacantes que usam armas de fogo raramente disparam até que estejam muito próximos, por exemplo duas amarras - *two cables*.

Utilizando o tempo disponível, por muito curto que seja, para ativar quaisquer medidas e planos de proteção adicionais, deixará claro aos atacantes que foram vistos, e que o navio está preparado e, resistirá a tentativas de embarque.

Quando um navio está fundeado é improvável que os atacantes possam ser detectados e que seja identificado o grau de ameaça com tempo suficiente para permitir ao navio se deslocar sem expor os membros da tripulação no convés (e particularmente no castelo e nas asas do passadiço) ao perigo.

### **8.2 Aproximação suspeita**

Aproximação de pequenas embarcações pode ser um prelúdio para um ataque. O Comandante deve estar pronto para:

- ◆ Se navegando, aumentar a velocidade e se afastar, tanto quanto possível, das embarcações para abrir a distância entre o navio e os atacantes. Depois disso, seguir em linha reta para manter o máximo de velocidade. Considerar ações evasivas se as circunstâncias permitirem.
- ◆ Minimizar o movimento da tripulação e confirmar se o pessoal do navio está numa posição de segurança ou avisar para estarem prontos para se deslocarem.
- ◆ Ativar o sistema de alerta de segurança do navio (SSAS) que alertará a empresa e o Estado de bandeira. Emitir um alerta de socorro.
- ◆ Ativar o Plano de Comunicação de Emergência.
- ◆ Manter contato com os centro de informação, de preferência por telefone, durante o período mais longo possível, pois é seguro fazê-lo. Ao receber informação em relação a um ataque, o centro de informação informará o centro apropriado de operações marítimas nacionais/centro de aplicação da lei, e em alguns casos, militares, se na área, e deve assegurar-se que todos os outros navios na vizinhança imediata estão cientes do evento.
- ◆ Operar o apito do navio no modo automático para demonstrar a qualquer potencial atacante que o navio está ciente da sua intenção e está reagindo a ela. Cumprir os procedimentos planejados para a emergência, como a ativação de spray de água e outras medidas apropriadas de autodefesa.
- ◆ Garantir que o Sistema de Identificação Automática (AIS) seja ligado.
- ◆ Confirmar se portas externas e, sempre que possível, os espaços comuns internos e cabines estão totalmente seguros.

### **8.3 Sob ataque**

Quando sob ataque, as seguintes ações deverão ser tomadas, conforme apropriado:

- Fazer chamadas de socorro pelo VHF e por todos os meios disponíveis.

*(Continua na próxima edição DA Revista Eletrônica)*

## SÍNDROME DE BURNOUT - PARTE 1

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)

Conforme definido pelo Ministério da Saúde, esse distúrbio, também denominado Síndrome do Esgotamento Profissional, é um distúrbio emocional com sintomas de exaustão extrema, estresse e esgotamento físico resultantes de situações de trabalho desgastante, que demandam muita competitividade ou responsabilidade. Sua principal causa é o excesso de trabalho, comum entre os profissionais que atuam frequentemente sob pressão e responsabilidade. E pode causar [depressão](#) profunda.

Dentre os profissionais expostos a essa doença ocupacional, citamos, pela natureza das suas atividades, os Aquaviários, que laboram agrupados em Unidades Operacionais dedicadas ao Transporte Marítimo e à Indústria da Navegação nas suas mais diversas formas, como navios, rebocadores, empurradores e comboios, plataformas de petróleo dos mais variados tipos e finalidades, embarcações de resgate e salvamento, etc. Soma-se a essa causa principal para esses profissionais - *Homens das Águas* ou Homens do Mar, Marinheiros, ou simplesmente Aquaviários - o distanciamento social por longos períodos, correspondente ao tempo compreendido entre o seu embarque e o seu desembarque, às vezes circunstancialmente prolongados por contingências, como por exemplo a pandemia atual - outras ocorreram no passado - COVID 19 e suas variantes, atenuado somente pela modernidade tecnológica dos meios de comunicações.

[1]Recentemente a OMS - Organização Mundial da Saúde - aprimorou a definição da Síndrome de Burnout: “ela é um estresse crônico, caracterizado por sentimentos negativos em relação ao trabalho, sensação de esgotamento e eficácia profissional reduzida.”.

[1]Cerca de 30% dos mais de 100 milhões de trabalhadores brasileiros sofrem com a Síndrome de Burnout, segundo estimativa da International Stress Management Association no Brasil.

[1]No ranking de oito países elaborado pela ISMA-BR, estamos à frente da China e dos Estados Unidos, só perdemos para o Japão, onde 70% da população apresenta os sintomas.

### Causas [2]

Além do excesso de trabalho mencionado acima, outros fatores podem gerar a Síndrome de Burnout no trabalhado, conforme registra Ana Paula [3]:

- Inobservância dos horários de trabalho;
- Isolamento e falta de integração entre os membros da equipe;
- prazos de entrega que não são factíveis;
- chefes abusivos;
- aumento da carga de trabalho sem recompensas claras;
- insegurança quanto a estabilidade no emprego; e
- Falta de clareza sobre os objetivos da equipe e empresa.

### Fases do Burnout [2]

- 1) **Hiperprodutividade:** No início, há uma alta taxa de produtividade. Você aumenta significativamente sua performance. “É comum observarmos pessoas trabalhando muito mais horas do que o estabelecido. Com isso, perde-se em convívio social e em autocuidado.”, resume Ana Paula. [3]
- 2) **Agressividade:** Nesta fase, é comum perceber indivíduos irritadiços – são aquelas pessoas ‘pavio curto’, que reagem exageradamente às situações. Insônia e disfunções alimentares geralmente são observadas

[1] Internet, Site Mota Advogados Associados.

[2] Internet, Site smartfitnews.

[3] Ana Paula Tognotti, Psicóloga do Zenklub.

3) **Exaustão:** Você não é mais capaz de realizar suas tarefas cotidianas, dentro e fora do trabalho. Falta de concentração e de memória são frequentes. O sentimento de culpa é grande, pois não há mais energia para fazer tarefas que estava acostumado. O medo de perder o emprego e do julgamento dos colegas também.

## Sintomas <sup>[4]</sup>

A Síndrome de Burnout envolve nervosismo, sofrimentos psicológicos e problemas físicos, como dor de barriga, cansaço excessivo e tonturas.

O estresse e a falta de vontade de sair da cama ou de casa, quando constantes, podem indicar o início da doença.

Os principais sinais e sintomas que podem indicar a Síndrome de Burnout são:

- Dificuldades de concentração.
- Sentimentos de fracasso e insegurança.
- Negatividade constante.
- Sentimentos de derrota e desesperança.
- Sentimentos de incompetência.
- Alterações repentinas de humor.
- Isolamento.
- Fadiga.
- Pressão alta.
- Dores musculares.
- Problemas gastrointestinais.
- Alteração nos batimentos cardíacos.

Normalmente esses sintomas surgem de forma leve, mas tendem a piorar com o passar dos dias. Por essa razão, muitas pessoas acham que pode ser algo passageiro.

Para evitar problemas mais sérios e complicações da doença, é fundamental buscar apoio profissional assim que notar qualquer sinal.

Pode ser algo passageiro, como pode ser o início da Síndrome de Burnout.

*(Continua na próxima edição da Revista Eletrônica)*

---

[4] Internet, Site gov.br, Ministério da Saúde..

## Referências

1. Internet, Site gov.br Governo Federal. Ministério da Saúde.
2. Internet, Site Mota Advogados Associados.
3. Internet, Site onSafety.
4. Internet, Site Clínica Hospitalar Recanto.
5. Internet, Site smartfitnews.



## Resumo

Neste artigo serão abordadas as avaliações do profissional gestor de segurança e saúde nas empresas do setor naval e *offshore*, tendo como principal foco os profissionais de gestão de segurança na indústria naval e *offshore* que não possuem formação em engenharia de segurança do trabalho ou em medicina do trabalho.

Faz-se a avaliação legal quanto às responsabilidades deste profissional, sob o prisma dos conselhos de classe e demais órgãos fiscalizadores e regulamentadores, já que alguns profissionais que exercem a gestão de segurança não possuem esta formação. Estes podem ser capacitados, conhecer sobre as práticas de Segurança, Meio Ambiente e Saúde Ocupacional, mas, pergunta-se o que pode gerar a falta de qualificação e habilitação para a empresa se este gestor não for habilitado. Verificam-se quais vulnerabilidades que podem surgir para uma empresa e para a gestão de segurança e saúde, assim como o impacto que pode ser percebido pelos profissionais que executam suas tarefas no campo e/ou um comandante de embarcações que pode receber uma determinação incorreta, ou pouco substanciada nas exigências legais de Segurança, Meio Ambiente e Saúde Ocupacional.

## Palavras chaves:

Gestão de SMS, Perfil Profissional, segurança offshore.

## 1- Introdução

O gerente de segurança do trabalho de um estabelecimento ou empresa é aquele profissional que planeja e executa ações com o objetivo de oferecer aos colaboradores um ambiente de trabalho seguro, tanto para colaboradores diretos, terceirizados, terceiros externos a organização, quanto à sociedade e meio ambiente.

Por este motivo é evidente que este deve atuar tomando medidas de segurança previstas nas determinações do MTP <sup>[2]</sup> e demais normativas pertinentes como mínimo necessário para desempenhar satisfatoriamente suas atribuições preconizadas pela legislação vigente, medidas estas preventivas e inclusive mitigadoras, caso ocorra algum evento que necessite intervenção para diminuir e/ou minimizar as consequências, como, por exemplo, plano de contingência de derrame de óleo, salvatagem, plano de abandono ou incêndio.

## 2- Legislação pertinente

Salienta-se que a normatização de segurança do trabalho no Brasil consolidou-se através da Portaria nº 3214/78. Na norma brasileira, a constituição do Serviço especializado em Segurança e Medicina do Trabalho (SESMT) é definida pela NR 04, mantendo o foco no que determina a Recomendação nº112 da OIT de 1959.

Para que o Serviço especializado em Engenharia e Medicina do trabalho (SESMT) alcance seus objetivos é necessário que as partes envolvidas em sua constituição exerçam suas funções a contento, como citado a seguir:

1. Engenharia de Segurança do Trabalho – Determinação dos riscos e suas magnitudes, elaboração de programas de prevenção, aplicação de medidas de controle, dentre outras.

[1] Artigo apresentado no 22º Congresso nacional de transporte aquaviário, construção naval e offshore - SOBENA 2008

[2] Ministério do Trabalho e Previdência.

2. Empresa – Pela supervisão dos serviços e apoio materiais, financeiros e recursos humanos nas práticas de controle do trabalho.
3. Medicina do trabalho – Monitoramento da saúde do trabalhador, coordenação de política de saúde, dentre outras.
4. Empregado/colaborador – Colocar em prática as medidas preventivas e as de controle.

Assim sendo, a legislação adicionalmente estabelece que somente profissionais legalmente habilitados em segurança do trabalho podem exercer esta atividade.

Para exercer a atividade referente à engenharia de segurança é necessário que o engenheiro, arquiteto ou afins atenda o que dispõem a Lei nº 7.410, de 27 de novembro de 1985, legislação que trata da formação e habilitação do engenheiro de segurança do trabalho, carga horária mínima, formato do curso de formação, grade curricular mínima necessária, assuntos a serem majoritariamente abordados, entre outros dispositivos. No caso da Medicina e da enfermagem do trabalho, existe também legislação específica que rege esta formação e atribuição profissional.

### **3 – Atribuições do engenheiro de segurança do trabalho**

As atribuições do Engenheiro de Segurança do Trabalho são definidas pela Resolução nº 359, de 31 de Julho de 1991. As atribuições mais relevantes ao assunto serão comentadas, porém ressalta-se que todas atribuições foram transcritas. Destacam-se:

1 - Supervisionar, coordenar e orientar tecnicamente os serviços de Engenharia de Segurança do Trabalho;

#### **Comentário, item 1:**

Pensando-se em atendimento da NR 04, um profissional que não atenda as determinações da resolução nº 359 não pode compor o SESMT, o que vai gerar a necessidade de se possuir um gerente e um engenheiro de segurança do trabalho para atendimento da NR 04. Caso o gestor do SMS seja um profissional que atenda os requisitos legais, isso não seria necessário.

Vale ressaltar que dependendo do porte da empresa, esta está desobrigada a constituir SESMT, ou ainda, não necessita nem médico do trabalho, nem engenheiro de segurança do trabalho, fato que amplia a dificuldade de um gestor de SMS, exatamente por não ser “expert” em gerenciar algo que não possua conhecimento técnico específico para desempenhar a contento suas atribuições.

2 - Estudar as condições de segurança dos locais de trabalho e das instalações e equipamentos, com vistas especialmente aos problemas de controle de risco, controle de poluição, higiene do trabalho, ergonomia, proteção contra incêndio e saneamento;

3 - Planejar e desenvolver a implantação de técnicas relativas a gerenciamento e controle de riscos;

#### **Comentário, itens 2 e 3:**

O profissional gestor da segurança é capacitado de forma que consiga identificar os riscos de cada instalação e possa determinar as medidas para eliminação dos riscos ou sua mitigação. Qual a formação que o gestor, possui para área? A vivência profissional é fundamental para execução das tarefas do engenheiro, contudo a formação de base sólida é fundamental.

4 - Vistoriar, avaliar, realizar perícias, arbitrar, emitir parecer, laudos técnicos e indicar medidas de controle sobre grau de exposição a agentes agressivos de riscos físicos, químicos e biológicos, tais como poluentes atmosféricos, ruídos, calor, radiação em geral e pressões anormais, caracterizando as atividades, operações e locais insalubres e perigosos;

#### **Comentário, item 4:**

À emissão de laudos e realização de perícias é necessário que o profissional atenda o que dispõe a Lei nº 7.270, de 10 de Dezembro de 1984, que determina que:

“§1º Os peritos serão escolhidos entre profissionais de nível universitário, devidamente inscritos no órgão de classe competente, respeitado o disposto no Capítulo VI, Seção VII, deste Código”.

“§2º Os peritos comprovarão sua especialidade na matéria sobre que deverão opinar, mediante certidão do órgão profissional em que estiverem inscritos”.

O profissional que não atenda esta condição também não poderá atuar perante algum questionamento perante o código civil.

Adicionalmente existe a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) que em seu artigo 195 menciona que:

Art. 195 - A caracterização e a classificação da insalubridade e da periculosidade, segundo as normas do Ministério do Trabalho, far-se-ão através de perícia a cargo de **Médico do Trabalho ou Engenheiro do Trabalho, (grifo nosso)** registrados no Ministério do Trabalho.

5 - Analisar riscos, acidentes e falhas, investigando causas, propondo medidas preventivas e corretivas e orientando trabalhos estatísticos, inclusive com respeito a custo;

6 - Propor políticas, programas, normas e regulamentos de Segurança do Trabalho, zelando pela sua observância;

7 - Elaborar projetos de sistemas de segurança e assessorar a elaboração de projetos de obras, instalação e equipamentos, opinando do ponto de vista da Engenharia de Segurança;

#### **Comentário, itens 5, 6 e 7:**

Idem ao: Comentário, item 2 e 3:

8 - Estudar instalações, máquinas e equipamentos, identificando seus pontos de risco e projetando dispositivos de segurança;

9 - Projetar sistemas de proteção contra incêndios, coordenar atividades de combate a incêndio e de salvamento e elaborar planos para emergência e catástrofes;

*(Continua na próxima edição da Revista Eletrônica)*

---

#### Referências Bibliográficas :

Lei nº 7.270, de 10 de dezembro de 1984.

Lei nº 7.410, de 27 de novembro de 1985.

Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966.

MORGADO, C.R.V (ORG), HADDAD, A.N (ORG), NOBREGA, J.S.W, CABRAL, S. D., MIRANDA V.A.A – Elementos de Segurança Ambiental.

MTP Normas regulamentadoras.

NOBREGA, J S.W & SOUZA, Alexandre B – Sistemas de Gestão de SMS aplicados a Indústria Naval e offshore, ed Papel Virtual, 433p, 2005.

NÓBREGA, J.S.W, SOUZA, A B, BARBOSA, E & SANTOS JR, J; Guia Prático de implementação dos treinamentos da NR10, 171 pág., Rio de Janeiro, 2006.

Ministério do Trabalho e Previdência, Normas Regulamentadoras NR01 a NR33. Disponível em <http://www.mte.gov.br>

Resolução nº 359, de 31 de julho de 1991.

Resolução nº 282, de 24 de agosto de 1983.

SANTOS JR, J & SOUZA, A B – Diagnóstico de Segurança, Meio Ambiente e Saúde aplicada a um estaleiro de pequeno porte. Monografia de Pós Graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho da UFRJ, 2005.

SANTOS JR, J, NOBREGA J.S.W & SOUZA, A B - Aplicabilidade da atual Norma Regulamentadora (NR10) para Indústria Naval e Offshore – 21º Congresso Nacional de Transportes Marítimos, Construção Naval e Offshore, Rio de Janeiro, 2006.

STCW 78/95 (International Convention On Standards of Training, Certification and whatchkeeping for Seafares, 1995).

SOLAS 74/95 (SAFETY OF LIFE AT SEA, 1995).

## EVENTOS

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)

### CLC GONDAR HOMENAGEADO PELA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO

O CLC Francisco Cesar Monteiro Gondar, em 18 de novembro próximo passado, recebeu na Câmara Municipal de São Gonçalo, o título de Cidadão Gonçalense.



Nosso sócio é Embaixador da IMO no Brasil, que tem como atribuição, entre outras, divulgar a importância do comércio marítimo entre nações, e sobretudo pontuar as importantes trocas comerciais entre o Brasil na América do Sul e demais continentes, bem como incrementar e desenvolver, junto aos jovens, a vocação marítima do povo brasileiro.

Gondar fez inúmeras incursões em colégios da rede pública e privada, nos municípios de Niterói e São Gonçalo, e somente agora, ao final de 2021, com a atenuação da crise sanitária, recebeu o merecido título da Câmara Municipal.

### OUTORGA DE MEDALHAS A MEMBROS DO CCMM

Juntamente com o título de Cidadão Gonçalense, o Comandante Gondar foi também outorgado com a Medalha Estadista Getúlio Vargas (instituída pela Câmara Municipal de São Gonçalo).



Em reconhecimento aos relevantes serviços prestados à Marinha, o Comandante Josemberg Moraes de Oliveira, membro do CCMM recebeu a Comenda Amigo da Marinha, outorgada pelo Comandante do 1º Distrito Naval, Vice-Almirante Arthur Fernando Bettega Corrêa, em 06 de novembro de 2020

O CCMM parabeniza os nobres colegas

### POEMA PREMIADO (2º lugar ACLRJ - Menções Honrosas: FALARJ e ABRAMMIL)

#### Bandeira Nacional *F. Gondar*

Desfraldada em cores tão vibrantes,  
Pelos ventos que exibem a beleza,  
realçando em toda sorte a natureza  
de um povo cordial e cativante  
Ouro e selvas simbolizam nossa terra.

O cruzeiro que demarca o cone sul.  
Alvo brilho na estrela a paz encerra,  
contrastando com um lindo céu azul.



Salve o lábaro, um exímio pavilhão  
que transpassa nosso tenro coração,  
com a força de uma pátria altaneira

E este sentimento que nos move,  
sempre aflora em novembro dezo-  
ve,  
consagrado ao lindo dia da bandeira

## **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 e nas nossas delegacias em Belém (PA), Itajaí (SC) e Manaus (AM), ou obtido através do nosso site:

<http://www.centroscapitales.org.br/associe-se/>

## **NOVOS DADOS BANCÁRIOS DO CCMM**

**Associação Profissional  
de Capitães de Longo Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante**  
CNPJ: 295.542.68/0001-57  
Banco Bradesco (237) - Agência: 3002 (Praça Pio X - Centro. Rio /RJ)  
Conta Corrente 390209-9

## **FALE CONOSCO**

### **SEDE RIO DE JANEIRO - RJ**

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

(21) 99410 2627 [contato@centroscapitales.org.br](mailto:contato@centroscapitales.org.br)  
[presidência <presidencia@centroscapitales.org.br>](mailto:presidencia@centroscapitales.org.br)  
[diretor\\_comunicacaosocial@centroscapitales.org.br](mailto: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](mailto:renato.bonatelli@rvbconsult.com.br)



## DELEGACIA EM MANAUS - AM.

Rua Xavier de Mendonça, 77 -  
Aparecida, Manaus / Am.

(92) - 99153 4488

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

CEP 69.010 - 430

## DELEGACIA EM ITAJAÍ - SC.

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

(47) 3021 4320

[cap.pastana@colodel.com](mailto:cap.pastana@colodel.com)

CEP 88.302-201

## LOJA DO CCMM

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

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

**CNPJ: 29554268/0001-57**

**Banco Bradesco (237) - 3002 (Praça Pio X - Centro. Rio /RJ)**

**Conta Corrente 390209-9**

Encomendas para envio podem ser feitas por meio do e-mail [contato@centrodoscapitães.org.br](mailto:contato@centrodoscapitães.org.br), ou  
via telefone, com frete a ser custeado pelo solicitante.

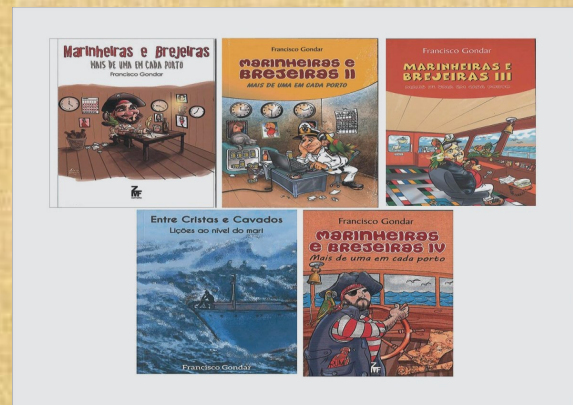


# LIVRARIA DO CCMM

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](mailto:contato@centrodocapitães.org.br) com frete a ser custeado pelo solicitante



CLC ALVARO JOSÉ DE ALMEIDA JUNIOR



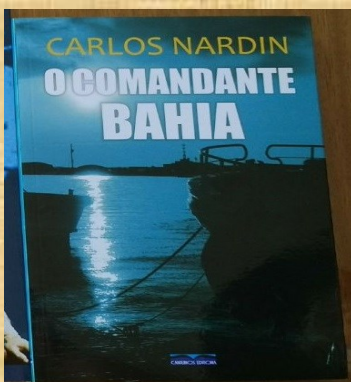
CLC FRANCISCO CEZAR MONTEIRO GONDAR



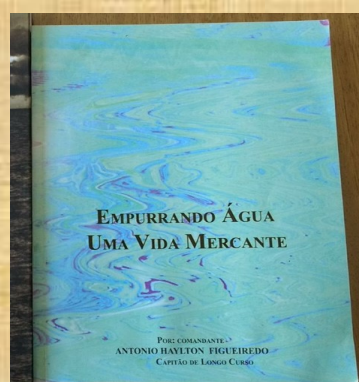
CLC ALBERTO PEREIRA DE AQUINO  
2a. Edição - 2020, Vls. I e II



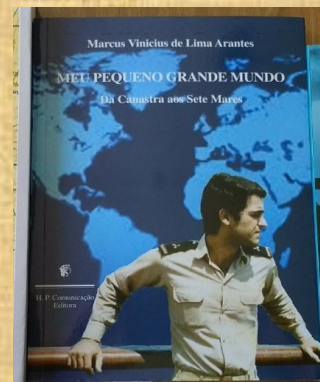
CLC ALBERTO PEREIRA DE AQUINO  
“Glossary of Merchant Marine Terms & Expressions (From Dinghy to Ultra Large Cargo Carrier) – English/Portuguese, partes 1,2 e 3.- 2019 (e-book).



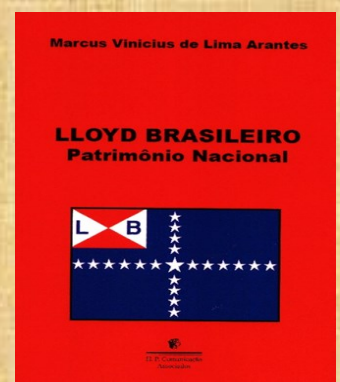
CLC CARLOS NARDIN



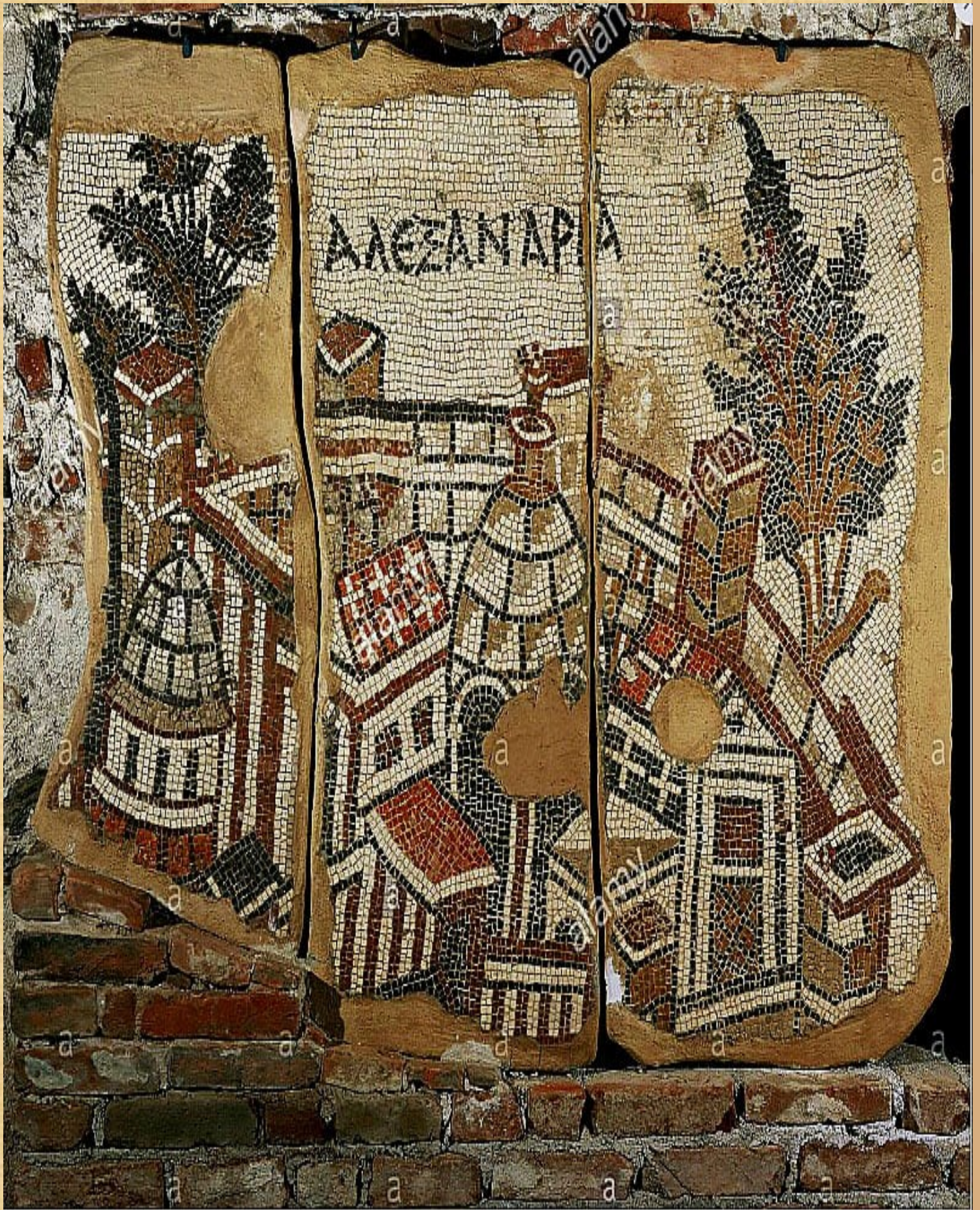
CLC ANTONIO HAYLTON FIGUEIREDO



10M-ENG. MEC. MARCUS V. ARANTES



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



FAROL DE ALEXANDRIA -ILUSTRAÇÃO  
imagens: Estadão.mar sem fim.  
Captura 30/11/2021