REVISTA ELETRONICA

RIO, 30/04/2018
No. 146

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

EDIÇÃO TRIMESTRAL

CAMPANHA DA SEDE PRÓPRIA

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

Seguem os dados:

Banco Bradesco - Conta Poupança

Agência: 2579-8

Nº. da Conta: 1002270-3

ASSINE NOSSO ROL DE EQUIPAGEM

Torne-se sócio do Centro dos Capitães e embarque conosco. Você será mais um a manter nossa estabilidade e nossa condição de navegabilidade. Será mais um que, sem ganhar nada por isso, e sem a cultura do "o que eu vou ganhar com isso", terá na consciência o indelével prazer de estar contribuindo para manter flutuando nosso navio carregado de orgulho e vontade de ajudar sem interesse. Você poderá fazer isso comparecendo à nossa sede à Av. Rio Branco 45 sala 1907/1908 – Centro – Rio/RJ. Teremos muito prazer em recebê-lo.

PROCURE A SECRETARIA DO CENTRO DOS CAPITÃES E FAÇA O SEU

Parceiros

"*TODO CAIS É UMA SAUDADE DE PEDRA*"

Fernando Pessoa

A máxima marinheira que intitula o nosso editorial traduz com precisão a despedida do Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho da Diretoria de Portos e Costas e do serviço ativo da Marinha. Foram 41 anos de carreira, os últimos três como representante da Autoridade Marítima. Mais de quatro décadas servindo à Marinha e ao Brasil em funções militares das mais importantes.

A sua despedida no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha teve a participação de vários almirantes, oficiais da Marinha e demais forças. A presença do Almirante-de-Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira - Comandante da Marinha, da comunidade marítima e seus inúmeros amigos somaram várias centenas e enalteceram a cerimônia.

A decisão precisa na hora certa, a palavra de apoio no momento necessário, a ética e o cumprimento do dever definem a nobreza de caráter do Alte. Lima Filho. Durante sua permanência na DPC, o nosso homenageado dispensou redobrada atenção à Marinha Mercante. O comprometimento e atenção dispensados ao Poder Marítimo foi sua constante preocupação.

Por questão de justiça, citamos importantes trabalhos executados pela DPC sob o Comando do Almirante Lima Filho, alguns com participação do Centro dos Capitães:

- Teve destacada atuação pela visão aguçada do Poder Marítimo especialmente nos aspectos ligados à Marinha Mercante e atividades correlacionadas;
- No seu comando, foi publicado um importante documento chamado Código de Ética do Aquaviário;
- Forte atuação junto à comunidade marítima e seus órgãos representativos principais como o Centro dos Capitães da Marinha Mercante, com destaque para a criação da Bandeira da Marinha Mercante e a Medalha do Mérito Marítimo.

Muitos outros trabalhos foram apresentados, aprovados e realizados durante o período em que o Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho ocupou o Cargo de representante da Autoridade Marítima.

Almirante Lima Filho, antes dos nossos agradecimentos, dedicamos-lhe as palavras sábias do poeta Americano T.S.Eliot:

> *"O fim de toda a nossa busca será chegar ao lugar onde começamos e ter a sensação de descobri-lo pela primeira vez".*

O Centro dos Capitães agradece.

CLC Alvaro José de Almeida Jr.

Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante

****

LEIA NESTA EDIÇÃO

02| Todo Cais é uma Saudade de Pedra

CLC Alvaro José de Almeida Júnior

05| O Capitão de Longo Curso

CLC José Menezes Filho

11| O Arquipelago de Abrolhos

CLC Alberto Pereira Aquino

23| Brasil e China – Duas visões de Marinha Mercante – Parte 2

CLC Jones Soares

28| O meu Saudoso Goulart

CFM Marcus Vinícius de L. Arantes

32| A Construção da Mulher

CLC Wesley Collyer

36| Uma Simples Coincidência

CLC Rômulo Augustos Pereira de Souza

39| Equação do Caráter e da Ética

CLC Francisco Gondar

41| Notícias e Eventos

42| Shopping CCMM

CLC José Menezes Filho
cmdmenezes@gmail.com

CAPITÃO DE LONGO CURSO

O orgulho em sê-lo e o desejo, de alguns, em sê-lo, sem merecê-lo. A obra de Jorge Amado, publicada há mais de 5 décadas, continua atual.

A consagrada obra "Os velhos Marinheiros", de Jorge Amado, publicada em 1961, conta a história de um personagem singular chamado Vasco Moscoso de Aragão que, a despeito da confortável situação financeira em que vivia, tinha a frustração de não possuir um título que o desse um "status" social.

Daí um grande amigo, que era Capitão dos Portos, se compadeceu dessa situação e disse que poderia ajudá-lo a obter um pomposo título: o de "Capitão de Longo Curso".

Espantado com a proposta, pois muito pouco ele conhecia das lides do mar, titubeou. Mas, como a vontade de se ver reconhecido no círculo social que frequentava era tanta, ele aceitou.

Como os trâmites burocráticos daquela época eram mais brandos, o personagem do romance conseguiu um título para satisfazer seu ego. E assim, rápida e pomposamente, Vasco Moscoso incorporou a postura, os gestos e o linguajar de um comandante de longo curso.

Quem não leu o livro, ou viu o filme, recomendo. Pois, principalmente no filme, veremos esse impostor demonstrando tanto orgulho da carreira e empolgação com que dela fala, que até nos faz lamentar vermos alguns colegas que, a despeito de serem, de fato, CLC e de possuírem todos os méritos para tal - pelos desafios enfrentados na profissão, para galgar a categoria de Capitão de Longo Curso.

Esse romance teve mais de 50 edições, foi publicado em diversos idiomas, inclusive em francês, com o título "*Le vieux marin*".

Acredito que Jorge Amado não imaginava que, mais de 50 anos depois de ter publicada a sua obra, a vontade de ser "Capitão de Longo Curso" ainda fizesse parte do sonho de muitos oficiais, a ponto de alguns não hesitarem em tentar "burlar" a legislação pertinente para ostentar esse título. O que é lamentável é que alguns vêm, efetivamente, conseguindo.

Certamente, a obtenção do título de CLC não ocorre como em 1929, em PeriPeri - vilarejo na periferia de Salvador, época e local que Jorge Amado situa a sua obra - pois não conta com o aval de nenhum capitão dos portos.

Mas, vale o registro de que, mesmo sem perceber, ainda hoje, alguns capitães dos portos estão liberando a Etiqueta de CCB ou CLC, para um "Vasco Moscoso de Aragão" dos dias atuais.

Como esses oficiais conseguem ludibriar as capitanias?

Simples assim: eles apresentam a CIR na Capitania. Lá, os que conferem o tempo de embarque nesse documento, não atentam para algo extremamente importante, que é verificar se tais embarques correspondem ao previsto no CTS da embarcação.

Onde está escrito o que eu disse acima?

Vejam o que consta na Normam 13, no item a seguir mostrado:

0112 - ASCENSÃO DE CATEGORIA

.....

"Os registros da CIR, para o cômputo do tempo de embarque exigido para ascensão às categorias Capitão de Longo Curso (CLC) ...serão analisados qualitativamente, observando-se a compatibilidade dos registros de embarques lançados na CIR com o CTS das embarcações, visando comprovar se o embarque ocorreu na categoria e função necessária para a ascensão pretendida, a fim de evitar que seja computado o tempo de embarque do aquaviário exercendo cargo ou função inferior à sua categoria ou qualificação."

Assim, por exemplo: navios da cabotagem, devem ter um CTS que exige um CCB, nível 9, no comando. O oficial que exerceu função que não a de Comandante, sabe que esse tempo de embarque não é contado para fins de ascensão para categoria superior.

Outro exemplo que facilita ludibriar a capitania dos portos: um CCB, que consta como comandante de uma embarcação (rebocador, plataforma etc...) cujo CTS exige um 1ON, nível 8, esse tempo de embarque não conta pra fins de Ascensão de categoria. Ou seja: esse CCB pode ficar 10 anos nesse comando que, não será promovido à CLC. Uma vez que o CTS prevê um nível 8, que é um oficial na categoria de 1ON.

Cabe o registro de que, sempre que a Marinha teve conhecimento de algo semelhante, ela apurou e cancelou a CIR de quem obteve tal título. Ela faz isso baseada no previsto no item 0108, da Seção II, do Capítulo I, da Normam 13 ("..prestar informação não verdadeira para fim de anotações na CIR").

Mas, a despeito da atenção que a MB tem dado a esse tema para evitar que tal fato ocorra, sabemos que nem sempre é fácil identificar os oficiais que ostentam, indevidamente, em sua CIR (e nos uniformes) a categoria de CLC. De fato, o que vemos com certa frequência, são alguns, mais ousados (como o são todos os sociopatas), se apresentando, com enorme desenvoltura não só em eventos particulares como também em eventos na própria Marinha.

O fato é que, a despeito de toda a legislação criada após a publicação da obra de Jorge Amado, ainda hoje, vemos pessoas que ao invés de se envergonharem da irregularidade que cometeram (ou alguns, pela limitadíssima carreira: ZERO viagem em navios no longo curso) e serem mais tímidas, ou comedidas ao se expor em público, ou mesmo perante os colegas, o que se constata é a flagrante ousadia e desenvoltura com que comparecem em diversos eventos da comunidade marítima.

Aliás, pela desenvoltura apresentada por alguns, bem que poderiam ter feito o papel do artista principal no filme que retrata Vasco Moscoso de Aragão, no filme/obra de Jorge Amado.

Se para alguns leigos que leem a parte do texto que cita a legislação marítima pertinente, podem até achar difícil de compreendê-la, mas estejam certos que essa legislação, abaixo detalhada, é por demais conhecida dos oficiais de náutica, pois são eles os responsáveis por cuidar dos certificados de toda a tripulação e, portanto, obrigados a conhece-la muito bem. Logo, posso reafirmar que, todos esses impostores sabem bem o que fazem.

Infelizmente, sem medo de errar, posso afirmar que existem dezenas de CLCs "Moscoso de Aragão".

Muito embora nem todos se exibam publicamente em busca de mostrar o que não são, todos causam um significativo desconforto e frustrações nos colegas que se dedicaram e muito se esforçaram para serem realmente um CLC.

Certamente, os mais antigos como eu, e outros bem mais antigos, não sentimos tanto quanto os CLCs mais novos, pois olhamos com pena/piedade esses "*Fake Captains*", como bem qualificou "*US Coast Guard*", alguns falsos capitães que foram pegos navegando em águas americanas.

Mas imaginem como devem se sentir os comandantes mais jovens por saberem que existem pessoas, que não fizeram por onde mas ostentam o mesmo título de CLC que eles, que o conquistaram com significativo sacrifício.

Posso inferir que deve ser muito frustrante para capitães formados neste milênio, ter que conviver com esta realidade. Dentre alguns jovens capitães, posso citar, por conhecer a carreira deles: CLC Valdir Barbosa, CLC Américo Gaspar, CLC Brazuna, CLC Hildelene, CLC Giovana: todos com navegação realizadas em mares da China; Estreitos de Cingapura e Malaca; Golfo Pérsico; Cabo das Tormentas; Estreito de Magalhães.

Certamente, existem outros, em outras empresas, mas não me sinto autorizado a citar. A estes, o meu respeito pela bela carreira abraçada, com garra e determinação, e que os levaram à, de fato e de direito, a obter o título de Capitão de Longo Curso, de verdade.

O que é pior, e que no meu entender deve incomodar ainda mais esses jovens, e verdadeiros capitães de longo curso, é que alguns com uma carreira insignificante se comparado à deles, conseguem (por vezes na mesma empresa que estão) cargos/promoções, indevidamente, e com salários melhores do que os que exercem, efetivamente, a atividade no mar.

Voltando ao impostor da obra de Jorge Amado, cabe citar que Vasco Moscoso, depois de vestir os uniformes, achou que ficaria melhor se neles pudesse exibir algumas medalhas. E, acreditem, baseado no nome dele, Vasco, forjou uma pesquisa que demonstrava ser descendente de Vasco da Gama. Daí, conseguiu uma medalha que tinha a Cruz de Malta.

E, pasmem, tal qual Vasco Moscoso, conforme citado acima, alguns atuais "*fake captains*" pleiteiam, insistentemente MEDALHAS, para as exibirem socialmente.

Daí, vale lembrar um Comandante que, no século XVI, escreveu:

"...Para mim, há mais GRANDEZA em MERECÊ-LO e NÃO QUERÊ-LO do que OBTÊ-LO SEM saber seu ZÊ-LO. A ambição de muitos dos que desejam o comando de frotas e Cargos importantes .... termina conduzindo-os à humilhação da sua pessoa e de seu país além de dar prejuízo àqueles que os empregam..."

Provavelmente, na época em que Richard Hawkins escreveu esse texto, não existia na Psiquiatria/Psicologia algum estudo sobre comportamento de psicopatas ou sociopatas, ou publicações como o livro de Beatriz Barbosa: Mentes Perigosas".

Caso ele soubesse, não citaria que quem se arvora a ser o que não é, sofreria "humilhação", pois tais sentimentos de "vergonha" e "humilhação" não fazem parte dos sentimentos dessas pessoas.

Pelo descrito acima, devemos, como pessoas de bem, refletir se não cabe nos esmerarmos para fazer algo para ter a esperança de corrigir essas irregularidades.

Para ajudar a refletir, com vontade de fazer o que precisa ser feito, lembremos de duas frases de pessoas de reconhecida competência, Albert Einstein e Santo Agostinho de Hipona:

1- Albert Einstein:

"O mundo é um lugar perigoso de se viver, não por causa daqueles que fazem o mal, mas sim por causa daqueles que observam e deixam o mal acontecer"; e

2- Santo Agostinho:

"A esperança tem duas filhas lindas, a indignação e a coragem; a indignação nos ensina a não aceitar as coisas como estão; a coragem, a mudá-las."

Em respeito aos que estão cumprindo os seus regimes de embarque, como previsto na legislação (abaixo mostrada com mais detalhes), não colaboremos para que continue a ocorrer o citado neste texto.

Lembremos que, respaldamos certas condutas, quando pedimos medalhas ou cumprimentamos quem as recebeu sem mérito para tal ou ainda, quando reverenciamos os "Vasco Moscoso de Aragão", como se fossem um CLC de verdade. Nesse caso, estaremos agindo conforme citado por Einstein: "Não somos pessoas más, no entanto, deixamos o mal acontecer".

Quanto à frase de Santo Agostinho, nós, no Centro de Capitães temos contribuído para termos esperança, pois já demostramos indignação e temos tido a coragem de levar a nossa posição à autoridade marítima e da seguinte forma:

1- levamos este assunto, mais de uma vez, ao conhecimento da DPC, que tem procurado adequar a legislação para evitar que a contagem de tempo indevida, contribua pra que tenhamos novos "Moscoso de Aragão" - a propósito, a redação do item 0112, da Normam 13, foi elaborada em 2015, após uma audiência do CCMM ao DPC da época. Essa redação visa minimizar o erro que algumas capitanias cometiam, ou eram induzidas a cometer, na contagem de tempo para ascensão de categoria superior;

2 - criamos um DIPLOMA de COMANDANTE MERCANTE, onde, para obtê-lo se faz necessário comprovar o efetivo exercício de comando de navio na Cabotagem, por pelo menos dois anos, conforme a legislação em vigor; e

3 - o distintivo de COMODORO, que somente deve ser concedido à quem navegou, em efetivo comando, bem mais tempo que os dois anos previstos para se ganhar o "Diploma de Comandante Mercante".

Finalizo, mesmo frustrado por este assunto persistir ainda nos dias de hoje, mas esperançoso de saber que mais pessoas se indignarão e farão algo (seja escrevendo seja combatendo de alguma forma) contra esse flagrante desrespeito aos que acreditam em meritocracia e cumprem com as normas e regulamentos em vigor.

Não aceitemos, impávidos, a ascenção de oportunistas audaciosos e que apostam que continuarão buscando conquistas indevidas, sem limites, por considerarem que iremos respaldar sempre, a atitude deles, que interpretam como tibieza, os modos gentis como são tratados quando são cumprimentados socialmente nos eventos onde comparecem.

Anexo:

Legislação pertinente:

LEI nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA)

DECRETO Nº 2.596, DE 18 DE MAIO DE 1998 que regulamenta a (LESTA)

CAPÍTULO I. Art. 1º Os aquaviários constituem os seguintes grupos: I - 1º Grupo Marítimos

CAPÍTULO II. DA NAVEGAÇÃO E EMBARCAÇÕES. Art. 3º A navegação, para efeito deste Regulamento, e classificada como de mar aberto: a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas. Podendo ser: a) longo curso; e b) cabotagem.

Capítulo VII. Artigo 33: as categorias dos marítimos. Anexo I. Item 1 a) Seção de Convés. Capitão de Longo Curso e Capitão de Cabotagem.

NORMAM 1, ANEXO 1-B. EMISSÃO DE CTS: A) SEÇÃO DE CONVÉS: Comandante; Certificação; Nível da Categoria

NORMAM 2: CAPÍTULO I. SEÇÃO II. FIXAÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA. 0110 - NÍVEL DO COMANDANTE: O nível de equivalência do Comandante será estabelecido com base nas certificações relacionadas nos anexos da NORMAM-13/DPC.

NORMAM 13, Capítulo I.

SEÇÃO II - INSCRIÇÃO

0108 - SUSPENSÃO E CANCELAMENTO DA INSCRIÇÃO 6) quando o aquaviário fizer uso de documento adulterado ou falsificado, ou prestar informação não verdadeira para fim de anotações na CIR, sem prejuízo das demais penalidades estabelecidas na legislação vigente;

0112 - ASCENSÃO DE CATEGORIA SEÇÃO IV - CÔMPUTO DE TEMPO DE EMBARQUE

0126 - CONTAGEM DO TEMPO DE EMBARQUE

0127 - TEMPO DE EMBARQUE PARA ASCENSÃO DE CATEGORIA E REALIZAÇÃO DE CURSOS

Código STCW/2010, na Parte B/Va e OCIMF – SIRE 2014

"...Seção B-V/ *Orientação sobre a formação adicional para comandantes e imediatos de embarcações de grande porte e embarcações com características de manobra pouco comuns

OCIMF – SIRE 2014

3.6 Has the Master attended a ship handling course where applicable? The STCW Code Part B Section B-V/a refers. Note: …. A Master with less than three years sea time in rank, or who has practical experience of less than thirty port entry/departures as Master, must have attended a ship handling course or have sufficient practical experience. Practical experience may include training at chief officer rank under a Masters' supervision, provided this is properly documented. In the event that the master has in excess of ten years experience, this question should be answered N/A.

***

O ARQUIPELAGO DE ABROLHOS

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

Abrolhos é um grupo de cinco ilhas de origem vulcânica situada no meio de recifes de corais e de bancos de areia, ao largo das costas do Sul da Bahia, entre os paralelos 17º 20' - 18º 10' de latitude sul e 38º 35' - 39º 20' de longitude oeste.

Seu nome vem de um aviso, que era dado aos primeiros navegantes, que se dirigiam para portos situados ao sul de Salvador, para que mantivessem os olhos abertos, ao navegarem naquelas latitudes. Porque a região não estava hidrografada e as posições dos recifes e bancos de areias não estavam bem determinadas.

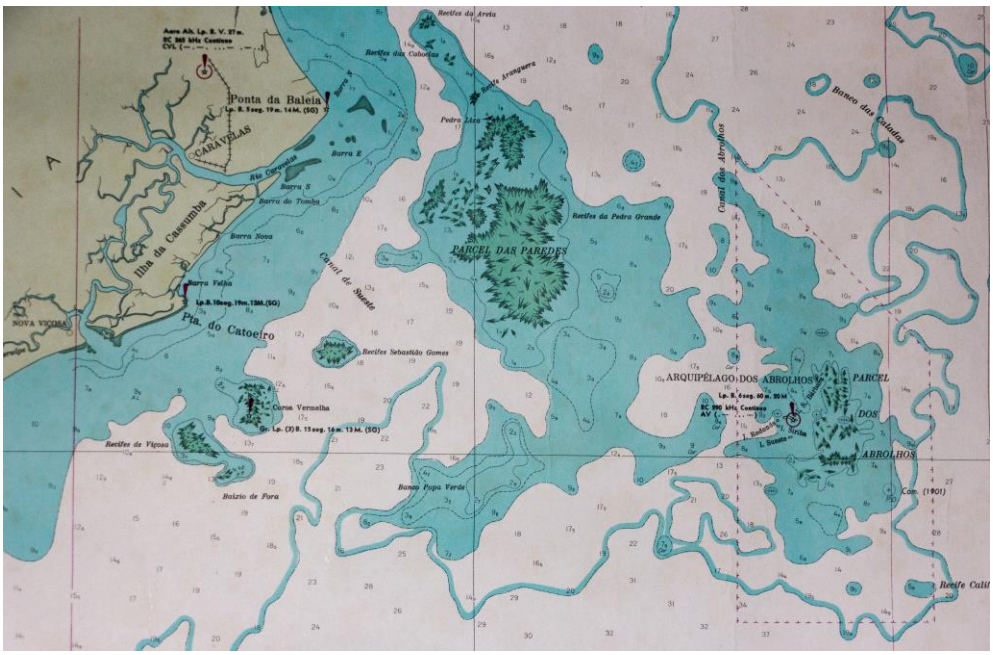
Além do perigo à navegação marítima, que sempre representou, a área do Arquipélago de Abrolhos, no dia 12 de setembro de 1631, foi o teatro de um combate naval entre frotas de guerra da Espanha e das Províncias Unidas.

Do ponto de vista das Ciências Hidrográficas, Botânicas e Zoológicas, em várias épocas, chamou a atenção de vários navegantes e cientistas renomados.

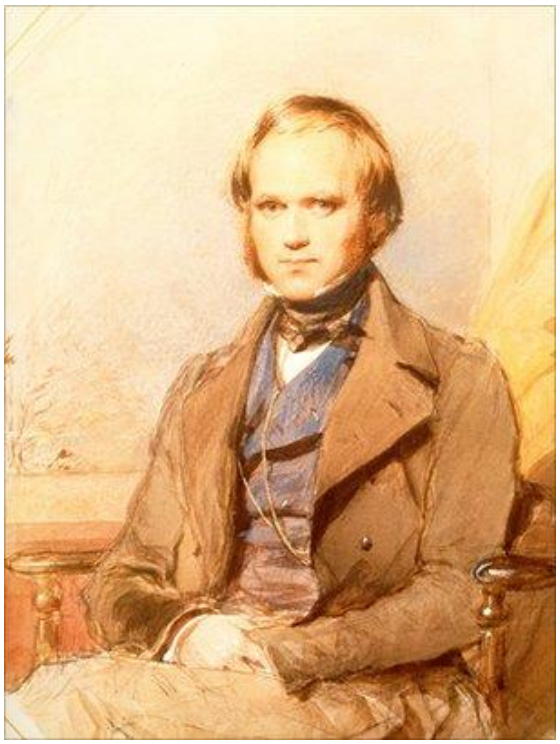
Em 1819, o Capitão Albin Reine Roussin, da Marinha de Guerra francesa, futuro Barão Roussin, fez o levantamento da costa brasileira, incluindo o reconhecimento e descrição do Arquipélago de Abrolhos e do Parcel de Manuel Luís, que eram a causa de muitos acidentes marítimos. Por esse feito, foi agraciado com a Ordem do Cruzeiro do Sul, pelo Imperador D. Pedro I.

BARÃO ROUSSIN – 1831

Em 1832, o inglês Capitão Robert Fitzroy, comandante do HMS "Beagle", juntamente com o jovem naturalista Charles Darwin, que mais tarde ficou famoso como a publicação do livro "Origem das Espécies", estudaram a hidrografia, flora a botânica do Arquipélago de Abrolhos.



ARQUIPÉLAGO DE ABROLHOS



O JOVEM CHARLES DARWIN - 1832

Em 29 de março de 1832, Charles Darwin registrou as seguintes observações sobre as ilhas do Arquipélago:

"*As ilhas dos Abrolhos, vistas de certa distância, são de um verde brilhante. A vegetação consiste de plantas suculentas e gramínea, entremeadas com alguns arbustos e cactos. Embora pequena, minha coleção de plantas de Abrolhos contém quase todas as espécies que ali florescem, acho eu. Pássaros da*

*família dos totipalmados são extremamente abundantes, tais como atobás, rabos-de-palha e fragatas. Talvez o mais surpreendente seja o número de sáurios; quase todas as pedras têm o seu lagarto correspondente; aranhas em grande número; o mesmo com ratos. O fundo do mar em volta é densamente coberto por enormes corais cerebriformes (corais pedrentos, solitários, de aparência semelhante ao cérebro); muitos tinham mais de uma jarda (90 cm) de diâmetro***."**

Em 1861, o Farol de Abrolhos foi instalado no ponto mais alto da Ilha de Santa Bárbara.

Em 1867, o Arquipélago foi visitado por Charles Frederick Hartt, professor de Geologia da Universidade de Cornell que, em 1870 publicou o livro "Scientific Results of a Journey in Brazil".

O livro apresenta o resultado de suas observações sobre a Geologia, Zoologia e Botânica das ilhas e notas sobre a caça da baleia no sul da Bahia.

ABROLHOS 1867

Os membros da expedição científica ficaram bastante impressionados com as aranhas caranguejeiras. Observaram, por exemplo, que as cabras, trazidas pelos faroleiros, tinham quase destruído a vegetação da Ilha de Santa de Bárbara.

Fizeram também um estudo detalhado dos recifes no sul da Bahia.

O Arquipélago de Abrolhos é formado pelas ilhas:

Santa Bárbara – É a maior ilha na qual estão instalados o farol e a estação de radiocomunicação e que é administrada pela Marinha do Brasil. Esta disposta no sentido E-W e tem cerca de 1.000 metros de comprimento, 300 metros na maior largura e a parte mais alta está a 35 metros acima do nível do mar; fica a cerca de 36 milhas náuticas de Caravelas, a cidade mais próxima do litoral.

Redonda – Está situada a oeste da Ilha de Santa Bárbara, separada por um canal de 4 metros de profundidade. Ela tem 400 metros de diâmetro e o seu ponto mais alto tem 36 metros de altura;

Siriba – Situada ao sul da Ilha Redonda está separada desta por um canal com menos de 4 metros de profundidade. Ela está disposta no sentido E-W e tem 300 metros de comprimento, 100 metros na parte mais larga e 16 metros de altura;

Sueste – tem 500 metros de comprimento, 200 metros de largura e 15 metros de altura;

Guarita – Está situada ao norte da Ilha de Santa Bárbara, disposta no sentido SW-NE, e afastada desta por uma distância de 250 metros. Ela tem 100 metros de comprimento e a sua maior altura é de 13 metros.

Em 1907, foi instalada uma estação meteorológica na Ilha de Santa Bárbara.

FAROL DE ABROLHOS EM 1911

Em 1911, as casas dos faroleiros ficavam situadas em torno da torre do farol, que ostentava uma pintura diferente da atual.

Em 1914, foi instalada uma estação-rádio em Abrolhos.

Em 1915, a revista brasileira FON-FON, fundada no Rio de Janeiro em 1907, que tinha como característica principal a ilustração de suas reportagens, publicou uma fotografia do Farol de Abrolhos, com o texto acima transcrito, e que apresenta a sua nova pintura de identificação.

Em 1922, foi iniciada, aos navios de guerra, a transmissão de Avisos aos Navegantes.

Em junho de 1926, o Decreto 17.354 aprova o Regulamento do Serviço Geral de Telegrafia da Marinha de Guerra.

Pelo Aviso 1574, de 10 de maio de 1929, as estações da Ilha Rasa e Abrolhos ficaram subordinadas à Diretoria-Geral de Navegação.

No Relatório Anual de 1933, o Ministro da Marinha fez o seguinte comentário sobre Abrolhos:

"Uma pequena estação de 15 watts, para garantir as comunicações entre o farol e o continente – seu tráfego é feito com a estação de Governador, no Rio. Faz o

serviço de observações meteorológicas para o Ministério da Agricultura. A estação e a moradia do telegrafista estão precisando de reparos ou completa reconstrução".

Em 1937 a estação-rádio de Abrolhos foi remodelada.

Em 28 de julho de 1938, meu pai Alfredo Pereira de Aquino, então 2º Sargento TL da Marinha de Guerra, recebeu a ordem de assumir a incumbência de Encarregado da Estação-Rádio de Abrolhos e, para lá, seguiu com esposa e três filhos, respectivamente, de 1, 2 e 3 anos de idade,

Sendo eu o de menor idade, dos meus irmãos, praticamente um bebê, não tenho recordações pessoais da nossa vida na ilha de Santa Bárbara, mas as fotografias e os relatos que ouvi dos meus pais me tornaram conhecedor da nossa vida, durante os dois anos vividos, naquele pequeno mundo, praticamente um "navio" fundeado no meio do Oceano Atlântico.

A viagem, do Rio de Janeiro para Caravelas, foi feita no navio de passageiros "Miranda", do Lloyd Brasileiro.

O "Miranda" era um pequeno navio de passageiros de 1.131 tpb, construído da Inglaterra em 1907 que, devido ao seu pequeno calado de 2,9 metros, 71,65 m de comprimento e boca de 11m, na ocasião, fazia a linha Penedo (Alagoas) / Laguna (S. Catarina), com escalas ao longo do litoral. Tinha capacidade para transportar 44 passageiros, sendo 8 na primeira classe. Queimava carvão e sua velocidade era de 7 nós.

A viagem de Caravelas para Abrolhos foi feita em uma lancha da Marinha que, na época, era o único meio físico de ligação com o continente.

Hoje Abrolhos está, frequentemente, na televisão e nos anúncios das agências de turismo e é fonte de renda para várias cidades do litoral sul da Bahia, que vivem do turismo.

Assim, diariamente, a área do Arquipélago, hoje um Parque Marinho Nacional, é visitada por várias embarcações com turistas e cientistas visitando e estudando as diversas ilhas e sua vida marinha.

Mas, em 1938, Abrolhos era um local totalmente afastado de tudo e de todos.

Na Ilha de Santa Bárbara, onde estava instalado o farol e a estação rádio, viviam a nossa família, as famílias dos faroleiros e do motorista da lancha.

As ilhas do arquipélago não possuíam fontes de água. As chuvas eram a única possibilidade de se obter água.

Para atender uma emergência, o único meio que se dispunha era o da lancha. Naquele tempo não existiam os helicópteros!

Médicos? Acho que nem nas cidades, do litoral próximo, eles existiam.

Se aqueles que leram, com atenção, as observações acima, feitas pelos cientistas estrangeiros que visitaram as ilhas, notaram que todos eles constataram que a Ilha de Santa Bárbara estava infestada de aranhas caranguejeiras!

De cada pedra que se levantava, de lá saiam diversas aranhas caranguejeiras que, à noite, saiam desses abrigos e se espalhavam pela ilha, para procurar alimento e entravam nas casas por portas e janelas.

Foram várias as ocasiões em que meus pais tiveram que intervir para matar as aranhas que apareciam nas camas em que dormíamos!

Um fato que mais tarde, nos marcou, foi a de ouvir de nossos pais e de outras pessoas que moravam na ilha naquela época, sobre a falta de água que nela ocorreu.

Durante muito tempo não choveu e não havia outro meio para se obter água potável.

Para agravar a situação a lancha estava com o motor avariado.

A situação foi comunicada a quem de direito, para que fosse dada uma solução para o problema, que requeria uma solução urgente.

Como tardava a chegada do navio que iria sanar o problema, o pessoal da ilha passou a fazer a destilação da água salgada do mar, para beber!

Como os alimentos eram comprados em Caravelas, com a lancha inoperante, começaram a faltar artigos de primeira necessidade. A solução encontrada foi a de reiterar o pedido de suprimento da ilha e de racionar o consumo do pequeno estoque existente e redistribuir, com os necessitados, aquilo que lhes faltava.

Segundo os relatos que ouvi de meus pais e de uma família de faroleiros que estava na Ilha de Santa Bárbara nessa ocasião e que nos visitava frequentemente, aqui no Rio de Janeiro, a situação era muito crítica. Além da falta de água potável e racionamento de alimentos, não havia um meio de ajudar alguém que necessitasse de socorro médico, como aconteceu com minha mãe que, atacada por caravelas, sofreu grandes ferimentos, ficando sem a medicação necessária.

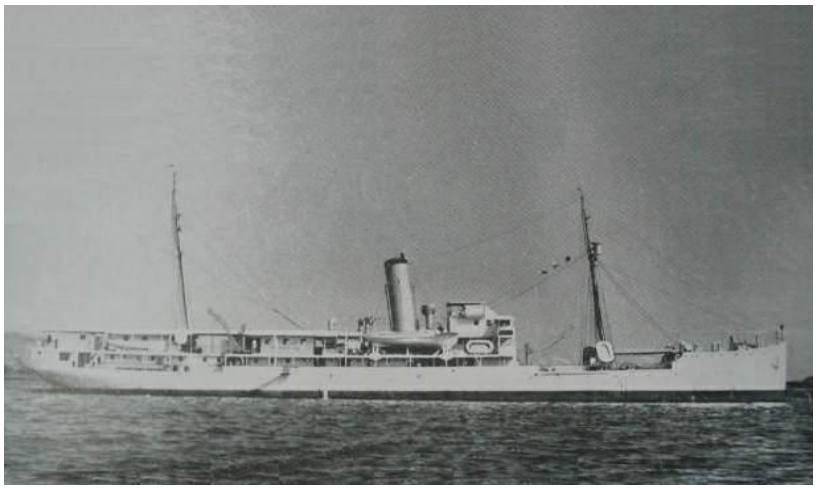
Às vezes, grandes barcos pesqueiros vindos do Rio de Janeiro, que pescavam nas águas do Arquipélago e espalhavam seus pescadores em pequenos "dóris", por vasta

área de mar, durante tempestades, perdiam contatos com vários deles que, por sua vez, procuravam abrigo e socorro na Ilha de Santa Bárbara

PESCADORES EM DÓRIS

Graças a Deus, um belo dia, chegou o tão esperado navio e findaram as nossas necessidades.

Era o Navio Hidrográfico "José Bonifácio", ex-"Itapema", da Companhia Nacional de Navegação Costeira, incorporado à Esquadra em 1931.



NHI/NAux "JOSÉ BONIFÁCIO"

Em 6 de maio de 1940, depois de quase dois anos de permanência na Ilha de Santa Bárbara, meu pai recebeu ordens para regressar para o Rio de Janeiro.

A nossa viagem, para o Rio de Janeiro, foi feita no pequeno navio misto "Comandante Alcídio", do Lloyd Brasileiro, construído na Alemanha, em 1905. Possuía 1150 toneladas de porte bruto, 82 metros de comprimento, capacidade para transportar 173 passageiros, 900 toneladas de carga e lotava 55 tripulantes. O combustível era o carvão, consumo médio diário de 29 toneladas e velocidade de 10 nós.

Quando entrei para a Marinha Mercante tive, em várias oportunidades, a satisfação de visualizar, à distância, através de binóculos, o famoso farol.

Na época, as cartas náuticas da região não eram muito precisas e os navios em que estava embarcado eram de grande calado.

No início da década de 1960, estando embarcado no navio gaseiro de GLP "Petrobras Sudoeste", navio de pequeno calado, o nosso Comandante, resolveu passar "por dentro" de Abrolhos, pois conhecia bem a área, de outras viagens, em diversos navios.

Foi um dos dias mais felizes da minha vida!

Procurava identificar os pontos que apareciam, com aqueles que eu recordava estarem nas fotografias da minha família. Consegui identificar alguns.

Foi uma visão muito boa e que retirou as minhas dúvidas sobre a vida que passamos naquele ponto afastado do litoral brasileiro.

Na ocasião da nossa passagem verifiquei que havia várias casas de alvenaria diferentes daquelas que existiam na ilha, na época em que lá vivemos.

Aproveito a oportunidade para homenagear todos aqueles que no passado guarneceram e os que hoje guarnecem os faróis da nossa costa.

Só aqueles que lá estiveram, ou lá estão, sabem o sacrifício que isso representa.

PROFUNDIDADES EM METROS
OCEANO ATLÂNTICO
SURINAME
GUIANA FRANCESA
GUIANA
AMAPÁ
PARÁ
MARANHÃO
PIAUÍ
CEARÁ
AMAZONAS
BRASIL
COSTA E ILHAS AO LARGO
PROFUNDIDADES EM METROS
RIO GRANDE DO NORTE
PARAÍBA
PERNAMBUCO
ALAGOAS
SERGIPE
BAHIA
BOLÍVIA
B R A S I L
ESPÍRITO SANTO
RIO DE JANEIRO
SÃO PAULO
PARAGUAI
PARANÁ
SANTA CATARINA
ARGENTINA
RIO GRANDE DO SUL
URUGUAI
OCEANO ATLÂNTICO
PROFUNDIDADES EM METROS

***

BRASIL E CHINA – DUAS VISÕES DE MARINHA MERCANTE – PARTE 2

CLC Jones Soares
manaus1@hotmail.com

" Não construa navio novo com madeira velha".

Provérbio Chinês

Introdução

Continuamos, na segunda parte deste artigo, a discorrer sobre o contexto marítimo da China e do Brasil, as diferenças e as implicações que as visões tão díspares sobre Política de Transporte Marítimo e Marinha Mercante trazem para ambos os países. E no caso brasileiro, as grandes oportunidades perdidas.

Matriz de Transportes - Brasil e China

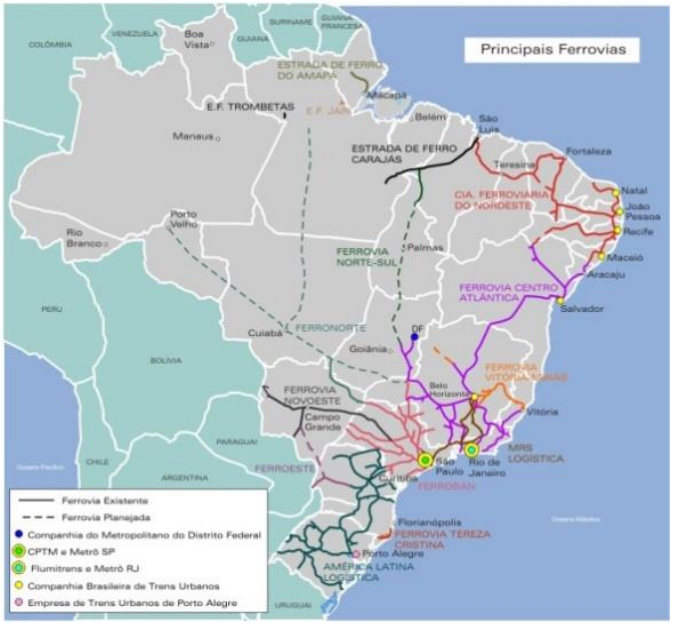
Como vimos no artigo anterior, existem muitas semelhanças geográficas entre Brasil e China. Os dois países possuem fronteiras marítimas e terrestres. Ambos possuem um litoral extenso, com uma longa faixa de oceano. Adicionalmente, as plataformas continentais da China e do Brasil são importantes vias navegáveis internacionais (cerca de 95 % do nosso comércio exterior se dá por navios no Brasil). São ricas em petróleo e gás, pesca, mineração, turismo, biodiversidade e outros recursos naturais. A economia de ambos os países se concentra nas áreas litorais do sudeste. Ambos os países enfrentam as necessidades reais de explorar os recursos marítimos e salvaguardar os direitos e interesses marítimos. Todavia, a China possui uma Matriz de Transportes muito mais adequada para suas características físicas. Um dos fatores de crescimento econômico de uma nação esta diretamente relacionado às facilidade de mobilidade e acessibilidade de sua população em termos de deslocamento urbano, entre regiões e países, bem como o escoamento de sua produção de mercadorias de maneira que cheguem aos pontos de consumo, seja no contexto nacional ou internacional. O governo chinês projeta, dando continuidade aos investimentos em logística, um novo sistema de transporte para o país até o ano de 2020, o qual visará redução de custos, ênfase em fusões, aquisições de equipamentos e outras formas de integração que promovam melhor nível de serviço e diminuição nos custos logísticos. Os esforços irão se intensificar por meio de contínua melhoria da infraestrutura e do foco na integração entre modais de transporte.

Vejam a seguir alguns números:

Malha Ferroviária da China: 120.000 km, sendo 20.000 km de trem bala.

Malha Ferroviária Brasileira: 26.000 km

Trem bala: 0 km



Portos chineses

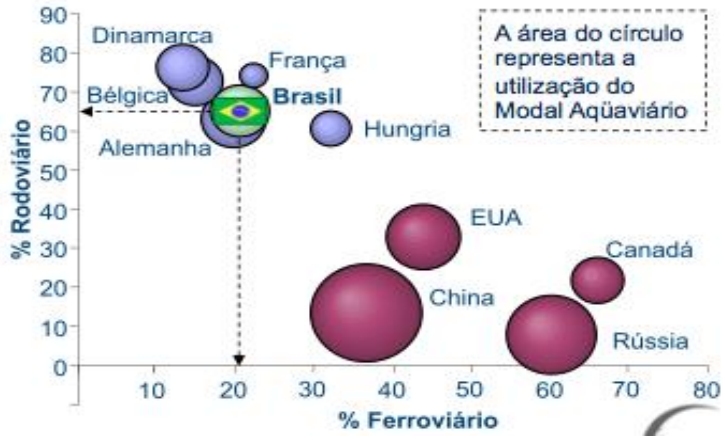
Dos 50 maiores, 14 são chineses

Ranking	Port	Country	Region	2015 annual throughput (teu)	2014 annual throughput (teu)	Annual % change
1 ⇕	Shanghai	China	Asia	36,537,000	35,304,000	▲ 3.5%
2 ⇕	Singapore	Singapore	Asia	30,922,300	33,869,000	▼ 8.7%
3 ⇕	Shenzhen	China	Asia	24,204,000	24,037,000	▲ 0.7%
4 ▲ 1	Ningbo-Zhoushan	China	Asia	20,620,000	19,430,000	▲ 6.1%
5 ▼ 1	Hong Kong	China	Asia	20,114,000	22,283,000	▼ 9.7%
6 ⇕	Busan	South Korea	Asia	19,469,000	18,683,000	▲ 4.2%
7 ⇕	Guangzhou	China	Asia	17,624,900	16,626,200	▲ 6.0%
8 ⇕	Qingdao	China	Asia	17,510,000	16,624,000	▲ 5.3%
9 ⇕	Dubai	UAE	Middle East	15,592,000	15,249,000	▲ 2.2%
10 ⇕	Tianjin	China	Asia	14,100,000	14,050,000	▲ 0.4%
11 ⇕	Rotterdam	Netherlands	Northern Europe	12,235,000	12,297,000	▼ 0.5%
12 ⇕	Port Klang	Malaysia	Asia	11,890,000	10,945,804	▲ 8.6%
13 ⇕	Kaohsiung	Taiwan	Asia	10,264,420	10,593,335	▼ 3.1%
14 ▲ 2	Antwerp	Belgium	Northern Europe	9,654,000	8,978,000	▲ 7.5%
15 ▼ 2	Dalian	China	Asia	9,450,000	10,127,600	▼ 6.7%
16 ▲ 1	Xiamen	China	Asia	9,182,800	8,572,000	▲ 7.1%
17 ▲ 1	Tanjung Pelepas	Malaysia	Asia	9,120,000	8,523,935	▲ 7.0%
18 ▼ 3	Hamburg	Germany	Northern Europe	8,821,481	9,728,666	▼ 9.3%
19 ⇕	Los Angeles	US	North America	8,160,457	8,340,065	▼ 2.2%
20 ⇕	Long Beach	US	North America	7,192,066	6,820,806	▲ 5.4%
21 ⇕	Laem Chabang	Thailand	Asia	6,780,000	6,583,168	▲ 3.0%
22 ▲ 2	New York/New Jersey	US	North America	6,372,000	5,772,303	▲ 10.4%
23 ▲ 2	Yingkou	China	Asia	5,922,000	5,611,000	▲ 5.5%
24 ▲ 2	Ho Chi Minh City	Vietnam	Asia	5,788,084	5,368,927	▲ 7.8%
25 ▼ 2	Bremen/Bremerhaven	Germany	Northern Europe	5,300,000	5,800,000	▼ 8.6%

Movimentação do porto de Shangai apenas – cerca de 36 milhões de Teus

Movimentação de todos os portos brasileiros juntos – cerca de 9 milhões de Teus

Ou seja, temos uma grande disparidade em termos não somente de Marinha Mercante entre Brasil e China. Mas, na questão de infraestrutura de transportes, a Matriz chinesa é muito mais adequada para as características geográficas do país que a Matriz de transportes brasileira, mostrada a seguir, que se parece com Matriz de países pequenos como França e Dinamarca:



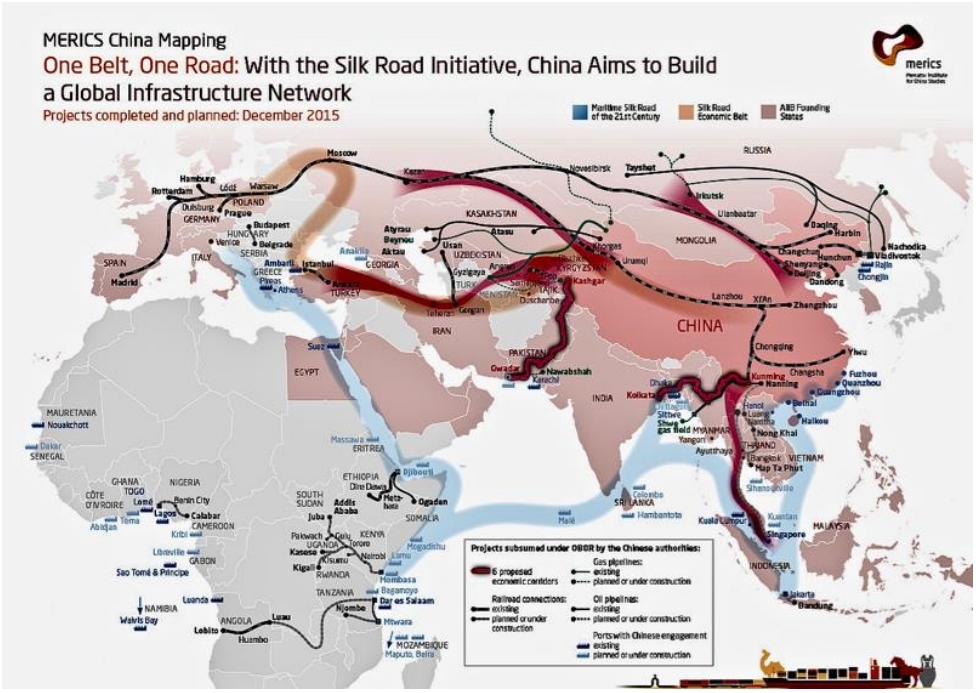
Fonte: PNLT 2007

One Belt, One Road

Se já não bastasse esta enorme diferença, a China ainda apresentou um projeto gigantesco de infraestrutura mundial denominado One Belt, One Road (OBOR), Um cinturão, Uma estrada. Ou como alguns estão chamando, a Nova Rota da Seda.

O presidente chinês Xi Jinping divulgou em 2017 que o seu governo irá investir US$ 124 bilhões (o equivalente a R$ 418 bilhões) em uma nova iniciativa para interligar a China e o resto da Ásia a partes da Europa e da África através de infraestrutura física e digital. A iniciativa Cinturão e Rota (em inglês, One Belt One Road, ou Obor) teria como inspiração a histórica Rota da Seda, que interligava Oriente e Ocidente e cooperou para o desenvolvimento de civilizações complexas em diversas partes da Eurásia. Apesar da alusão histórica, o Obor é um projeto moderno, idealizado em um mundo já interconectado, e é impulsionado por uma economia emergente que não esconde mais sua ambição de tornar-se uma potência global. Longe de ser uma simples plataforma de cooperação econômica transregional, é um ambicioso projeto geopolítico; caso venha a ser colocado em prática, terá efeito cascata em todo o mundo. Em termos de escopo, o Obor é a iniciativa econômica internacional mais ambiciosa da China desde a fundação da República Popular. A plataforma giraria em torno de dois eixos: uma via terrestre (o "cinturão"), que se abriria da China até o norte da Escandinávia; e um corredor marítimo (a "rota"), composto de rotas comerciais. No total, a iniciativa cruzaria cerca de setenta países na Ásia, na África e na Europa, englobando nada menos que um terço do PIB mundial e 65% da população do planeta. Estima-se que um quarto de todos os bens e serviços do mundo passariam pelo Obor, que promoveria investimentos maciços em transporte e energia, tais como pontes, portos, gasodutos e ferrovias. Embora o desfecho da iniciativa ainda seja incerto, três aspectos do Obor já estão claros. O primeiro é que, longe de ser uma "mera" iniciativa comercial, a plataforma é um agigantado projeto geopolítico. Em segundo lugar, mesmo que ele seja colocado em prática apenas parcialmente, teria reflexos bem além da Eurásia, inclusive para a América Latina. A reconfiguração de fluxos comerciais e de investimentos, a criação de novos mercados, as mudanças nos alinhamentos políticos e o intercâmbio cultural

que o Obor fomentaria trariam novas oportunidades. Por outro lado, algumas portas também se fechariam, sobretudo para os países que optam por permanecer de fora — não apenas do cinturão e da rota em si, mas também dos debates em torno da plataforma e do seu modelo de desenvolvimento. Não é à toa que cerca de vinte países latino-americanos também enviaram representantes ao fórum sobre o assunto que ocorreu. A China já é o principal parceiro comercial do Brasil. O Obor, embora tenha origem no país asiático, ultrapassa os limites do continente. No mínimo, é fundamental que atores brasileiros acompanhem de perto os debates e as iniciativas associadas. Porém, um engajamento mais institucionalizado e estratégico daria ainda mais peso a essa participação. Uma comissão interministerial, com representantes de diversos órgãos que lidam com planejamento econômico e de política externa, ajudaria a garantir a presença brasileira e a fortalecer a participação substantiva nos principais debates acerca do Obor. Por meio do Novo Banco do Brics, o Brasil também deve participar dos debates normativos acerca da iniciativa e do modelo de desenvolvimento que ela busca promover. Da mesma forma, a sociedade civil, em especial a comunidade marítima brasileira, deve engajar-se nas discussões, fomentando pesquisas e debates sobre o assunto através do setor privado, de centros de pesquisa e de ONGs. Em um mundo cada vez mais multipolar, o Brasil não pode se dar ao luxo de ficar de fora das principais discussões e iniciativas geopolíticas.



Fonte: http://nzchinasociety.org.nz/29635/the-one-belt-one-road-initiative-a-new-chinese-development/

***

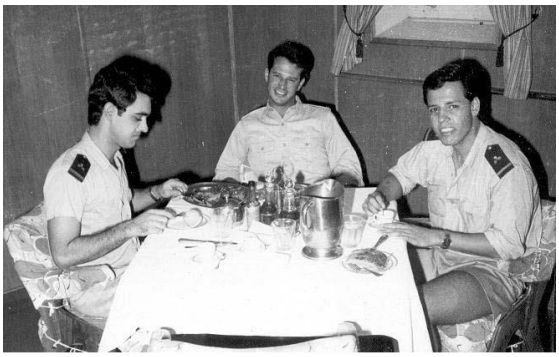
O MEU SAUDOSO GOULART

CFM Marcus Vinicius de L. Arantes
1OM (Eng.)
mv-arantes@uol.com.br

A maior parte do meu tempo na Marinha Mercante foi na outrora denominada Frota Nacional de Petroleiros, a nossa saudosa FRONAPE. Estive por lá de 1965 até o início de 1970, com maior tempo de embarque no **Presidente João Goulart** (depois rebatizado como **Campos Salles**). Era um tempo em que navios do porte do Goulart, de 32.000 TDW, eram chamados de "supertanques".

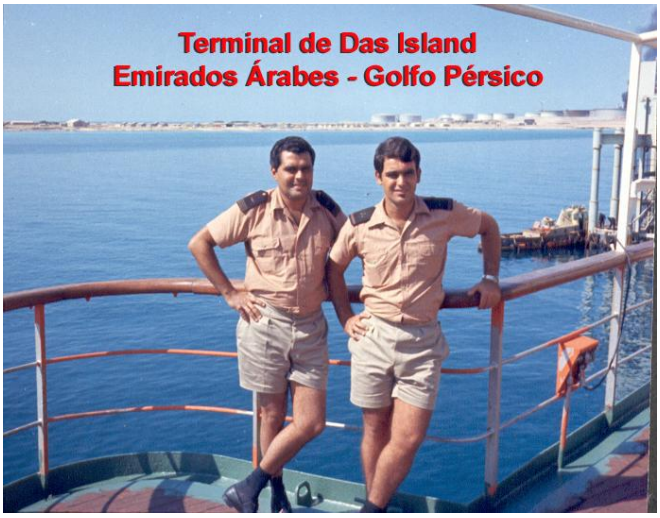
Eram nove os "supertanques" da frota da empresa, todos praticamente do mesmo porte, cujos valores oscilavam entre 31 e 34 mil toneladas. Eram os classe "Presidentes", com propulsão de turbina a vapor. Quatro deles eram holandeses construídos pela Verolme (**Washington Luís, Dutra, Getúlio** e **Juscelino**); três japoneses (dois construídos pela Nippon Kokan de Tsurumi – **Deodoro** e **Floriano** e um construído pela Ishikawajima - **Wenceslau**). Os mais novos da classe eram os dois iugoslavos **João Goulart** e **Epitácio**, fabricados pelo Brodogradiliste 3 Maj, de Rijeka. Todos esses navios entraram em serviço no início dos anos 60.

Eram navios de duas superestruturas. Uma a meia-nau onde se localizavam o camarote do comandante, os camarotes e o salão dos oficiais de convés além do passadiço e os demais compartimentos contíguos. Na superestrutura de ré ficavam o camarote do chefe de máquinas, os camarotes e o salão dos oficiais de máquinas, o salão de refeições, cozinha e alojamento dos demais tripulantes. Os dois iugoslavos eram os de instalações de melhor acabamento. Os camarotes eram amplos, revestidos com lambris de madeira e com banheiro privativo. Comandava o Goulart o CLC José de Albuquerque Alves. Fora buscar o navio na Iugoslávia e permaneceu como seu comandante durante longos anos. Seu aspecto sisudo aliado à austeridade o fazia temido por muitos. Gostava muito de mim o Albuquerque. Faleceu há poucos anos aos 106 anos de idade. A tripulação era praticamente fixa com poucas variações



N/T PRESIDENTE JOÃO GOULART - Salão de refeições (1967)
Vinicius (3º Maq), Sandro Toldi (1º Pil) e Almir (3º Maq)

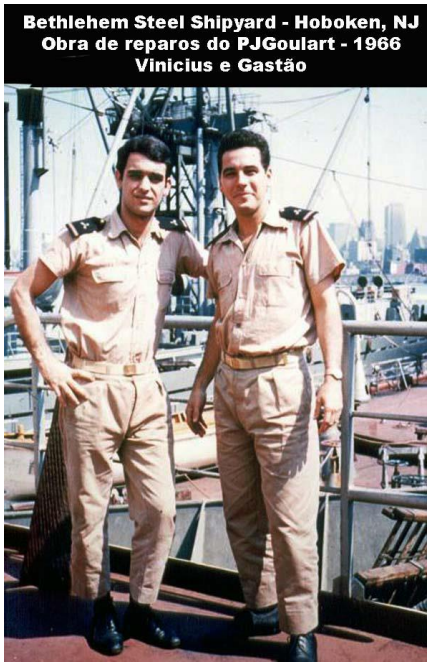
na sua composição, a maioria eram substituições por motivo de férias. Formávamos um grupo bastante coeso e com forte ligação de amizade. Na função de Imediato passaram por lá o Aloisio Jardim Viana e o Durval Gama, um amigo com quem ainda mantenho contato nos almoços da "Velha Guarda" e nos encontros anuais do Grupo Pelicano. Dos pilotos que passaram pelo passadiço do Goulart lembro-me do Ferdinando, Raimundo, Jonas e do Luís Carlos Coutinho. O Coutinho, após sair da Marinha Mercante, tornou-se um cartunista e artista plástico de renome com o pseudônimo de Caulos. O Comissário foi o Adelino Lélis dos Santos durante todo o período que lá estive. Grande amigo que aparece comigo na foto ao lado em um terminal do Golfo Pérsico. Dos telegrafistas que por lá passaram lembro-me do Derval, Bezerra e Guilherme.



O Chefe de Máquinas era o Adelson Figueiredo e o 2º Maq o "boa praça" Mário Lucival. Meus companheiros como 3ºs Maqs foram o Almir de Brito Soares e o Gastão da Silva Pereira. Os três ficamos durante muito tempo nos revezando nos serviços de quarto na praça de máquinas do Goulart. Almir formou-se depois em engenharia mecânica e chegamos também a trabalhar juntos na indústria petroquímica. Mora hoje no interior de São Paulo. Com o Gastão, outro excelente companheiro, mantenho contato até os dias de hoje. Foi meu colega de turma na antiga EMMRJ e fez brilhante carreira na Marinha Mercante. Foi professor no CIAGA e ainda exerce atividades ligadas à área marítima.

O Goulart, assim como os demais "Presidentes", eram navios de "carga suja", ou seja, transportavam o petróleo bruto dos centros de exploração para as unidades de refino. A rota mais usual desses navios era o transporte do óleo baiano do Terminal de Madre de Deus (Terminal Alves Câmara – TECAM) para Santos ou para o Rio. Madre de Deus era um pequeno vilarejo no fundo da Baía de Todos os Santos. Além das instalações do TECAM havia mais poucas casas e a que mais despertava o nosso interesse era o Bar da Marinalva onde comíamos uma deliciosa peixada por ela preparada. Em uma das nossas estadias no TECAM em 1967 presenciamos um dos maiores acidentes ocorridos em terminais petrolíferos. O terminal tinha a forma aproximada de um "Y". Uma longa estrutura de concreto avançava pelo mar e se bifurcava em dois piers onde atracavam os navios de "carga suja". Antes, mais próximo da terra, também ligado à estrutura principal havia um píer de atracação de navios de transporte de derivados. Estávamos atracados em um dos piers

recebendo carga quando no outro píer vinha chegando o "Quererá", também da Fronape, para atracação. E aconteceu que, já próximo do píer, o "Quererá" acabou colidindo com a estrutura de concreto do terminal, atingindo a tubulação que estava em operação. Rompida a tubulação, o óleo se espalhou no mar e todo aquele local virou um inferno de chamas. Havia trabalhadores no terminal que foram atirados na água. A tripulação do "Quererá" também começou a abandonar o navio. O mar em volta também estava em chamas, pois o óleo espalhado na superfície queimava. Foram muitas as vítimas fatais



Outra rota comum dos "supertanques" eram os terminais venezuelanos. A maioria dos terminais venezuelanos ficavam nas proximidades do Lago de Maracaibo. O Lago de Maracaibo é uma das maiores fontes de riquezas da Venezuela. Com uma área de 13.000 km², é o maior lago da América Latina e o 23º em extensão do mundo. É a mais importante via lacustre do estado de Zulia. A principal importância do Lago de Maracaibo consiste na enorme riqueza no seu subsolo: o petróleo. Com grandes reservas subterrâneas, esta região é responsável pela grande produção petrolífera do país. Ficavam alí, bem na entrada do Lago de Maracaibo três dos terminais que eram frequentados pelos nossos navios: Puerto Miranda, Punta Palmas e Bajo Grande. Todos bem próximos a cidade de Maracaibo, a segunda maior da Venezuela para onde íamos fazer compras e tomar as boas cervejas venezuelanas que poderia ser a Zulia ou a Regional. No Lago de Maracaibo destacava-se a grandiosidade da ponte que o atravessava – Ponte General Rafael Urdaneda, com quase 9 km de extensão, inaugurada em 1962.

Outro terminal muito frequentado pelos navios da Fronape ficava em Punta Cardón, localizado na Península de Paranaguá, no estado Falcón. O terminal ficava a apenas 4 km da cidade de maior porte da região que é Punto Fijo. Um pouco mais distante dos terminais mencionados ficava outro, em Puerto La Cruz, no estado Anzoategui. Era um terminal bastante movimentado, operado pela Mene Grande Oil Company de Venezuela. Completando o circuito de terminais venezuelanos visitados pela Fronape havia ainda o terminal de Amuay, cidade localizada na baía de mesmo nome e ainda Caripito, capital do estado Monagas. Vez por outra tínhamos um destino diferente dos mais usuais. O Gabão e a Nigéria eram dois deles.

Os "supertanques" passavam por uma revisão anual para manutenção em estaleiros no exterior já que no Brasil não tínhamos diques que os comportassem. O primeiro desses reparos durante o meu período no Goulart foi no estaleiro Bethlehem Steel Shipyard, em Hoboken, NJ, USA. Nos anos seguintes essas obras foram realizadas no Maryland Drydock em Baltimore, MD.

Durante as décadas de 60 e 70 vários navios da FRONAPE foram submetidos à operação de "Jumboizing" ou "Jumborização", termos pelos quais ficou conhecida a obra de aumento da capacidade de carga de um navio. De uma forma geral, esta operação consistia de inserção de uma nova seção após um corte transversal feito geralmente à altura de meia–nau.

O Goulart foi um deles e a sua obra de ampliação foi executada nos estaleiros da Mitsubishi Heavy Industries em Kobe, Japão. Saímos do Rio em 30 de dezembro de 1968 para uma travessia de 23 dias até Jabal Dhana (Arábia Saudita) e Das Island (Emirado de Abu Dhabi), onde o navio recebeu carga para o Japão. Após descarga em Kawazaki, rumamos para Kobe para execução da ampliação. O navio foi desativado e docado no MHI. A tripulação se dividiu – alguns foram para hotéis e nós oficiais alugamos três apartamentos que ficavam no mesmo prédio no Mt. Rokko, um local elevado com uma bela vista da cidade.

As obras duraram cerca de quatro meses e o Goulart ganhou um novo nome: "Presidente Campos Sales". Agora com 50.000 TDW zarpamos para o Brasil em junho de 1969, com escalas para carregamento em Áden (Iêmen do Sul) e Ras Shukeir (Egito). Chegamos ao Rio de Janeiro em agosto. Neil Armstrong já tinha pisado na lua e Gilberto Gil mandava "Aquele Abraço" a todo o Brasil através da música que acabara de ser lançada e que virou um dos maiores "hits" nacionais.

Desembarquei de férias do Goulart (sempre o chamei assim apesar da troca do nome) logo após a chegada do Japão e não mais voltei para ele. Um pouco depois do meu regresso das férias saí da FRONAPE e fui fazer outras coisas na vida. Eu já vinha amadurecendo essa idéia. Mas sempre esteve comigo uma baita saudade dos meus bons tempos do Goulart. Em 1986, cerca de 16 anos após minha saída da Marinha Mercante, eu já exercia minha atividade na indústria petroquímica quando me deparei com um comunicado no jornal que reproduzo abaixo. Doeu muito. Ao meu velho Goulart foi reservado o fim mais inglório para um navio – ser vendido como sucata. Dizem os velhos marinheiros que os navios têm alma - preferem jazer no fundo do mar a serem cortados para virar porcas e parafusos.

Ampliação do PJGoulart - Corte transversal

PETROBRÁS
PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.

ALIENAÇÃO DE NAVIO-TANQUE PRESIDENTE CAMPOS SALLES

A FROTA NACIONAL DE PETROLEIROS - FRONAPE comunica aos interessados que se encontra à venda, no estado, no Porto do Rio de Janeiro, o Navio-Tanque PRES. CAMPOS SALLES com 49.247 tons. de TPB.

2. As instruções indispensáveis ao encaminhamento e ao preenchimento das propostas deverão ser solicitadas à Divisão de Suprimento da FRONAPE, sito na rua Carlos Seidl, 188 - Caju - Rio de Janeiro - sala 331, a partir do dia 08/01/87.

3. Fica por este EDITAL estabelecida a data de 21/01/87 para a entrega das propostas na Sede da FRONAPE, no endereço acima citado, 14:00 horas, quando se processará a abertura na presença dos interessados.

4. O presente EDITAL será publicado no Diário Oficial do dia 08/01/87.

Rio de Janeiro, 29 de dezembro de 1986.

ANTÔNIO JANNUZZI
Chefe da Divisão de Suprimento
COORDENADOR DA COMISSÃO DE ALIENAÇÃO

***

A CONSTRUÇÃO DA MULHER

(A propósito do Dia Internacional da Mulher)

CLC Wesley O. Collyer
wesleycollyer@outlook.com

As mulheres não
deveriam ser educadas,
mas segregadas, já que são causa de horrendas
e involuntárias ereções em santos homens.

Essas são palavras de Sto. Agostinho, tido como uma das maiores personalidades da história universal, o que nos permite começar pela conclusão: a civilização ainda não deu à mulher o simples reconhecimento de igualdade. Nem mesmo as religiões cristãs tratam de igual forma ambos os sexos.

Desde o início dos tempos, as mulheres têm sido tratadas sem que lhes sejam atribuídos o que poderíamos chamar de "direitos humanos da mulher". Como

consequência, tem-se praticado injustiça milenar contra elas, sob as mais variadas formas de violência – física, psicológica, simbólica, legal, sexual, religiosa, maternal e tantas outras – no que se constitui, provavelmente, no mais duradouro crime e menos castigado de toda a História; mas que tem cobrado alto preço para o desenvolvimento da própria civilização.

Embora, registre-se, tenha havido época em que as mulheres tiveram seu momento de prevalecente autoridade. Nas sociedades primitivas todos os trabalhos da agricultura eram feitos pelas mulheres, o que significava autoridade, que se estendeu a outras atividades. A mulher decidia sobre o casamento dos filhos. No Latim arcaico, *monium* significa estado, assunto de alguém. Daí *matrimonium* = assunto da mãe. Todavia, o matriarcado não marcou, no subconsciente coletivo, a importância da mulher na *construção* da humanidade.

Pensadores e sábios – todos homens – tiveram participação nesse crime tão duradouro. Para Pitágoras, um princípio BOM criou a ordem, a luz e o homem; um princípio MAU criou o caos, as trevas e a mulher.

Atribui-se a Aristóteles, tido como o fundador da Biologia, que influenciou a história intelectual do Ocidente por mais de dois milênios, esta pérola do absurdo: "a natureza só faz mulheres quando não pode fazer homens".

O surgimento das religiões monoteístas manteve a condição de inferioridade das mulheres: o ser supremo, ao qual todos deviam obediência era (e é) masculino. Se as leis dos humanos já obrigavam e submetiam, desobedecer um preceito religioso implicava em arder no fogo do inferno por toda a eternidade...

É aterrador o que se lê na Bíblia. Em Gênesis, 1:27, está dito duas vezes que o homem foi criado à imagem de Deus, mas quando se refere à mulher diz apenas "macho e fêmea os criou". Em Gênesis 3:16, Deus diz à mulher: "Multiplicarei grandemente a tua dor e a tua concepção [...] e o teu desejo será para teu marido e ele te dominará". Também em Gênesis 19:8, é narrado o seguinte fato: homens de Sodoma, violadores de meninos, exigiram que Ló entregasse dois jovens que estavam em sua casa. Ló ofereceu suas duas filhas virgens para que eles fizessem com elas "como bom for nos vossos olhos", desde que

nada fizessem aos seus visitantes... Importante: Ló é chamado de "justo" na Epístola II de São Pedro 2:7-8!

A contribuição dos intérpretes das leis divinas, dos "santos" e dos teólogos é de incalculável menosprezo às mulheres como seres humanos, também filhas da Entidade que tudo criou.

Para Santo Agostinho: 1) Não consigo ver que utilidade a mulher tem para o homem, tirando a função de ter filhos".

Martinho Lutero: "Os homens têm tórax grande e largo, quadris estreitos e mais entendimento que as mulheres, que têm tórax pequeno e estreito e quadris largos. Isto significa que elas devem ficar em casa, sentarem-se quietas, cuidar do lar, gerar e criar crianças".

Por muitos séculos considerou-se que os humanos tinham um só sexo: o masculino; as mulheres eram consideradas de fisiologia entre os humanos e os animais. Somente no século XVIII (!), com o iluminismo, a mulher deixou de ser considerada um homem atrofiado e ganhou um sexo e corporeidade própria.

Porém, não terminou aí o martírio do sexo feminino. Somente em 1871, foi extinto oficialmente, no Alabama e em Massachusetts, o direito de os homens baterem em suas mulheres, mas a lei não previa penalidade para os que desobedecessem...

A edição de 1920 da respeitável Enciclopédia Britânica não biografou a cientista Marie Curie, embora ela tivesse recebido dois Prêmio Nobel (o de Física em 1903 e o de Química de 1911). Marie e sua filha Irene, também ganhadora de um Nobel, nunca foram admitidas como membros da Academia Francesa de Ciências...

Em meados do século XX, porém, teve início um movimento de transcendental importância: o feminismo – doutrina social favorável às mulheres, que concede capacidade e direitos reservados antes apenas aos homens. A partir daí o mundo ocidental conheceu uma época sem paralelo com respeito à busca das mulheres pela

igualdade com os homens, naquilo em que podem ser iguais e, ao mesmo tempo, a busca pela diferença naquilo em que devem ser diferentes.

Os últimos cinquenta anos assistiram a avanços nunca imaginados: a partir da década de 1970, temas como discriminação contra mulheres, direitos sexuais, direitos humanos da menina e da mulher mereceram convenções da ONU. Os movimentos sindicais da década de 1980 também contribuíram para muitas conquistas femininas. A Constituição de 1988 deu igualdade jurídica à mulher, que passou a ser considerada tão capaz quanto o homem. Em 1995, também em convenção da ONU, as mulheres foram consideradas (pela primeira vez na história!) seres sexuais e reprodutivos.

Leis importantes foram promulgadas: cirurgia plástica reparadora obrigatória da mama em caso de câncer, licença-maternidade para a mãe adotiva, número telefônico para denúncias de violência doméstica.

Mas somente em 2006 (depois de ser penalizado pela Organização dos Estados Americanos), o Brasil deu às mulheres efetiva proteção contra a violência doméstica: a Lei Maria da Penha.

Outras conquistas foram, dentre outras: obrigatoriedade de que o pré-natal e o parto devem ocorrer no mesmo estabelecimento hospitalar do SUS e a instituição de 180 dias para a licença-maternidade**.**

Conclusão Pode-se afirmar que as mulheres foram as protagonistas das últimas seis décadas. Temas que foram tabus por séculos tornaram-se assuntos diários e foram desmitificados ou passaram a ser avaliados de outro ponto de vista.

Às atividades da mulher foi acrescentada mais uma: a carreira profissional e, com isso, a força de trabalho feminina no Brasil é hoje 45% da população ocupada.

A mulher é a grande responsável por sua própria construção. Os reflexos da dominação física masculina pouco permitiram que os homens ajudassem nessa obra...

Acreditando nelas, o mundo espera com ansiedade a igualdade plena entre mulheres e homens para que seja melhor, mais igual, mais justo.

Parabéns às mulheres por sua própria construção! Parabéns às oficiais e comandantes da nossa Marinha Mercante!

---

* Ex-Presidente da Academia Catarinense de Letras e Artes (acla.org.br) e Doutorando em Direito pela Universidade de Buenos Aires.

***

UMA SIMPLES COINCIDÊNCIA

CLC Rômulo Augustus Pereira de Souza
rotus@uol.com.br

A foto foi tomada em 9/3/2018 pelo amigo e mestre Marcus Vinicius de Lima, professor do CIAGA.

Em fins da década de setenta, estando eu em Porto Seguro, proximidades da Enseada da Coroa Vermelha, visitei um posto da secretaria de agricultura destinado a produção de mudas de espécies nativas para o reflorestamento da região. Já então o sul da Bahia experimentava um processo acelerado de devastação por madeireiras e carvoarias que alimentavam os fornos das usinas metalúrgicas.

Então, ciceroneado por funcionário, ao percorrer os canteiros deparei com um viveiro de mudas da árvore símbolo do Brasil e primeira vitima do desmatamento das nossas florestas. E me dei conta do simbolismo existente naqueles pequenos arbustos nascidos no local onde se encontra o antigo padrão de descoberta trazido pelos descobridores portugueses. A ideia de levar alguns comigo para o Rio de Janeiro precisou vencer a resistência do encarregado, que, a final, cedeu-me as três mudas que coloquei no carro do jeito que deu.

Pensava em doá-las à Escola de Marinha Marcante, então CIAGA e atual EFOMM, localizada na Avenida Brasil – legitima herdeira da Escola de Sagres -, então sob o comando do Contra-Almirante Nahyrton Amazonas, Almirante de decisões marcantes e desassombradas. Que anos depois, como almirante iria protagonizar o famoso incidente com Leonel Brizola, ao recusar cumprimenta-lo em evento oficial.

Assim que, retornando ao Rio de Janeiro, levei as mudas para a casa dos meus pais, em cujo quintal ficaram por algum tempo, até que me comunicasse com o C. Alte. Nahyrton Amazonas e fizesse a oferta das mudas, relatando a procedência das mesmas.

Não demorou que uma viatura da Marinha viesse busca-las para serem plantadas em solo compatível com a procedência e linhagem. Nunca mais as vi e raramente voltei a pensar no episódio, até que:

Em princípios de março visitei a antiga casa de meus pais, na Rua Grão Pará, no Engenho Novo. Nessa ocasião minha sobrinha fez questão de que eu fosse ver a imensa tamarineira que lá existe, ficando eu impressionado com as dimensões do gigante, cujo tronco, dois homens não abraçam.

Eis no que se tornara o pequeno graveto de trinta centímetros plantado por meu irmão e eu no final dos anos trinta do século passado, tendo eu então sete anos de idade e meu irmão Lucius nove.

De volta à Teresópolis, onde resido, veio a ideia de escrever sobre as árvores que plantei durante a minha vida. Assunto sobre o qual, descobri surpreso, jamais dedicara sequer uma linha.

Com tal propósito, em seis de março de 2018, telefonei para o CIAGA, indagando da gentil atendente de que forma poderia obter informações sobre três árvores de pau Brasil e se ainda lá estavam. Assegurou-me desde logo que ao menos uma delas existia junto ao Bloco B do Comando. Onde, por coincidência, a havia visto dias antes, ficando surpresa ao saber de que árvore se tratava. Acrescentou que nela existe uma placa homenageando determinado aluno do CIAGA, pratica comum da Escola. Sobre outras árvores da mesma espécie não soube adiantar se existiam e onde poderiam estar.

Animado pela orientação, telefonei ao amigo Vinicius, professor do Ciaga pedindo que investigasse melhor e me enviasse fotos das árvores pau-brasil porventura lá existentes.

No dia seguinte recebi a mensagem que segue, acompanhada da foto que ilustra o artigo:

Meu nobre Comandante,

Vi hoje sobre o assunto do pau-brasil no CIAGA. Dei uma olhada nos arredores do prédio do comando e não vi nenhuma placa e identificação das árvores. Como eu não poderia reconhecê-la procurei o encarregado da jardinagem e ele foi comigo onde está plantada uma delas. É essa que fotografei em 2 ângulos. Ela está a bombordo do prédio do comando, bem próxima ao estacionamento privativo do comandante (o carro dele aparece na foto).

Perguntei ao encarregado se havia mais duas árvores além daquela e ele me disse que havia mais uma, lá próximo do campo de futebol que estava tombada no solo em consequência do último vendaval que assolou o Rio. Foi terrível aqui. Árvores de troncos enormes foram arrancadas.

Disse-me ele que essas eram as 2 únicas árvores de pau-brasil do CIAGA e ele não se lembra de ter havido uma terceira.

Aí vão as fotos. Espero ter ajudado. Forte abraço. Vinicius.

E agora vem a coincidência. Mais uma da longa lista que tem ponteado minha vida ao longo dos seus quase noventa anos:

A data da visita à casa de meus pais e que me decidiu a escrever estas linhas, foi a da recente tempestade que assolou o Rio de Janeiro. Durante a qual, o vento (Caju) – antigo pesadelo dos oficiais de serviço nos navios fundeados na Baia da Guanabara -, havia derrubado várias árvores no CIAGA. O pau-brasil doado há quase quarenta anos foi uma das vitimas.

Vida Longa à sobrevivente!

Ao final a intrigante pergunta:

Por qual razão, depois de quarenta anos eu teria pensado nelas exatamente naquele dia?

Pau-brasil -, Paubrasilia Echinata lam – A Ibirapitanga dos índios -, vive em média 300 anos atinge de 10 a 20 metros e seu tronco tem diâmetro de 40 a 80 cm. Árvore da categoria das leguminosas reproduz-se por sementes em vagens não comestíveis. Insuperável para a confecção de arcos de violino. Ainda sob ameaça de extinção.

***

EQUAÇÃO DO CARÁTER E DA ÉTICA

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

Equação de A-Khwarizmi

Perguntaram ao grande matemático árabe Al-Khwarizmi como era possível mensurar o ser humano. Ele respondeu:

- Se tiver caráter, moral e ética então ele é =1
- Se também for belo, acrescente 0 e será =10
- Se também for rico, acrescente mais 0 e será =100
- Se também for de uma família nobre, acrescente mais 0 e será =1.000

Contudo, se ele:

- evitar caminhar pelas ruas da humildade, sentir-se sempre altivo, sem dobrar seus joelhos e tampouco elevar seu pensamento ao Altíssimo;
- não tiver empatia para entender as diferenças de cada um;
- procurar tirar proveito pessoal de situações, usando seus companheiros de jornada;
- desmerecer e desqualificar os mais próximos no sentido de promover-se pessoalmente;
- desconsiderar seus superiores por achar-se melhor e subjugar seus subordinados, por entender que ocupa uma posição superior e privilegiada;
- não respeitar a ordem hierárquica e com venal sutileza omitir e guardar para si informações privilegiadas que caberiam ao seu grupo de trabalho;
- corromper-se facilmente por meras palavras em seus ouvidos, sem ao menos procurar contemplar, discorrer e aprofundar-se na veracidade dos fatos;
- fizer julgamentos precipitados sem ao menos ouvir ou assistir a outra parte;
- facilmente polarizar-se e sempre posicionar-se no lado cômodo, segundo a sua conveniência;
- aceitar a lira da bajulação para respirar soberba e exalar veneno;
- alinhar-se com autoridades e poderosos no sentido de achar que com essa providencia promove um engrandecimento de sua imagem;

- não tiver força moral e coragem para olhar nos olhos, desculpar-se e reconhecer seus tropeços e fracassos;
- for intempestivo, discorrer sobre os colegas com palavras torpes e rudes;
- for por demais petulante a ponto de evitar o contato e a convivência com pessoas ou grupos que julga inferiores, pelo simples fato de que, assim procedendo, degrada sua imagem sobremaneira;
- chamar para si os louros da vitória, quando tudo foi conquistado com o esforço de todo um grupo ou se fizer de mártir, quando os fatos não lhe são favoráveis;
- com sua visão egoísta e obscura, jamais se sentir superado pelos colegas, sem admitir que seus condescendentes sempre serão melhores;
- aproveitar-se de situações delicadas, frágeis e transitórias de outrem para articular vantagens para si ou em proveitos pessoais e/ou a favor de seu nome e imagem;
- agir com egoísmo, sem pensar nos outros, sem reconhecer as virtudes dos mais próximos. Não compartilhar benesses, oportunidades e tampouco compartilhar as vitórias dos colegas;
- explorar a subserviência dos outros, portando-se como figura ímpar e central e admitindo que o mundo gira em torno de si;
- assumir posições e emitir opiniões, sem, no entanto, medir suas ações e, com isso, dissimular injúrias e divulgar informações a despeito de bases concretas;
- exaustivamente declinar na primeira pessoa "eu" sempre vomitando vantagens e conquistas, sem levar nenhuma palavra de incentivo aos jovens e seguidores que despontam para o trabalho;
- no intuito de defender-se, acusar a esmo, apontar culpados com extrema facilidade e tentar transferir sua responsabilidade como resposta;
- agredir e comportar-se mal em público e, no entanto, covardemente, procurar justificar-se confidencialmente;
- roubar ideias de outrem, visando crescimento pessoal e/ou manipular pessoas para ostentar-se em uma falsa imagem;
- prestar um bem na intenção futura de auferir vantagens, subverter e/ou cobrar vantagens com a mão oposta, por conta de suas ações;
- omitir-se e/ou calar-se quando em nome da justiça e da verdade deveria opinar, intervir e defender;
- for extremamente orgulhoso, sem hombridade de reconhecer os limites de sua posição e sem a devida coragem de retratar-se;
- defender sua verdade relativa e fantasiosa, consubstanciada nas aparências com palavras soltas e repetições enfáticas;
- não se valer pelo que é, mas, sim, pelo que parece ser;
- fizer extrema apologia da própria imagem e articular contatos, em benefício próprio, no sentido de forçar a manipulação, edição, publicação ou divulgação de matérias em periódicos, boletins ou revistas.

- subverter sua identidade forçando sempre parecer o que não é. Dissimulando ciúmes, ira, egoísmo e torpeza.
- até mesmo, no alto de suas décadas de vida, não servir de exemplo e tampouco acercar-se dos mais jovens para passar-lhes lições de vida e sabedoria...

Então, este ser humano está moralmente desfeito, posto que tudo que conquistou não valeu de nada. Perdeu o 1 que corresponde ao caráter, à moral e à ética. Nesse caso, não existe valor e restarão apenas os zeros.

Texto extraído do livro *Human diseases*, do soviético Rasec Oriet Radnog.

***

O Centro dos Capitães parabeniza o Contra-Almirante Gilberto Cezar Lourenço, que nesse mês completou sua função no cargo de Assistente da Marinha do Comando da Escola Superior de Guerra, deixando o legado do dever cumprido com excelência. Ao caro Alte. Lourenço, nossas mais sinceras homenagens.

PRÓXIMOS EVENTOS

Almoço Mensal do CCMM

Data: 16 de maio
Local: Restaurante Boulevard. Rua Visconde de Inhauma, 62. Centro. Rio de Janeiro-RJ.
Adesão: R$43,00/Kg (buffet a quilo)

Almoço em Homenagem a Cmt Dayse – primeira comandante de um navio Porta Containers da Marinha Mercante Brasileira
Data: 20 de junho
Local: Restaurante do Hotel Windsor Guanabara. Av. Pres. Vargas, 392 - Centro, Rio de Janeiro – RJ.

CARTAS DOS LEITORES

5/01/2018

"Excelente revista!"

(Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, Diretor de Portos e Costas)

15/12/2018

"Está EXCELENTE!!!! BZ!"

(Almirante-de-Esquadra Eduardo Bacelar Leal Ferreira, Comandante da Marinha)

12/12/2017

"É sempre muito boa a leitura e as histórias são fantásticas!"(CLC Raimundo Nonato G. Bentes, Transpetro)

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

EDITORIAL

Centro dos Capitães da Marinha Mercante
Av. Rio Branco, 45, sl 1907/1908 | 2518-1638
presidencia@centrodoscapitaes.org.br

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

FACILIDADES CCMM

Assistência Jurídica

Temos convênio com um colega advogado que poderá prestar assistência aos nossos associados mediante remuneração com considerável desconto.
CLC Carlos Alberto G. Cardoso

Assistência Ortopédica

CLÍNICA EFFETIVA - Odontologia, Ortopedia e Traumatologia - Médico Resp. - Dr. André de Souza Lima

Medicina do Esporte, Perícia Judicial. Desconto de 30% sobre a consulta particular. Convênio com a UNIMED e AMIL DENTAL
Av. N. Sª de Copacabana, 807 / 406.
Tel.: (021) 2549-9552

www.clinicaeffettiva.com.brsouzalima a@terra.com.br

LIVROS

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

"O **Comandante Bahia**" - Carlos Nardin - R$40,00

"Empurrando Água" - Antônio Haylton Figueiredo - R$ 40,00

"Torpedo - O Terror No Atlântico" - Marcus V. Arantes - R$50,00

"Meu Pequeno Grande Mundo" - Marcus V. Arantes - R$50,00

"Marinheiras e Brejeiras" - Francisco Gondar - R$ 10,00

BRINDES

Boton com logotipo do CCMM – R$ 5,00

Camisa polo –P/M/G- R$ 45,00

Boné com logotipo do CCMM – R$ 18,00

Caneca de cerâmica com galão de CLC – R$ 27,00