

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR • Nº 38 • janeiro de 2014

• Revista UNIFICAR chega a maioria
cada vez mais renovada
ENGLISH VERSION

• Há 20 anos Mercantes paralisaram a
Ponte Rio-Niterói para protestar contra
a Revisão Constitucional
ENGLISH VERSION

• Seminário em Rio das Ostras destaca
a importância na formação sindical
dos jovens na Marinha Mercante

unificar



TEMOS VAGAS

**Acordo assinado por CONTTMAF,
FNTTAA, SINDMAR e demais
sindicatos contribui para geração de
vagas para embarque de praticantes**

VAGAS NO HORIZONTE

ENGLISH VERSION

SEMINÁRIOS DO SINDMAR



Promovendo conhecimento, consciência e união de classe para garantir e ampliar nossas conquistas

Clique em www.sindmar.org.br e saiba os novos locais e datas dos Seminários do SINDMAR

Filiado a



Investindo em pessoas



Sumário

CAPA

Protocolo de entendimentos assinado em novembro por CONTTMAF, FNTTAA, SINDMAR, outros Sindicatos e Petrobras vai possibilitar abertura de vagas para embarque de praticantes	68
ENGLISH VERSION	72

CRÔNICA DE UMA MORTE ANUNCIADA

Seção “De olho na Mídia” analisa a qualidade das notícias publicadas nas grandes publicações e anuncia a morte dos jornais .. 12

SINÔNIMO DE SUCESSO

SINDMAR recebe novos visitantes que ficam impressionados com as instalações do Centro de Simulação Aquaviária..... 16

BOM EXEMPLO

O adeus do americano que dedicou mais de 50 anos à causa sindical e criou centro de treinamento que inspirou o CSA 18
ENGLISH VERSION 20

AMORES MARINHEIROS

Livro de Edson Areias, lançado no SINDMAR, conta histórias saborosas de quem passou grande parte da vida no mar 22

PRONTOS PARA O MERCADO

Parceria SINDMAR, Fundação Homem do Mar e PUC-Rio forma primeira turma de pós-graduação do curso MBA QSMS .. 25

QUEM NÃO SE COMUNICA?

UNIFICAR, que já foi boletim, jornal e hoje é revista, completa mais de 20 anos de constante evolução 28
ENGLISH VERSION 38

DIA DO MARÍTIMO

Comunidade marítima comemora data mais uma vez e tema é o Desenvolvimento Sustentável 44

É CAMPEÃO

Lucas Mesquita, aluno do 2º ano da EFOMM, vence campeonato mundial de vela realizado no Rio de Janeiro..... 49

ACONTECEU, VIROU MANCHETE

Marítimos estiveram à frente das manifestações que pararam o Rio de Janeiro em protesto contra a Revisão Constitucional 52
ENGLISH VERSION 58

NOVOS RUMOS, NOVAS LIDERANÇAS

Com a participação de mais de 200 delegados, a maior da história, a Conferência da ITF Américas também se destacou pela participação de mulheres e jovens..... 62
ENGLISH VERSION 66

PARCERIA E PARTICIPAÇÃO

Empresas de navegação se reúnem no SINDMAR para unificar procedimentos sobre responsabilidade, regulamentação e novas especificações..... 74

MUITAS FELICIDADES, MUITOS ANOS DE VIDA

SINDMAR realiza almoço de comemoração dos 80 anos do Centro de Capitães da Marinha Mercante..... 76

COISA PRA SE GUARDAR

Pelicanos Mercantes se reúnem em Angra dos Reis e fazem mais um encontro para ninguém botar defeito 78

APAIXONADOS POR MOTOS

Mercantes em Pernambuco criam motoclub *Filhos de Poseidon* e contam como começou a paixão 82

50 ANOS DE 63

Os 50 anos de formatura da turma Navio-Escola Alegrete da antiga Escola de Marinha Mercante do Brasil 85

O FÃ DAS “PRETINHAS”

Marítimo aposentado reconhece a importância dos computadores, mas não abre mão da velha máquina de escrever 86

ENCONTRO DE GERAÇÕES

16º Seminário do SINDMAR, realizado em novembro em Rio das Ostras, marca o encontro de antigas e novas gerações de Mercantes 88

E MAIS

Editorial.....	4
Editorial (ENGLISH VERSION).....	6
Aviso aos Navegantes	9
Acordos Coletivos.....	10
Tábua das Marés (ENGLISH VERSION)	15
Visitas a Bordo	98
Diário de Bordo	100
Mantendo a proa.....	104
Cartas.....	105
Última Página.....	106



Editorial

O rei está nu!

Severino Almeida
Presidente do SINDMAR



English
version on
page 6



Até as pedras do cais sabem que nunca houve o desequilíbrio entre oferta e demanda por Oficiais Mercantes brasileiros no nosso mercado de trabalho, na forma que alardeava a armação instalada no Brasil. O que ficou patente agora, até para estas pedras, é que todo o alvoroço criado com o soerguimento do setor naval brasileiro, no que se refere a aumento de frota de bandeira nacional, não foi pífio. Foi irreal. A frota nacional privada ou estatal, com bandeira brasileira, continua a decair em número e tonelagem e o que tem crescido são os afretamentos em bandeiras estrangeiras, o que por si só gera o problema prático na geração de vagas para a praticagem de alunos e alunas.

Este é um fato que não tem sido destacado pela imprensa especializada de nosso setor, muito menos pela grande mídia. Falta-nos armadores e navios nacionais, temos dito!

Este fato deveria receber de nosso governo um olhar mais atento, recheado com muita reflexão. A Transpetro tem com seus navios de bandeira brasileira a menor frota de sua história, aspecto que nem ela esmera-se em observar, permitindo-se confundir o público somando aos mesmos os navios de bandeira estrangeira. Pior, não há perspectiva de melhora, já que o Promef nem de longe dá o retorno que se esperava desde a contratação do primeiro lote de navios no histórico 31 de janeiro de 2007. A curva de aprendizado que justificava o custo de construção dos primeiros navios não dá sinais de trégua, talvez porque o período eleitoral seja por natureza insaciável em sua fome por projetos e custeio. Os últimos navios contratados continuam com preços absurdamente altos. Os marítimos terminam por pagar a conta, ouvindo com a desfaçatez de sempre que não há recursos. A iniciativa privada há muito que perdeu a



A via crucis vivenciada pelos alunos e alunas que aguardam ou aguardaram vagas em navios para suas praticagens nestes últimos dois anos expõe muito mais do que a agonia de suas ânsias, além de todas suas consequências.

vergonha por sua insaciabilidade por reivindicar vantagens, isenções ou condições especiais. De retorno social nada, tendo em vista que esforço é contínuo no intuito de nos ver fora de seus navios, estrangeiros ou não.

Não somos apologistas do caos, mas, em nada nos ajuda não apontarmos que estamos necessitando com alguma urgência de mudança de política para a nossa Marinha Mercante. É mais do que razoável uma discussão sobre reduzir ou temporizar sua submissão à política para a Construção Naval. É evidente que com o custo para a construção de navios em estaleiros nacionais – sem olvidarmos do real interesse destes construtores voltados para plataformas e congêneres – o futuro da Marinha Mercante nacional está com água aberta.

Nós, marítimos, temos que ter em mente a relação de causa e consequência. Não nos cabe, nem seria ra-

zoável esperar, solução para o atual quadro através de Acordos Coletivos de Trabalho. Os termos acordados para as nossas relações de trabalho não são causa nem solução para os problemas da Marinha Mercante nacional. São consequências.

Destacamos que no atual cenário não são apenas os riscos e desconforto de termos a maior parte de nosso mercado de trabalho garantido justamente em navios estrangeiros, pelo menos enquanto perdurar a RN 72. A questão maior é a falta de perspectiva de se ter frota e armadores nacionais a altura de um Brasil que todos nós desejamos desenvolvido, além de gigante pela própria natureza.

Ao encerrarmos esta mensagem lançamo-lhes as nossas já tradicionais saudações marinheiras, além do desejo de que tenham todos uma agradável e proveitosa leitura. ■

Severino Almeida Filho





Editorial

The King is naked!

Severino Almeida
SINDMAR President



Even the quay stones know that there's never been an unbalance between supply and demand of merchant officers in our labor Market, the way that shipowners operating in Brazil blared. What became evident, even for the quay stones, is that all the fuss – created by the uprising of the Brazilian shipbuilding industry in relation to the growth of the Brazilian flag fleet - was not lowermost. It was unreal. The national fleet - state owned or private - flying the Brazilian flag, keeps on decaying, in number of units and tonnage, while chartering of foreign vessels keeps growing, a fact that generates the problem for the training programs on board thus affecting our cadets.

And this is a fact that is not being highlighted by the specialized media, and even less, by the great media. We lack Brazi-

lian shipowners and Brazilian vessels, we have said often!

This fact should deserve a more attentive regard, stuffed with a lot of reflection, from our Government. TRANSPETRO with its Brazilian flag ships has the smallest fleet of its whole existence, an aspect that TRANSPETRO officials do not wield to observe but consent to confuse the public by adding to these Brazilian ships, those of foreign flags. What is worse is that there is no perspective of amelioration as PROMEF is far out from the return it expected since the contract of the first batch of ships, on the historical January 31, 2007.

The learning curve that justified costs for building the first ships gives no signs of truce, probably because the electoral period is, by nature, insatiable in its anger for projects and financing. The last ships that were

The via crucis experienced by cadets awaiting or that were awaiting posts on board to accomplish their training period in the last two years brings more light than the agony of their anxiety, besides all its consequences.

contracted still bear absurdly high costs. Seafarers, at the end, are to pay for the bill as they listen one to affirm, with the usual shamelessness, that financial resources are not available. The private sector has lost the shame for its insatiability to vindicate by privileges, exemptions or special conditions; No social feed back, once their continuous effort aims at shoving us, Brazilians, out of their ships, either be they foreign or not.

We are not apologists of the chaos but it is of no help to refrain from pointing up that we are in need – with some urgency- of a change of politics for our Merchant Marine. It is more than reasonable a discussion about reducing or timing its submission to the shipbuilding politics. It sounds evident that due to the cost for building ships in natio-

nal shipyards – without disregarding the real interest of these shipbuilders on oilrigs and akin- the future of Merchant Marine goes torn hull.

We, seafarers, have to bear in mind the relation of cause and consequence. It is not for us, neither would it be reasonable, to wait for a solution for the actual scenario by force of collective bargaining agreements. The terms agreed for our labor relations are not the cause neither the solution for the problems of the Merchant Marine. They are their consequence.

As we end his message we send you our traditional *salty greetings* besides the wish that you all may have a pleasant and profitable reading. ■

Severino Almeida Filho





Revista UNIFICAR Publicação do SINDMAR

Sede: Av. Presidente Vargas 309/14º, 15º e 16º andares
Centro, Rio de Janeiro/RJ • CEP 20040-010
Tel. (21) 3125 7600 Fax (21) 3125 7640
www.sindmar.org.br • sindmar@sindmar.org.br
E-mail revista: imprensa@sindmar.org.br
Blog: revistaunificar.blogspot.com



DIRETORIA SINDMAR

PRIMEIRO PRESIDENTE Severino Almeida Filho
SEGUNDO PRESIDENTE José Válido Azevedo da Conceição
DIRETOR-SECRETÁRIO Odilon dos Santos Braga
PRIMEIRO DIRETOR FINANCEIRO Nilson José Lima
SEGUNDO DIRETOR FINANCEIRO Jailson Bispo Ferreira
DIRETOR DE COMUNICAÇÃO Paulo Rosa da Silva
DIRETOR PROCURADOR Marco Aurélio Lucas da Silva
DIRETOR DE EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO PROFISSIONAL José Nilson Silva Serra
DIRETOR DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS Darlei Santos Pinheiro
DIRETOR DE PREVIDÊNCIA SOCIAL Nelson Nunes

Delegacia Regional de Aracaju
Avenida Rio Branco, 186, salas 1009 e 1010
(Edifício Oviêdo Teixeira)
Centro, Aracaju, SE
CEP: 49018-900
Tel.: (79) 3021-0259
E-mail: secretariase@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Belém
Avenida Governador José Malcher, 168,
salas 201, 218 e 219
(Centro Empresarial Bolonha)
Nazaré, Belém, PA
CEP: 66035-100
Tel.: (91) 3345-3460 e (91) 3345-3461
Fax: (91) 3345-3459
E-mail: secretariapa@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Cabedelo
Praça Getúlio Vargas, 79
Centro, Cabedelo, PB
CEP: 58310-000
Tel.: (83) 3228-2600
Fax: (83) 3228-2921
E-mail: secretariapb@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Fortaleza
Rua Oswaldo Cruz, 1, salas 1601 e 1602
Meireles, Fortaleza, CE
CEP: 60125-150
Tel.: (85) 3242-5951
E-mail: delegadoce@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Macaé
Avenida Elias Agostinho, 340, salas 805 e 806
(Edifício Petroffice)
Imbetiba, Macaé, RJ
CEP: 27913-350
Tel.: (22) 3311-6645
E-mail: secretariamc@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Paranaguá
Rua Rodrigues Alves, 800, sala 402
Costeira, Paranaguá, PR
CEP: 83203-170
Tel.: (41) 3422-0703
E-mail: delegadopra@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Pernambuco
Avenida Barão de Souza Leão, 425, sala 906
Boa Viagem, Recife, PE
(Empresarial Pontes Corporate Center)
CEP: 51030-300
TEL: (81) 3019-0294
EMAIL: secretariape@sindmar.org.br

Delegacia Regional do Rio Grande
Rua Conde de Porto Alegre, 107
Rio Grande, RS
CEP: 96200-330
Tel.: (53) 3231-8185
E-mail: secretariars@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Santos
Avenida Ana Costa, 79, conjunto 62
Gonzaga, Santos, SP
CEP: 11060-001
Tel.: (13) 3232-2373
E-mail: delegadosp@sindmar.org.br

Delegacia Regional de São Luís
Rua Saavedra, 183
Centro, MA
CEP: 65000-001

Delegacia Regional de Vitória
Rua Professor Almeida Cousin, 125,
salas 401, 402 e 422
Enseada do Suá, Vitória, ES
CEP: 29050-565
Tel.: (27) 3327-6688
E-mail: secretariaes@sindmar.org.br

FILIADO À



EXPEDIENTE

EDIÇÃO Assessoria de Comunicação do SINDMAR JORNALISMO • **Editor-executivo e repórter:** Paulo Cezar Guimarães • **Repórter:** Priscila Buares • **Repórter colaborador:** João Theodoro • **Fotos:** André Prado • **Edição de arte e diagramação:** Silvío Tiriba • **Revisão de texto:** Shirlei Nabarrete Nataline • **Versão em inglês:** Edson Areias • **Capa:** Cláudio Duarte • **Impressão:** WalPrint Gráfica • **Tiragem** de 13 mil exemplares
Os artigos assinados são de responsabilidade dos autores



Aviso aos Navegantes

Com a finalidade de capacitar/habilitar nossos associados, a fim de permitir um melhor aproveitamento no mercado de trabalho, localizamos as seguintes gestões junto à DPC e a Transpetro, em 2013:

SOLICITAÇÕES À DPC:

- Alterar o tempo de embarque para que os Oficiais que exercem a função de Capitão de Manobra possam revalidar seu certificado de competência.
- Introduzir cursos no currículo de formação de Oficiais com o propósito de melhorar sua qualificação/habilitação.
- Avaliar a possibilidade de que os Praticantes de Máquinas (POM) possam realizar o seu programa de estágio em FPSO/FSO/Plataformas autopropulsadas.
- Abrir um curso EBPQ extra PREPOM a fim de permitir que Oficiais/Eletricistas possam embarcar nesses tipos de navio-tanque.
- Estabelecer um critério para indicação de Praticantes para realizarem programa de estágio baseado na ordem cronológica de término do curso de formação/adaptação/acesso.
- Autorizar a realização de Estágio Supervisionado em navios de bandeira estrangeira com Comandante/ Chefe de Máquinas brasileiros.
- Criar uma Certidão de Tempo de Embarque a fim de que os Capitães de Manobra pudessem consolidar suas manobras em um único documento.
- Autorizar que Empresas Credenciadas possam ministrar o curso de proteção (EBPC) a fim de certificar aquaviários na Regra VI/6, exigência que entrou em vigor a partir de 01/01/2014.

SOLICITAÇÕES À TRANSPETRO:

- Utilizar o “Camarote do Armador” para receber Praticantes de Náutica e Máquinas (PON/POM), o que aumentaria a oferta de vagas para o Programa de Estágio, necessário à conclusão do curso e consequente certificação.
- Alterar o Edital do Processo Seletivo, no sentido que seja exigido o curso EBPQ ou EBGL. Caso tal alteração seja implementada, um maior número de

aquaviários poderá participar do referido Processo Seletivo.

- Retificação no Edital Processo Seletivo Público Transpetro nº 01/2013

Após questionamento ao Edital do Processo Seletivo Transpetro nº 01/2013, efetuado pelo SINDMAR por meio do Ofício nº JNSS/Ivs – 0968/2013 e via e-mail, o setor jurídico da empresa Transpetro, após as devidas análises, resolveu atender a solicitação do SINDMAR e retificou o referido edital, o qual foi publicado no DOU nº 245, seção 3, de 18 de dezembro de 2013 e passou a ter a redação a seguir especificada, permanecendo inalterados seus demais itens e subitens:

Onde se lê:

4.4.2.1 – Para 2ON:

- EROG;
- EFNT OU EBPQ E EBGL;
- ECIN OU ECIA;
- Certificado de Habilitação Mod. 1031;
- CIR;
- RG OU CPF

Leia-se:

4.4.2.1 – Para 2ON:

- EROG;
- EFNT OU EBPQ OU EBGL;
- ECIN OU ECIA;
- Certificado de Habilitação Mod. 1031;
- CIR;
- RG OU CPF ; e

Onde se lê:

4.4.2.2 – Para 2OM:

- ECIN OU ECIA;
- EFNT OU EBPQ E EBGL;
- Certificado de Habilitação Mod. 1031;
- CIR;
- RG OU CPF

Leia-se:

4.4.2.2 – Para 2OM:

- ECIN OU ECIA;
- EFNT OU EBPQ OU EBGL;
- Certificado de Habilitação Mod. 1031;
- CIR;
- RG OU CPF

Essa iniciativa do SINDMAR permitirá que um maior número de Oficiais seja beneficiado e tenha condições de participar do Processo Seletivo.



Todos os Acordos Coletivos de Trabalho foram assinados com empresas após manifestação, em votações realizadas a bordo e em terra, e aprovação dos representados do SINDMAR. Os arquivos em PDF dos ACTs foram enviados para as respectivas embarcações das companhias diretamente relacionadas aos acordos firmados na ocasião das assinaturas para ampla consulta e devido uso por todos os representados.

APOIO MARÍTIMO

ASSOCIAÇÃO: ABEAM

DE: 1º de fevereiro de 2012

ATÉ: 31 de janeiro de 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: As remunerações e demais valores praticados foram reajustados em 7,13% a partir de 01/02/2012, com 40% de adicional de insalubridade e de periculosidade, correção salarial de 1,5%, com reposição integral do INPC acumulado no período, bônus mensal de 3% por tempo de empresa, crescendo-se 1% ao bônus de cada ano completo de empresa, além da prática do regime de trabalho de 1x1.

EMPRESA: GALÁXIA MARÍTIMA

DE: 1º de setembro de 2012

ATÉ: 31 de agosto de 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: A prática do regime de trabalho de 1x1 com período máximo de embarque em 28 dias.

EMPRESA: NORSUL

DE: 1º de agosto de 2013

ATÉ: 31 de julho de 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: As mulheres do mar gestantes, após comunicação da gravidez, passam a receber a soma das parcelas da soldada base, adicional de insalubridade, etapa, adicional noturno e horas extras, dentre outros. A empresa se comprometeu a aderir ao Programa Empresa Cidadã, instituído pela Lei 11.770, de 09/09/2008, que prorroga a licença-maternidade por mais 2 meses.

APOIO PORTUÁRIO

EMPRESA: BARCAS S/A

DE: 1º de janeiro de 2013

ATÉ: 31 de dezembro de 2013

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: A empresa concederá, nos termos convencionados, 50% da gratificação de Natal, prevista na legislação pertinente, além do fornecimento de um Seguro de Vida obrigatório e gratuito, a manutenção do pagamento de reembolso ao marítimo a título de Auxílio Creche, por filhos ou dependentes com idade de até 6 anos e, para o Segundo Oficial de Máquinas, o pagamento mensal da Gratificação Global de Função – GGF.

EMPRESA: NORSUL - EMPURRADORES

DE: 1º de fevereiro de 2013

ATÉ: 31 de janeiro de 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: A prática do regime de trabalho de 1x1, além da Gratificação de Empurrador, Abono por Tempo de Serviço, Participação dos Lucros e/ou Resultados (PLR) e Bolsa Escola. Para as marítimas gestantes, após comunicação de gravidez, faz-se jus o recebimento da soma das parcelas, além da manutenção do benefício de Vale Alimentação e Assistência Médica e Odontológica.

CABOTAGEM

EMPRESA: LIBRA

DE: 1º de abril de 2013

ATÉ: 31 de março de 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: A retroatividade das cláusulas econômicas com pagamento das diferenças apuradas entre 01/04/2012 e 31/12/2012 e o pacto de multa no valor de 5 salários mínimos de referência nacional por cláusula do ACT descumprida por qualquer das partes.

EMPRESA: E. BATISTA

DE: 1º de setembro de 2013

ATÉ: 31 de agosto de 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: O Acordo abrange unicamente os trabalhadores aquaviários lotados no navio gaseiro BW BORG e/ou outro que venha substituí-lo.

EMPRESA: H. DANTAS

DE: 1º de fevereiro de 2013

ATÉ: 31 de janeiro de 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: Não desconto da etapa por ocasião do desembarque para folga, o pagamento, a partir de 01/02/2013, da Gratificação de Embarque e a prática do regime de trabalho de 2x1 para cabotagem.

EMPRESA: LOG-IN

DE: 1º de maio de 2013

ATÉ: 31 de abril de 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: Remuneração assegurada ao marítimo desembarcado, seja no período férias/repouso, seja por ordem da empresa, e regime de trabalho, para cabotagem, na proporção de 2x1.

100 anos de Luta dos Marítimos

A história
da Marinha
Mercante
brasileira
contada por
quem vivenciou
intensamente
o movimento
sindical por
décadas

Entre em contato com
a Sede do Sindicato,
no Rio de Janeiro,
para saber como adquirir
seu exemplar

SINDMAR:
(21) 3125-7600



Somos todos órfãos dos jornais

**A morte é inevitável e já foi anunciada.
Falta anunciar a data e avisar a família**

Fábio Lau*

Fui criado lendo jornal. E acho que boa parte dos leitores deste artigo também. Ele já era objeto reciclável antes mesmo de se inventar a palavra. Ou transformá-la em algo do cotidiano. Depois de ler, e vê-lo passar de mão em mão na minha casa, parte dele ia para o chão da cozinha, outra era esticada na área do quintal para secar o xixi do cachorro e uma outra meu avô enrolava para fazer um porrete contra moscas e mosquitos. Assassinato com muita informação. Portanto, na casa deste hoje jornalista, o espremer sai sangue não era clichê para falar mal do velho O Dia. O vovô Nilo espremia e matava mesmo.

* Fábio Lau é jornalista. Trabalhou no jornal O Dia, no Jornal do Brasil e na Rede Globo. Hoje é editor-chefe do site de notícias Conexão Jornalismo.

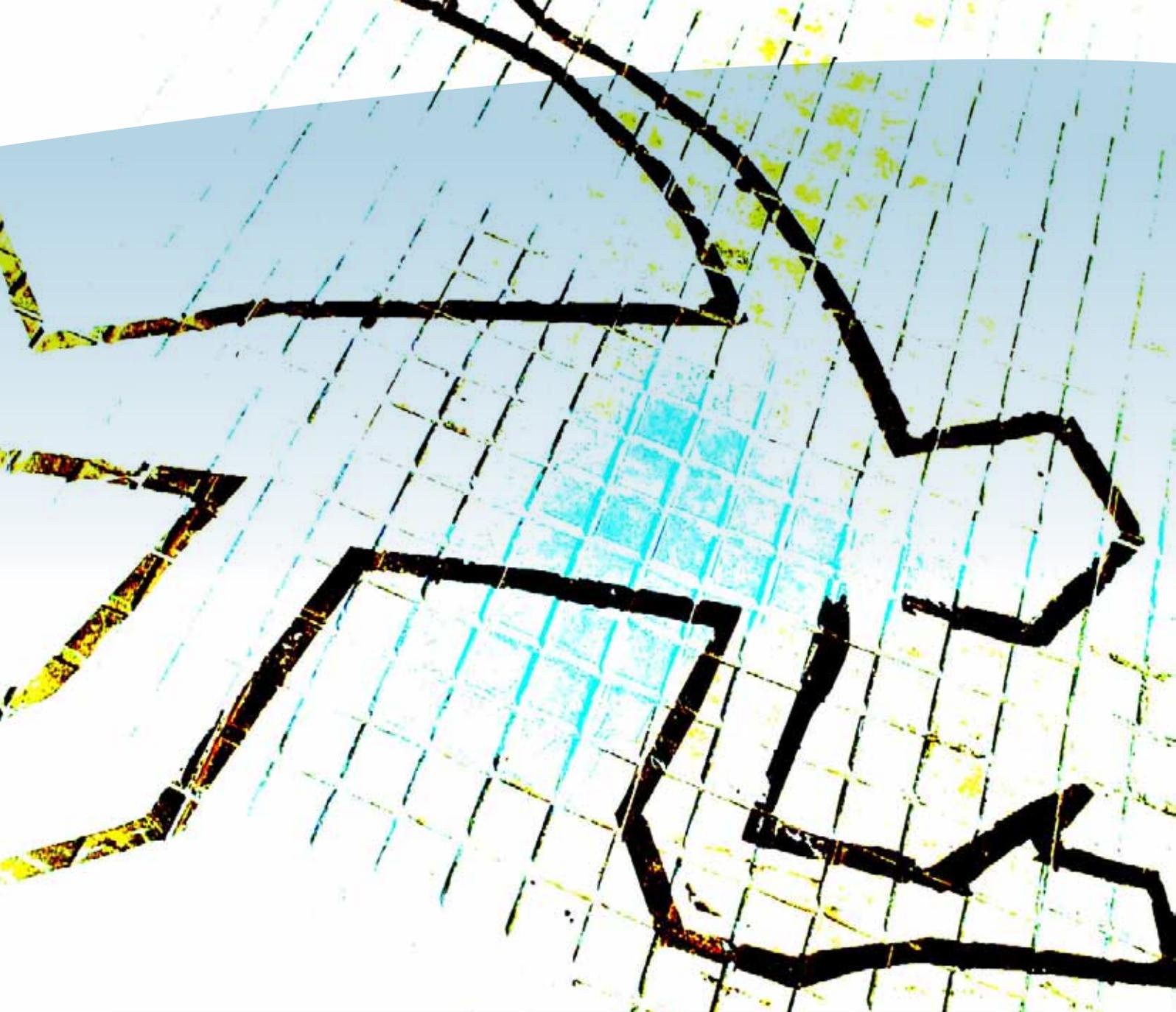
A reminiscência vem por causa da melancolia que sinto ao ver que o objeto do desejo de todas as manhãs, motivo de brigas quando alguém o levava para o banheiro, está em plena agonia. O impresso, sua prima rica, a revista, e até a TV. O rádio talvez um tanto menos porque ele vai seguir o homem no automóvel enquanto houver automóvel. Não será fácil dirigir acompanhando o futebol na TV, no painel.

A morte é inevitável e já foi anunciada. Falta anunciar a data e avisar a família. A Marinho? Nem tanto. Mas outras famílias já fizeram velório. Ou estão anunciando o seu. Tribuna da Imprensa, JB, Última Hora, e dizem que agora é o Estadão. As TVs encolhem no público e na audiência (o que, em tese, não revelam a mesma coisa). O número de aparelhos de TVs pesquisados no Ibope permanece o mesmo há décadas. Embora, na prática, se saiba que a geração abaixo dos 30 pouco para diante da TV. A Internet, os PCs e NBs são mais atraentes. Claro.

Mas, cá para nós: são apenas estes novos equipamentos e as novas mídias os responsáveis pelo declínio da audiência, do número de leitores e assinantes? Sabemos que não. Mas é claro que isso não será publicado em jornal algum. Dito em nenhuma TV. Explico: o conteúdo é ruim. Nos jornais, nas meninas ricas revistas e nas TVs.

Alguém disse certa vez, na década de 80, que o leitor de jornal teria preguiça de ler e que os textos deveriam ser reduzidos. Tornados objetivos, secos, curtos e pontuais. E que na TV o noticiário deveria ser conservador porque assim é o povo brasileiro. Ah, e que o entretenimento é algo tão indispensável que deve ser

Continua na próxima página



No episódio Mensalão, quando toda a sociedade, tocada pelas TVs e jornais, acredita estar vendo um processo da evolução do país, com políticos corruptos indo para a cadeia e finalmente um Judiciário destemido atuando, o pico de audiência de jornais e TVs vai ao chão. Por quê? Simples. Porque não se fala a verdade nos veículos de comunicação de massa. E há muito tempo.



De olho na Mídia

Dilma ganhou de um Serra que apareceu na TV lamentando uma pedrada que afirmou ter recebido na cabeça. A mentira da TV morreu nas redes sociais onde um vídeo mostrava que o que atingiu a careca do candidato tucano foi uma bolinha de papel.

feito e pensado pelo “gênio da raça” que recebe o título nababesco de Diretor de Programação. É este cara que decide o que você vai ver amanhã. Do futebol ao filme de segunda-feira. O especialista, acreditam, não erra nunca.

A morte lenta dos jornais fala por si. No episódio Mensalão, quando toda a sociedade, tocada pelas TVs e jornais, acredita estar vendo um processo da evolução do país, com políticos corruptos indo para a cadeia e finalmente um Judiciário destemido atuando, o pico de audiência de jornais e TVs vão ao chão. Por quê? Simples. Porque não se fala a verdade nos veículos de comunicação de massa. E há muito tempo. E sem a verdade, o brilho da verdade, algo sutil, mas perceptível, o telespectador/leitor e ouvinte não se sentem atraídos pela comunicação oficial.

O caso Mensalão é típico. A TV Globo, com seu poder financeiro e de cooptação em qualquer esfera, fez o roteiro. “Nunca houve um plano de corrupção tão aviltante no país”, disseram seus apresentadores. Mas esqueceram de perguntar se de fato alguém acredita nisso. Ela própria, com seu nome instado como beneficiária de comissões pagas pela agência de Marcos Valério, não pode passar confiança. Muita gente sabe disso. Muitas, não. Mas quem sabe faz um juízo crítico com o qual há até pouco tempo ela não contava.

Medir corrupção e podridão administrativa é coisa que faz virar o estômago. Mas às vezes se faz necessário. Nós, que viemos de longe (como diria Leonel Brizola), sabemos que outros escândalos marcaram a vida política do Brasil. E em tempos ainda remotos. Se considerarmos o período da ditadura.... A compra da Light e sua recompra. Coroa Brastel (esquema de pecúlio que envolvia ministros e executivos), Capemi, obras faraônicas como Transamazônica, Rio-Niterói, Usina Nuclear, Ferrovia Norte e Sul, metrô de São Paulo e Rio....Corrupção, para nossa tristeza, não começou agora. Ela nos afoga em um mar de descalabro há muitas décadas.

A diferença entre os noticiários de lá e os de cá (lembrando que lá, antes do golpe militar, o noticiário insuflou políticos, a classe média e militares contra o governo de Jango) está na oferta de comunicação. Hoje, para desespero da Globo, ela não é mais a detentora da exclusividade (a exceção se dá no futebol). Não faz mais as cabeças como fizeram por quarenta anos.

E se se faz necessário uma prova cabal, é só analisar o resultado das duas últimas eleições presidenciais. Lula se reelegeu um ano após o “maior escândalo de corrupção do país”. E, mais do que isso, ele faria em seguida sua sucessora. Dilma ganhou de um Serra que apareceu na TV lamentando uma pedrada que afirmou ter recebido na cabeça. A mentira da TV morreu nas redes sociais onde um vídeo mostrava que o que atingiu a careca do candidato tucano foi uma bolinha de papel.

Joaquim Barbosa virou o herói de muita gente. Mas não a ponto de virar o jogo do cenário político. Dilma é candidata cotadíssima a conquistar também sua reeleição. O povo aprendeu. E, sabemos, jamais foi bobo. E muita gente sabe que Joaquim Barbosa gastou R\$ 90 mil na reforma do seu banheiro com dinheiro público. Haja c....!

A fé nos jornais, nas TVs etc. foi transferida para as novas mídias e as redes sociais. Hoje todos são responsáveis pela informação que circula em velocidade que faria inveja ao velho Ayrton Senna. Haverá o dia em que cada um de nós se transformará em repórter. Apresentará uma notícia com cuidado e acuro com a certeza de que ela servirá para informar ali na frente. É possível.

Mas por enquanto ela segue na base do lazer, prazer e entretenimento. E já é suficiente para anunciar, como um mensageiro da morte, que os jornais, as primas ricas revistas e as TVs vão sucumbir. Por sorte vovô Nilo, um apaixonado pelo O Dia, Última Hora e Luta Democrática, já não está online. Pelo menos de forma visível. Mas dizem que tem a rede wifi a nos conectar. E em Conexão a gente vai seguindo.

Os mosquitos, claro, agradecem. A sorte deles é que o dono da Globo não vinculou o fim dos jornais à proliferação dos mosquitos da dengue. Se o fizesse, os velhos impressos retardariam este fim. Inevitável fim. ■





MARÉ BAIXA

Maersk condenada a praticar 28x28

Por decisão da juíza do trabalho da 43ª Vara, Anelise Haase de Miranda, a Maersk do Brasil foi condenada, em primeira instância, a abster-se da nefasta prática do 35x35, retornando ao regime de 28x28. Além disso, a empresa de navegação terá que indenizar os representados nos dias que já tenham sido embarcados no regime anterior.

A ação movida pelo SINDMAR buscou, com fundamento na súmula 277 do Tribunal Superior do Trabalho (TST), resgatar o direito dos oficiais eletricitistas mercantes a trabalhar no regime 28x28.

Petrobras/Transpetro: ingerência e desrespeito

Durante processo democrático de votação para negociação de Acordo Coletivo de Trabalho com vigência em 2013/2015, foi observada uma volumosa quantidade de votos de companheiros e companheiras não embarcados, anormal para o curto espaço de tempo em que a votação vinha sendo realizada. Junto a esses votos foram identificados fortes indícios de ingerência e pressão das empresas Petrobras/Transpetro, já que, na maioria das mensagens recebidas, estão anexas mensagens eletrônicas, oriundas de membros da administração das empresas, endereçadas aos companheiros marítimos, inclusive reproduzindo uma extensa lista de endereçamento eletrônico de membros da administração da Transpetro, induzindo os marítimos e marítimas não embarcados a votar a favor das propostas das empresas. Isso fere frontalmente a prerrogativa e a independência das entidades sindicais de realizar a livre consulta aos seus representados. Diante dessa atitude desrespeitosa, os votos dos marítimos não embarcados foram anulados, uma nova oportunidade foi aberta e o prazo de votação teve que ser estendido.

Petrobras/Transpetro: Sensibilidade especial para chapas de aço

Foi divulgado pela Assessoria de Imprensa das empresas Petrobras/Transpetro, no dia 14 de janeiro de 2014, o início da construção de oito navios de produtos no Estaleiro Mauá, localizado em Niterói-RJ. Esse novo lote terá investimentos no valor de R\$ 1,4 bilhão. Só não informou o custo dos navios no exterior e quanto ainda vai durar e custar a curva de aprendizado para usarmos a mesma expressão que a empresa cunhou no passado. Problemas na situação financeira da empresa foram a justificativa para a não aceitação do regime de trabalho 1x1, mas para novos navios o dinheiro apareceu, sem questionamentos quanto aos alinhamentos de preços ocorridos nas contratações passadas, o alto valor a ser pago, nem o retorno pelo que se pagou na tal curva de aprendizado. Dinheiro só pesa mesmo quando tem direção ao contra-cheque de trabalhador. No caso, a energia não é o desafio e sim o tempo que a subsidiária continuará enganando.

Maersk condemned to practice 28x28

By decision of judge of 43rd Chamber of the Court Work, Anelise Haase de Miranda, Maersk do Brasil has been convicted, in the first instance, to refrain itself from harmful practice of 35x35, returning to the 28x28 scheme. In addition, the shipping company will have to indemnify the constituents in the days that have already been shipped in the previous scheme. The lawsuit filed by SINDMAR sought, based on the score sheet 277 of the Superior Labor Court (TST), redeem the right of the merchants official electricians to work on the 28x28 scheme.

Petrobras/Transpetro: interference and disrespect

During democratic voting process for negotiating Collective Bargaining Agreement in effect in 2013/2015, a massive amount of votes of comrades not taken on board, was observed, abnormal for the short time that the voting was being held. With these votes, strong evidence of interference and pressure from companies Petrobras / Transpetro were identified, since in most of the received messages, are attached electronic messages, coming from members of the company management, addressed to fellow seafarers, including an extensive list of electronic addressing of board members of Transpetro, inducing the seafarers and maritime not taken on board to vote in favor of proposals from companies. This frontally damages the prerogative and independence of unions in establishing freedom to consultation with their constituents. Given this disrespectful attitude, the votes of seafarers not taken on board were annulled, a new opportunity was opened and the voting deadline had to be extended.

Petrobras/Transpetro: Special sensitivity to steel plates

It was released by the Press Office of the companies Petrobras/Transpetro, on January 14, 2014, the start of construction of eight product tankers at Mauá Shipyard, located in Niterói-RJ. This new batch will have investments of R\$ 1.4 billion. It did not inform about the cost of ships abroad and how much will it last and cost the learning curve for us to use the same expression that the company earned in the past. Problems in the financial situation of the company were the justification for the rejection of the 1x1 work scheme, but for new ships, the money has appeared, without further questions as to alignments of prices occurred in past contracts, the high amount to be paid nor the return for what it has been paid in said learning curve. Cash only really weighs when it towards the worker's paycheck. In this case, the energy is not the challenge, but as long as the subsidiary will continue deceiving.





Parceria à vista!

O Secretário, que ficou surpreso com as instalações, e sua equipe foram recepcionados pelo Diretor Procurador Marco Aurélio Lucas da Silva

Secretário do Rio visita SINDMAR e é mais um a ficar impressionado com o CSA

O Centro de Simulação Aquaviária (CSA) recebeu no mês de novembro o Secretário Municipal de Trabalho e Emprego Augusto Ribeiro. Na ocasião, a Prefeitura do Rio de Janeiro, em nome de seu secretário, propôs uma parceria junto ao SINDMAR na área de treinamento e formação de profissionais para o próximo ano. “O Rio de Janeiro avança na construção de novos estaleiros e plataformas de petróleo. Uma parceria como essa será muito útil para esse movimento para cima que o Rio de Janeiro vem realizando”, afirmou o secretário. As propostas estão sendo analisadas pelo Sindicato.

As dependências do CSA foram apresentadas por Marco Aurélio, Diretor Procurador do SINDMAR. Além dessas, foram apresentados também os Simuladores que integram o CSA, os únicos no Brasil para formação de profissionais, o que surpreendeu os visitantes. “Estamos surpresos com a tamanha estrutura

que o Centro de Simulação Aquaviária possui. A Prefeitura está disposta a apoiar o SINDMAR e o CSA no que for necessário para a formação de profissionais para o mercado de trabalho. Essa parceria, com certeza, será muito importante para o Rio de Janeiro e para o Brasil como um todo.”

O Centro de Simulação Aquaviária (CSA) foi inaugurado no último bimestre de 2006. Como o mais moderno centro de simulação do mundo, possui cursos na área de Posicionamento Dinâmico, divididos em DPA (básico) e DPB (avançado), além do DP Técnico, destinado a Oficiais de Máquinas e Eletricistas da Marinha Mercante, dentre outros, sempre tendo como foco o treinamento de trabalhadores marítimos e a análise de estudos voltados ao setor marítimo. Para mais informações, o telefone de contato é (21) 3125-7642. ■

Troca de experiências entre CSA e CCR Barcas

O SINDMAR recebeu no mês de outubro, em sua sede, a visita de representantes do Grupo CCR Barcas. Estiveram presentes o presidente da Via Quatro, concessionária responsável pela operação e administração da Linha 4 – Amarela de São Paulo, Luiz Valença e o Diretor de RH do Grupo, Everaldo Nascimento. Os representantes foram recebidos por toda a diretoria do SINDMAR.

A visita se deu em retribuição a um primeiro convite oferecido pela CCR Barcas, ocorrido durante processo negocial, para conhecimento das instalações e das tecnologias empregadas na empresa, mais especificamente na Linha 4 – Amarela de São Paulo.

“Percebemos os avanços da tecnologia embarcada presentes nas estruturas do Grupo CCR e tivemos o desejo em retribuir, mostrando o trabalho que vem sendo

realizado no Rio de Janeiro, através do CSA. Um debate de ideias importante que vale muito a pena nos dias de hoje”, afirmou o Diretor Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio.

O grupo, durante visita, conheceu as dependências do Centro de Simulação Aquaviária (CSA) e recebeu do Diretor Procurador do Sindicato uma apresentação na qual constava um pouco da história do SINDMAR, as ideias para formação do CSA e os projetos iniciais do Centro de Simulação Aquaviária em Teresópolis.

“Fomos muito bem recebidos pelo grupo em São Paulo. Foi interessante para nós esse convite e muito nos alegrou a presença dos representantes conosco, além da satisfação deles para com nossos simuladores. Agradecemos o convite e a visita”, finalizou Marco Aurélio. ■

André Prado



O grupo ouviu do Diretor Marco Aurélio uma apresentação na qual constava um pouco da história do SINDMAR, as ideias para formação do CSA e os projetos iniciais do Centro que está sendo construído em Teresópolis



English
version on
page 20



Durante a
Segunda
Guerra
Mundial,

ele navegou em muitos comboios de apoio ao esforço aliado para derrotar Hitler. Fez inúmeras viagens vaivém em navios de abastecimento por águas perigosas, incluindo o desembarque das forças aliadas contra as invasões dos nazistas e fascistas no norte da África e Sicília. Em uma dessas missões, enganou a morte quando seu navio foi torpedeado e afundado no Golfo do México. Jesse Calhoon dedicou mais de 50 anos de sua vida ao sindicalismo - 21 deles no cargo de Presidente da Legítima Ordem dos Engenheiros da Marinha Mercante (MEBA), em seis mandatos, de 1963 a 1984. Ficou conhecido por usar sua habilidade política, sagacidade e intransigência para conseguir ganhos sem precedentes para seus membros e manter os empregos dos marítimos americanos. Era fiel à sua palavra de que, uma vez firmado um acordo, o outro lado teria também um aliado para a duração do contrato. As realizações de Jesse no MEBA e a comunidade de trabalho em geral eram vastas e de longo alcance.

Jesse Calhoon

4 de abril de 1923 - 22 de outubro de 2013



Cinco décadas dedicadas aos marítimos americanos

Jesse Calhoon é uma das quatro pessoas que mais impactaram Severino Almeida, ao longo dos anos em que o Presidente do SINDMAR tem estreitado relacionamentos com líderes marítimos do mundo inteiro. Os outros são John Fay, Mario Morato e Brian Orrel. “Não é por existir uma categoria profissional que sua organização sindical é o que é. Suas lideranças fazem alguma diferença. Antes do Jesse Calhoon o MEBA não era nem de longe o que se tornou”, diz Severino.

Era considerado um poderoso líder e visionário, e um negociador duro, que os empre-

gadores viam como um adversário formidável, mas de confiança. Sua energia para o trabalho lhe permitiu maximizar a sua influência dentro da indústria marítima. Os salários e benefícios para os membros subiram drasticamente durante as suas gestões. Calhoon também lutou vigorosamente pela legislação que protegia milhares de empregos dos marítimos norte-americanos e assegurou a continuação da viabilidade da indústria marítima dos EUA.

Mas não apenas a admiração por Jesse Calhoon liga o SINDMAR ao MEBA, a mais antiga entidade sindical marítima dos Estados



Jailson Bispo, Diretor Financeiro do Sindicato, visitou em 2005 o MEBA, que serviu de modelo para o Centro de Simulação Aquaviária (CSA) do SINDMAR

O MEBA antes e depois de Jesse Calhoon

Conheci Jesse Calhoon há cerca de duas décadas e voltei a encontrá-lo por mais uma única vez. Não imaginava a importância de seu trabalho à frente do MEBA para o futuro do SINDMAR, que sequer ainda existia. Vivíamos ainda em Sindicatos separados com todas as limitações inerentes ao nosso cenário da época.

Sempre estivemos decididos a conhecer muito além de nosso quintal. Ricas experiências dos outros sempre fascinam. Como já me disseram várias vezes, houve o MEBA antes e depois do Jesse Calhoon. Sem dúvida seu perfil e o resultado de seu esforço, no interior do sindicalismo marítimo americano, exerceram um compreensível fascínio.

Senti a sua morte porque ficou uma sensação de dívida com o que o MEBA nos influenciou. Concordando com o que meu companheiro de diretoria Jailson Bispo costuma dizer, eles foram nossa principal inspiração para o CSA e continua sendo para nosso projeto em Teresópolis.

Junto com o argentino Mario Morato, o norte-americano John Fay e o inglês Brian Orrell formaram o grupo gerador de ideias, fora de nossas fronteiras, que mais nos influenciaram em nossos primeiros anos no sindicalismo. O marinheiro Mario, porque foi, sem dúvida, a primeira liderança a nos trazer um olhar diferenciado sobre o nosso setor e sindicalismo, até então limitado à nossa realidade, como se fôssemos o próprio mundo, ou pior, uma ilha isolada de influências externas.

O Fay, falecido em 2005, porque nos mostrou, como Presidente da Seção de Marítimos da ITF entre 1995 e 2000, que é possível liderar com verdadeira solidariedade, extremada fraternidade e com respeito às diferenças, necessidades e prioridades. Detalhe: foi enquanto embarcado, taifeiro, segundo nos relataram. Nunca nada lhe perguntei sobre isto e para ser franco nunca procurei ter certeza. Fosse o que tivesse sido a bordo, já havia angariado meu respeito e admiração.

Já o Chefe de Máquinas Brian porque, como nenhum outro, brilhou com sua genialidade para a interlocução em nome do coletivo. Aposentou-se em 2010 depois de cerca de três décadas na direção do Sindicato inglês Numast, agora Nautilus UK. Tivemos divergências, mas, em nada diminui a admiração pela sua competência ao diálogo e negociação, especialmente à sua oratória, sempre inteligente, vibrante e com o “time” perfeito para o contraponto.

Jesse Calhoon, assim como John Fay, partiu, mas seguramente nos deixou um legado com seu exemplo e ensinamentos decorrente do que construiu em meio século de sindicalismo. Quiçá sua navegação continue em outro plano. Gente como ele seguramente faz falta, não importa onde estejam. Deixamos aqui registrado este reconhecimento e o nosso obrigado pelo que nos ensinou.



Unidos, ainda em atividade, fundada em 1875. Em 2005, com o objetivo de conhecer os centros de simulação de outros países para implantar um modelo semelhante no SINDMAR, o Diretor Financeiro do Sindicato, Jailson Bispo, visitou o MEBA e ficou encantado com os equipamentos e a forma como foram recebidos pelos representantes da associação americana.

“Eles não esconderam o jogo”, lembra Jailson.

E explica:

“Quando começamos a pensar em construir o nosso Centro de Treinamento, fomos conhecer o que existe de melhor em simulação. Estivemos em centros da Dinamarca, em uma universidade da Noruega e na Maersk. Mas nada nos impressionou mais do que o MEBA. É aquele tipo de coisa: todos eram bons, mas nenhum melhor do que o do MEBA. Tanto que quando voltei, passei a brincar com o pessoal do Sindicato dizendo que o MEBA iria ser o nosso benchmark e que não deveríamos fazer nada inferior ao que vimos. Usamos o MEBA como referência para o CSA que inauguramos no 14º andar do SINDMAR, mas a inspiração do centro americano serviu mesmo para o Centro que estamos montando em Teresópolis. O local lá é muito bonito também. É bom lembrar que esses grandes centros nunca ficam nas grandes cidades, embora estejam próximos. O do MEBA, por exemplo, fica a uma hora e meia de Baltimore. Isso influenciou a nossa escolha” ■



English version



During World War II, he sailed on many convoys

in support to the allied efforts to defeat Hitler. He did countless trips aboard supply ships on dangerous waters, including the landing of the allied forces against the Nazi and Fascist invasions in North Africa and Sicily. In one of these missions, he escaped death when his ship was torpedoed and sunk in the Gulf of Mexico. Jesse Calhoon dedicated over 50 years of his life to unionism - 21 of them as president of (Legitimate Order of Merchant Marine Engineers - MEBA) in six mandates, from 1963 to 1984. He became known for using his political skills, sagacity and intransigence to achieve unprecedented gains for their members and also to maintain American seafarers' jobs. Whenever reaching an agreement, he kept his word that the other side would have an ally throughout the duration of the contract. Jesse's achievements regarding MEBA and the overall labor community were both vast and far-reaching.

Jesse Calhoon

April 4th, 1923 - October 22nd, 2013



Five decades dedicated to American seafarers

Jesse Calhoon is one of the four persons who most impacted Severino Almeida, over the years in which the President of SINDMAR tightened the relationship with maritime leaders from all over the world. The others are John Fay, Mario Morato, and Brian Orrel. "It is not because there is a professional category that their union is what it is. Their leaders make a difference. Before Jesse Calhoon, MEBA was not even nearly what it has become", says Severino.

He was considered a powerful and visionary leader and a tough negotiator, regar-

ded by the employers as a distinguished although reliable opponent. His stamina led him to maximize his influence within the maritime industry. Members' wages and benefits rose drastically during their administrations. Calhoon also fought vigorously on behalf of a legislation to protect thousands of jobs for North American seafarers and ensured the sustained viability of the U.S. maritime industry. Nevertheless, it is not only the admiration for Jesse Calhoon that links SINDMAR to MEBA, the longest living maritime trade union in the United States, founded in



In 2005, Jailson Bispo (Union Financial Officer) visited MEBA, which served as a model for the Centro de Simulação Aquaviário (Waterway Simulation Center - CSA) of SINDMAR



MEBA before and after Jesse Calhoon

I first met Jesse Calhoon about two decades ago, and since then I got to see him a few more times. I had no idea about the importance of his work at MEBA for the future of SINDMAR, which didn't even exist at that time. We, (Marine Engineers, Deck Officers and Electricians) still had distinct Unions with all the limitations inherent to our scenario at that time.

We have always been determined to explore beyond our backyard. Enriching experiences of others can be fascinating. As I have been told several times, there was a MEBA before and another one after Jesse Calhoon. It is easy to understand why his profile and the outcome of his efforts within the U.S. maritime unionism were so fascinating.

I mourn his death mainly for this feeling of debt about the way MEBA influenced us. Echoing the words of my fellow Jailson Bispo, they were our main inspiration for the CSA and so they will remain for our Teresópolis project.

Along with the Argentinian Mario Morato, the North American John Fay and the English Brian Orrell they formed the think tank outside our borders that influenced us the most during our early years in unionism. In the case of sailor Mario, he was undoubtedly the first leader to bring us a differentiated view of our sector and unionism, until then confined to our reality, as if we were the world ourselves, or worse, as if we lived in an island immune to external influences.

Fay, deceased in 2005, showed us - as president of the ITF seafarers section between 1995 and 2000 - that it is indeed possible to lead in an atmosphere of true solidarity, fraternity, and extreme respect for differences, needs, and priorities. A detail: it came to our knowledge that he was a steward while at sea. I never asked him about this, and to be honest I never tried to confirm this information. Because no matter what job he had exerted on board, he had already conquered my respect and admiration.

Like no other, Chief Engineer Brian had a talent for dialogue on behalf of the collectivity. He retired in 2010 after nearly three decades ahead of the British union Numast, presently Nautilus UK. Although we did have our disagreements, in no way have they diminished my admiration for his competence when it came to dialogue and negotiation, not to mention his intelligent and vibrant oratory, and the perfect timing for counterpointing.

Jesse Calhoon, as well as John Fay, is gone. But he certainly did leave us a legacy through his example and lessons derived from what he managed to put together during half a century of trade unionism. Perhaps his navigation continues in another plan. People as him are surely missed, no matter where they are. We hereby register our recognition and our thankfulness for all that he taught us.

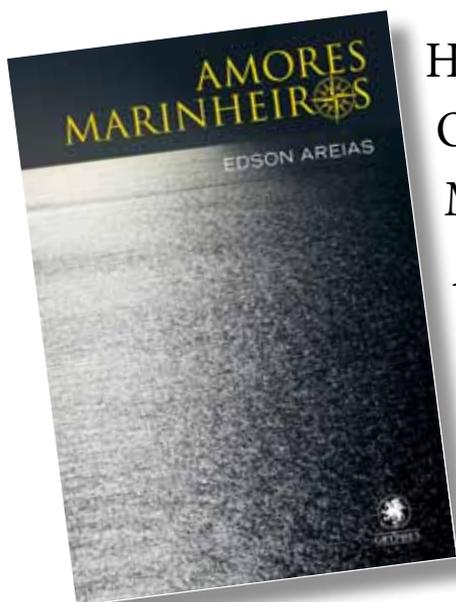


1875. In 2005, in order to get to know the simulation centers in other countries regarding to implement a similar model in SINDMAR, its Financial Director Jailson Bispo visited MEBA and got impressed with the equipment and the way he was hosted by representatives of the North American Association. "They did not hide the game", reminds Jailson. He adds: "When we started considering to build our Training Center, we wondered what was best in simulation. We visited centers in Denmark, a university in Norway, and Maersk. However, nothing impressed us better than MEBA. They were all good, but none was better than MEBA. So much better, that when I returned, I used to joke with the Union staff saying that MEBA would be our benchmark and we should do nothing inferior to what we saw there. We took MEBA as a reference for the CSA that we assembled on the 14th floor of SINDMAR, but the American center is still our reference for the new Center we are now building in Teresópolis. This place is also very beautiful. It is worth keeping in mind that large centers are seldom located in large cities, but rather in their surroundings. MEBA's center, for example, is an hour and a half from Baltimore. This has influenced our choice". ■



Terceiro livro que conta com o apoio do SINDMAR, “Amores Marinheiros” tem prefácio de Rômulo Augustus Pereira de Souza e apresentação de Severino Almeida

Causos do mar



Histórias reais do Oficial Superior de Máquinas Edson Areias são contadas em livro lançado no SINDMAR

Sorrisos, abraços e lembranças vivas dos tempos de embarcados estavam no ar no lançamento do terceiro livro de Edson Areias, no dia 4 de dezembro, que mais uma vez teve apoio do SINDMAR. O evento foi marcado pela presença de velhos amigos e muitos jovens, que poderão conhecer momentos emocionantes ao ler “Amores marinheiros”. Os outros dois livros que tiveram o apoio do SINDMAR foram “Memórias de um Pelego”, de Rômulo Augustus Pereira de Souza, autor do prefácio do livro de Edson Areias; e “Torpedo, o terror no Atlântico”, de Marcus Vinicius de Lima Arantes.

Segundo Areias, “este livro segue como um registro das nossas memórias, para que os parentes de ma-



rítmicos e estes jovens, alunos da EFOMM-CIAGA, que estão aqui, possam ter a noção da história. Enquanto isso, o primeiro livro, 'Mar meu chão', foi pioneiro em retratar a alma dos marítimos."

VÍRUS DA LITERATURA

"Amores Marinheiros" é um livro cheio de histórias que descrevem a vida, muitas vezes inacreditável, de homens do mar. E Areias caracteriza sua obra como "uma tentativa de interpretar a alma do marinheiro, o de terra e o de mar. São perfis e relatos de vários marinheiros, homens fiéis, religiosos ou não, monogâmicos; que vivenciaram o inferno e a alegria, a fé e falta de fé, como a de um brasileiro do interior, que achava que não existia mar. Achava que o mar era uma lenda, ou um rio, como o Araguaia."

Rômulo Augustus, que chamou o autor no prefácio de "meteoro Areias", lembrou de sua história com o amigo: "Eu sou suspeito para falar do Areias, sou admirador dele. Fomos da batalha juntos. Eu devo, inclusive, favores de ordem pessoal, que não posso pagar nessa vida. O Areias é uma força da natureza, que foi muito pródiga com ele. Olha a inteligência. E ainda tem um físico que é imune ao tempo. Esse homem está na faixa

dos 60 e joga uma partida de futebol todos os dias. Sou testemunha. Quanto ao livro, ele já pegou o vírus da literatura. E vai continuar. Assim que se lembrar de mais algumas coisas, ele vai escrever. Isso é só um capítulo."

Outra figura marcante na vida de marítimo do Oficial Edson Areias é José Adilson, Vice-Presidente da CONTTMAF e Presidente do Sindicato dos Estivadores de Vitória (ES). Ele presenciou muitas das histórias contadas pelo escritor em "Amores Marinheiros" e fez questão de estar no lançamento. "Já estive com o Areias em muitas viagens e ao longo desse tempo sempre escutei todas as suas histórias românticas do trabalho do marítimo no navio. Estou muito curioso pra ler o novo livro dele e ver exatamente todos os pontos de que ele sempre falou. Areias tem história na construção do SINDMAR. Nós viajamos por esse mundão afora representando os trabalhadores marítimos e portuários, estivemos sempre juntos nas nossas atividades físicas de manhã e nos encontros que acontecem. Ele é interlocutor nosso perante os vários representantes do mundo. É uma pessoa formidável de se lidar e um exemplo pra todos nós."

Continua na próxima página

Alguns dos amigos que foram ao lançamento devem ter conhecido pessoalmente cada um ou alguns dos personagens retratados no livro como descrito na contracapa



Calouros e veteranos se juntaram no descontraído evento que lotou a sede do SINDMAR no Rio de Janeiro e teve Severino Almeida como mestre de cerimônias

VETERANO ELOGIA CALOURO

Até quem foi veterano do “calouro” Edson Areias fez questão de apontá-lo como um destaque da “nova geração” de Marítimos. José Conceição de Carvalho, Oficial Superior de Máquinas aposentado, afirmou que “Areias é uma pessoa ímpar no nosso meio. Eu sou da turma de 52 da Escola de Marinha Mercante. O Areias pegou a escola nova, quando eu já tinha dez anos de formado.”

Outro grande companheiro de Areias em suas viagens, muitas delas retratadas em “Amores Marinheiros”, foi o Comandante Álvaro José de Almeida Júnior, Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, que fez questão de escrever um pequeno discurso para homenagear o amigo: “O Areias não é apenas o escritor, o excelente profissional, o poeta, o amigo incondicional. O Areias tem três paixões de espírito: o mar, os amigos e as musas inspiradoras. O mar foi esco-

lhido como destino. Só as pessoas predestinadas têm o horizonte como infinito e as estrelas como inspiração. Ter o mar como destino não é apenas uma opção de vida, é uma inspiração divina. Eu o parabeno como escritor e como poeta e o saúdo em nome de todos os companheiros do mar, pela figura humana que ele é.”

Durante a festa de lançamento, várias pessoas homenagearam Edson Areias pelo seu terceiro livro. E exatamente o mestre de cerimônias, o amigo Severino Almeida, Presidente do SINDMAR, foi quem menos falou... praticamente se resumindo a convidar amigos de Areias a homenageá-lo: “Nossa missão hoje é fazer o Areias feliz porque ele merece. Me dá uma satisfação imensa estar aqui com alunos do segundo e terceiro anos porque eles são a garantia de nossa continuidade na condução deste barco. Vocês estão na casa de vocês. E obrigado ao Almirante Cardoso (Comandante do CIAGA) por ter trazido estes jovens.” ■



Mirem-se no exemplo da turma de QSMS

Quem é Marítimo já deve saber... mas, se ainda não se animou, mire-se no exemplo da primeira turma que acabou de se pós-graduar no curso MBA de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança - QSMS - através da parceria SINDMAR, Fundação Homem do Mar (FHM) e PUC-Rio

Para fechar com pompa e circunstância a formatura da turma estreada deste primeiro curso de pós-graduação de QSMS da Universidade Corporativa da Marinha Mercante (UCM), foram realizadas duas seções de apresentações das monografias dos que se formavam nesta primeira turma, que já fez história. A primeira apresentação foi dia 18 de novembro, no SINDMAR, e a segunda em 2 de dezembro, na PUC-Rio.

Veja se não é bem pensado... a gestão de QSMS é obrigatória para quem quer prestar serviços em praticamente todas as áreas econômicas e sociais hoje em dia. E para alcançar esta gestão é preciso capacitar a mão de obra operacional, administrativa e executiva, para atender às exigências das normas de certificação em vigor. Além disso, QSMS é requisito básico na maior parte dos editais das concorrências e licitações das organizações públicas e privadas que contratam estes serviços hoje em dia. Então, este curso é bem pensado, não é?

Banca examinadora (esq.), a coordenadora do curso pela PUC-Rio, Gilda Helena Bernardino de Campos (5ª da esq. para dir.), o Diretor de Educação e Formação Profissional José Serra (1º à dir.) e alunos da 1ª turma de QSMS em momento de descontração ao fim de uma jornada de estudos

Continua na próxima página



O aluno Alexandre Gonçalves Barbosa durante apresentação de seu TCC intitulado “Entre a tarefa e a prática: a relação operacional entre comandante e prático na Zona de Praticagem de Itajaí e Navegantes”:

DESENVOLVENDO O EMBRIÃO

Lá se vão quatro anos da criação do embrião desta iniciativa que se concretiza com a formação desta primeira turma. Em 2009 começou todo o trabalho de criação do curso MBA em QSMS promovido pelo SINDMAR, em parceria com a PUC-Rio, quando a UCM foi convidada a desenvolver o modelo de MBA a distância para os Oficiais de Marinha Mercante.

Naquela oportunidade foram reunidos cinco professores da UERJ e durante mais de um ano foi realizada uma extensa busca para a modelagem final de três cursos de MBA em QSMS, Shipping e Máquinas. O desafio principal para os cursos é a dinâmica da profissão dos oficiais que passam embarcados grande parte do tempo. No entanto, com a expertise do CCEAD da PUC/RJ, todas as dificuldades foram contornadas e se chegou ao final de 2013 com um resultado muito bom. Um dos pontos importantes destes cursos é que as aulas são a distância, com provas em regime presencial nas instalações da UCM e nos polos distribuídos ao longo da costa brasileira.

São 14 os integrantes desta primeira turma, que estão concluindo o curso. Entre eles, dez já apresentaram suas monografias e estão aprovados. Outros quatro fizeram suas apresentações em janeiro. Cada um dos integrantes da primeira turma escolheu uma área, entre Qualidade, Saúde, Meio Ambiente ou Segurança e desenvolveu um projeto para a sua monografia de conclusão de curso.

UM CURSO DIFERENCIADO

Um dos pós-graduados desta primeira turma é Nilson Luiz dos Santos Júnior, Subchefe de Máquinas e Oficial de Meio Ambiente da empresa de navegação MAERSK, que tem certeza de que o SINDMAR acertou em cheio ao lançar o curso: “O curso é muito útil em todos os sentidos, principalmente para quem trabalha embarcado, como eu. Hoje a questão de qualidade é imprescindível, tanto para a minha empresa quanto para o cliente. Os dois querem qualidade nos serviços. Segurança no trabalho é primordial. Afinal, qualquer problema de falta de segurança causa custo e compromete todo o processo produtivo. A Saúde também está ligada à segurança. E a questão ambiental é um desejo de toda a sociedade. Caso haja um erro e aconteça um acidente ambiental, isto vai gerar não só prejuízos financeiros, como custos muito altos, inclusive para a imagem da empresa e do cliente. O curso é essencial para mim, principalmente porque, além de ser Subchefe de Máquinas, eu também sou Oficial de Meio Ambiente, ou seja, sou responsável por toda a parte ambiental a bordo”, esclareceu Nilson.

Outra questão que Nilson destacou foi a vantagem do curso ser a distância: “Isso foi o principal para mim... quando você trabalha embarcado é impossível frequentar um curso regular nas instituições de ensino. É difícil que as instituições de ensino tenham esta consciência. Outra coisa é que muitos cursos por aí são, como se diz



no popular *embrulha e manda* e este tem um nível excelente e sério, o melhor conteúdo, as melhores informações, os melhores profissionais e ótimos professores. Isto acaba influenciando a gente diretamente a bordo, porque você tem o material disponível na internet, você pode consultar na hora que quiser, você tem como se comunicar com os professores por e-mail ou por telefone. Isto é um grande diferencial, a consciência de quem criou este formato do curso.”

Depois do curso, Nilson se sente ainda mais preparado para exercer suas funções. Segundo ele, “o curso vai me fazer ser, em um curto prazo no futuro, um Chefe de Máquinas muito melhor. Não apenas com uma visão puramente gerencial, como também no uso das ferramentas da Qualidade, da Saúde, do Meio Ambiente e da Segurança.”

FORMANDOS E PROJETOS

Os seis primeiros a apresentar suas monografias na sede do SINDMAR, dia 18 de novembro, foram Catharine Florence Pereira Maia, do Rio de Janeiro, que escolheu a área de Saúde, com o projeto “Prevenção de riscos à saúde no segmento offshore”; Paulo Sergio de Oliveira, do Pará, que escolheu Qualidade, com o projeto “Equipe de Trabalho: um Estudo Sobre sua Importância na Gestão da Qualidade”; Felipe Perez Vargas de Vasconcelos, mais um do Rio, optou por Meio Ambiente, com o projeto “Sistema de Gestão Ambien-

tal”; Alexandre Gonçalves da Rocha, de Santa Catarina, falou de Segurança, com o projeto “Entre a tarefa e a prática: a relação operacional entre comandante e prático na Zona de Praticagem de Itajaí e Navegantes”; Jean Lacerda de Araújo, do Rio, área de Saúde, com o projeto “O trabalho em praças de máquinas de embarcações offshore: análise de agentes nocivos à saúde do trabalhador” e Claudio Henrique Barbosa, também do Rio, que escolheu Meio Ambiente, com o projeto “O Processo de Implantação de um Sistema de Gestão Ambiental em Empresas Offshore”.

No dia 2 de dezembro, outros quatro formandos apresentaram sua monografias na PUC-Rio. Foram Gustavo Bóia Sant’Ana Menezes, do Rio de Janeiro, na área de Segurança, com o projeto “Prontidão dos terminais brasileiros para respostas a acidentes por vazamento de petróleo e seu derivados, provenientes de embarcações de transporte marítimo de cargas”; João Marcos Hioki, de Minas Gerais, que escolheu a área de Qualidade, com o projeto “A liderança na gestão participativa”; Nilson Luiz dos Santos Junior, do Rio, na área de Segurança, com o projeto “Gerenciamento de Efluentes em Embarcações de Apoio Marítimo Offshore” e Geraldo Campos Marques Junior, de Pernambuco, na área de Qualidade, com o projeto “A influência do Gerenciamento pelas Diretrizes na competitividade empresarial do mercado offshore brasileiro”.

APRIMORANDO A QUALIFICAÇÃO

O mais importante para os novos pós-graduados ao adquirirem essa nova habilidade é que os oficiais se preparam para ir ao encontro dos novos desafios da legislação nacional e internacional, cada vez mais exigentes nos quesitos de segurança em alto mar, qualidade dos processos, saúde dos tripulantes e respeito ao meio ambiente.

A partir de agora todos eles poderão ocupar novas posições em suas empresas, dominando as novas técnicas de QSMS, o que vai aprimorar a qualificação dos serviços prestados. Para 2014 já devemos ter uma nova turma de QSMS e também devem ser implantados outros dois importantes cursos de MBA já projetados, sobre Shipping e Máquinas. ■

José Serra:
“Concretizamos uma longa caminhada com sucesso e estamos motivados. Esperamos novas turmas para 2014”





English version on page 38



Texto: Paulo Cezar Guimarães

Mai de 2000. Editorial sem assinatura com o título “Mais um elo na corrente”, na edição número 1 do JORNAL UNIFICAR que destacou na capa a posse da diretoria da CONTTMAF na sede da Associação Brasileira de Imprensa (ABI), no Rio de Janeiro, com uma foto mostrando os líderes sindicais e políticos convidados, destacava nas últimas linhas:

“(…) Como se pode ver, a proposta gráfica e editorial é nova, mas a proposta política, não. A união das entidades que representam os trabalhadores do setor marítimo/portuário, da pesca e aéreo é um objetivo permanente da CONTTMAF. Só assim os trabalhadores poderão fortalecer a sua representatividade e consolidar o seu papel de interlocutores junto à nação. O jornal das federações e dos sindicatos filiados à CONTTMAF é um dos meios para essa conquista. Apenas um jornal, à primeira vista. Na verdade, porém, mais um elo que nos liga; um novo canal de comunicação a nos deixar mais próximos e, portanto, mais fortes. E só quem nunca viu duvida do poder de realização e de transformação de trabalhadores unidos e fortes.”

Setembro de 2012. Em seu editorial “Despertando interesse para a boa e útil informação”, da edição número 34 da REVISTA UNIFICAR que ilustrou em uma ousada capa

uma grotesca figura de máscara preta e dentes enormes cuspidando marítimos, dinheiro e o próprio logotipo da Marinha, representando a empresa de navegação Elcano com o título “Estão querendo nos engolir!”, Severino Almeida escreveu:

“A UNIFICAR, a partir dessa edição, está dando uma significativa contribuição para quem dá importância à boa informação e agradeceria ser melhor motivado para isso. Estamos dando mais um passo no aperfeiçoamento de nossa tão prestigiosa revista. Ela passa a ter um novo visual e um endereço próprio na internet, o que possibilitará nossos companheiros e nossas companheiras a ampliarem de forma rápida e eficaz mais informação sobre o tema objeto de interesse. (...) Essa é mais uma contribuição da equipe SINDMAR para o engrandecimento da visão de nossos representados. Afinal, se desejamos contribuir para a existência de uma grande Marinha Mercante, não podemos pensar como nós, individual e coletivamente, não sermos grandes.”

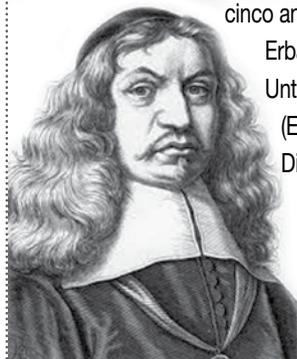
Muitas águas rolaram, muitos anos se passaram, desde que um pequeno boletim de 12 páginas em papel offset, que utilizava as cores apenas “para facilitar a leitura do jornal” (azul para as páginas da CONTTMAF, laranja para as páginas do SINDMAR e das federações”), se transformou numa robusta e atraente revista de 120 páginas em papel couchê e quatro cores. Mas o desejo de bem informar os Mercantes continua o mesmo.

As primeiras revistas surgiram no século 17, durante o Iluminismo, publicadas por academias e sociedades científicas para promover a colaboração sistemática entre cientistas, pesquisadores e eruditos.

1663

Segundo a Enciclopédia Britânica, a primeira revista foi criada na Alemanha por Johann Rist, teólogo, poeta e autor de hinos religiosos. Durou

cinco anos e se chamava Erbauliche Monaths Unterredungen (Edificantes Discussões Mensais)



1693



Surge The Ladies Mercury (O Mercúrio das Damas), a primeira revista feminina. Dava conselhos sentimentais com respostas às cartas das leitoras, que comumente relatavam

desilusões amorosas. Apesar de dirigida às mulheres, era feita por homens.





A posse da nova diretoria foi a principal notícia na edição número 1 do JORNAL UNIFICAR. Cerca de 300 pessoas, entre senadores e deputados federais, além de autoridades marítimas, participaram do evento. “A CONTTMAF será tão grande e forte quanto as pessoas que a fazem”, disse à época o Presidente eleito Severino Almeida. Três chamadas também foram destaques: “FUSÃO DE SINDICATOS DÁ ORIGEM AO SINDMAR” (sobre a fusão do Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante e do Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante, que resultou no Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR); “INAUGURADA A SEDE COMANDANTE EMILIO BONFANTE” (sobre a inauguração da “nova casa dos Oficiais da Marinha Mercante”) e “TRABALHADORES IMPEDEM TERCEIRIZAÇÃO DE TRIPULAÇÕES” (sobre os acordos coletivos de trabalho abrangendo os empregados da antiga Frota Nacional de Petroleiros – Fronape e os empregados da nova Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, que “representaram uma conquista histórica do movimento sindical.”)

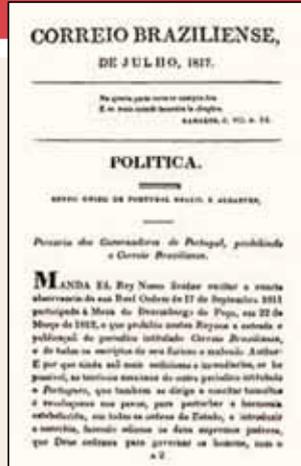
1704

Daniel Defoe, autor do clássico Robinson Crusóé, foi o fundador da Review of the Affairs of France, and of all Europe (Resenha dos acontecimentos da França e de toda a Europa). Defoe introduziu artigos de opinião política na publicação que era uma espécie de cruzamento entre um jornal e uma revista.



1808

O Correio Braziliense, à época também chamado de Armazém Literário, é considerado a primeira revista brasileira. Tinha 120 páginas e era escrita, editada, impressa e publicada em Londres por Hipólito da Costa. O foco da revista era essencialmente político e sua circulação era clandestina no Brasil e em Portugal. Para fazer frente ao Correio, que criticava a administração portuguesa, a Imprensa Régia lançou no mesmo ano A Gazeta do Rio de Janeiro, o primeiro de uma longa série de jornais chapa-branca, como até hoje existe no Brasil.





English version on page 38



O uso de imagens coloridas e a utilização de papel couchê passam a ser costumeiros nas novas edições do JORNAL DO SINDMAR, como na edição número 6 que destacou a manifestação de 24 horas dos marítimos da Petrobras/Transpetro em protesto contra a demora no atendimento de suas reivindicações. O texto noticiando a paralisação com o título “Vitória da disciplina e da capacidade de organização” começava assim: “A esmagadora adesão dos cerca de 2.400 marítimos da maior frota mercantes do Hemisférios Sul, a da Petrobras/Transpetro, coroou de êxito a paralisação de 24 horas levada a efeito em 23 de fevereiro”. O SINDMAR desde aquele ano já estava na internet e convocava os leitores a acompanharem as negociações no site do Sindicato. O afastamento dos Oficiais do trabalho e bordo, por causa das baixas remunerações na Marinha Mercante, é outro destaque na matéria “Salário baixo faz marítimo procurar nova profissão em terra”. A reportagem mostrava dois Oficiais de Máquinas que decidiram se aventurar em outras profissões em busca de melhores salários. Ionildo Barbosa Conceição contou como deixou de ser Oficial de Máquinas para virar sócio de uma empresa de aluguel de máquinas de videokê e Nelson Rodrigues de Barros como decidiu virar mecânico de... automóveis.

1843

Fundada por James Wilson, um fabricante de chapéus, a The Economist foi a primeira grande revista de economia e é considerada ainda hoje a mais importante sobre o tema no mundo. É famosa por sua independência política e pela qualidade dos textos.



1876

Fundada por Angelo Agostini, o maior ilustrador do seu tempo, a Revista Ilustrada atingia a todas as camadas sociais, incluindo analfabetos e escravos, que não precisavam ler para apreciar a publicação. Teve importante atuação política, como no movimento pela abolição da escravatura e pela proclamação da República.

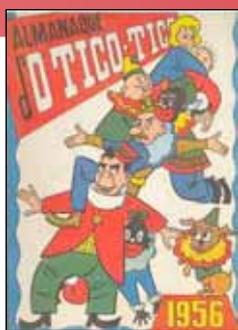




A edição especial número 7 com 11 páginas dedicadas ao 3º Congresso da CONTTMAF já começava a acenar para a transformação do Jornal em Revista. Embora as páginas internas permaneçam em papel offset, as cores passam a predominar em quase toda a publicação. O editorial “Hipocrisia de vendilhões” alertava os trabalhadores marítimos e batia pesado nos “interlocutores que se apresentam para falar, em seu nome (dos trabalhadores), em todos os fóruns em que matérias do seu interesse são debatidas”. E continuava: “Não é simples para o trabalhador entender que a gradual fragilidade e consequente perda dos direitos tão duramente conquistados não é consequência direta do processo de negociação de suas Convenções ou Acordos Coletivos de Trabalho. O contínuo aviltamento de seu salário e condições sociais têm muito mais a ver com a predisposição de dirigentes de centrais sindicais de difundirem conceitos adequados aos governantes de plantão e aos empresários”. Nitroglicerina pura, como se dizia antigamente.

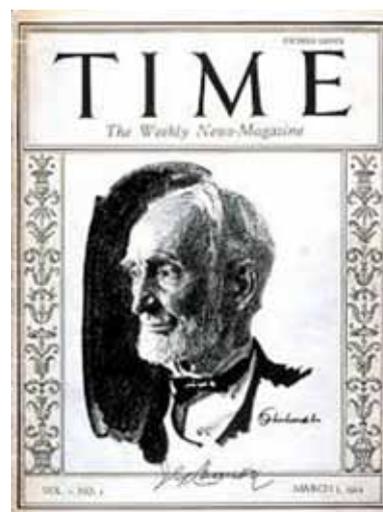
1905

Primeira revista brasileira dirigida exclusivamente ao público infantil e a primeira de história em quadrinhos, a Tico-Tico foi bastante popular, com tiragens que variavam de 20 mil a quase 100 mil exemplares. Os personagens Reco-Reco, Bolão, Azeitona e Lamparina, criados por J. Carlos, eram destaques. Não resistiu à entrada dos gibis da Disney e dos quadrinhos americanos no país e deixou de ser publicada em 1960.



1923

Considerada ainda hoje uma das maiores revistas do mundo, tanto em circulação como em faturamento, a Time foi criada por dois adolescentes, Henry Luce e Briton Hadden, que editavam o jornal da escola. Um dos destaques sempre foi a escolha da Personalidade do Ano. Surpreendeu os leitores em 1983 ao escolher o computador como a Máquina do Ano.





English version on page 38

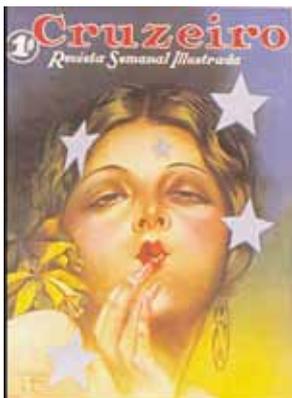


Antes de se tornar jornal e depois revista, a publicação UNIFICAR foi um boletim impresso. Com formatos e números de páginas variados, circulou até o final dos anos 90. A linha editorial era parecida com o que viria a se tornar a partir dos anos 2000, porém com menos imagens. Na edição número 11 uma pequena chamada de pé de página destacava, ainda que timidamente, “o primeiro passo para a UNIFICAÇÃO”. “No dia 8 de outubro, conforme disposto nos editais publicados na página 4, os sindicatos dos oficiais (Sindinaútica, Sindimáquinas e Sindicato dos Oficiais de Radiocomunicações) estarão realizando Assembleias com o objetivo de autorizar as diretorias das entidades a tomar as providências necessárias para a UNIFICAÇÃO e consequente criação do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante. A participação de todos nas Assembleias é indispensável para assegurar o cumprimento desta reivindicação que conta com a adesão quase unânime de todos os oficiais da Marinha Mercante Brasileira”, explicava o texto. Hoje, o Boletim UNIFICAR evoluiu para a Rede de Computadores, tornando-se o Boletim Eletrônico do SINDMAR, conhecido como BE, distribuído via mala direta no formato hotmailing, toda sexta-feira. É destinado a todos os associados do Sindicato.



1928

Criada pelo polêmico Assis Chateaubriand, O Cruzeiro surpreendeu em seu lançamento com refinamento editorial inédito para os leitores da época – papel couchê, textos de figuras ilustres. Chegou a vender 720 mil exemplares com a edição especial sobre o suicídio de Vargas. O personagem O Amigo da Onça virou cult. O declínio iniciou com as más administrações se consolidou definitivamente quando começou a



publicar matérias pagas disfarçadas de jornalismo, o que derrubou sua credibilidade.

1936

Mais influente revista de fotojornalismo do mundo, a Life foi também a mais imitada de todas. Chegou a vender 8,5 milhões de exemplares semanais. Parou de circular em 1972, em consequência da perda de receita de publicidade para a TV e do aumento dos custos de tarifas postais. Ainda voltou a circular mensalmente seis anos depois, mas a fórmula não era mais sustentável. No Brasil foi inspiração para a revista Manchete.





Sem medo ou com medo de ser feliz?

UNIFICAR passa a ser Revista e cobra reflexão do candidato Lula

Embora algumas edições anteriores tenham sido publicadas no formato revista, com capa em papel couchê e miolo em papel offset, é na edição número 11, de março de 2002, que a UNIFICAR passa a ser chamada finalmente de revista. O destaque da capa foi a matéria “Cruzeiros Marítimos: o que o Brasil ganha com isto”, e mais duas chamadinhas com os títulos “Offshore tem primeira oficial a bordo” e “Sindicalistas denunciam trabalho ilegal na Bacia de Campos”. No canto inferior direito, com fundo vermelho e texto vazado, mais uma chamadinha intitulada “Todo apoio à Unicidade Sindical”. Os contundentes editoriais, geralmente assinados pelo Presidente Severino Almeida, continuam sendo a tônica da publicação.

Nessa histórica edição, o título do editorial é “Com medo de ser feliz”, em que Severino cobra do PT e do então candidato pela quarta vez à Presidência da Re-



pública, Luis Inácio Lula da Silva, uma reflexão rápida sobre “o que efetivamente oferecem à sociedade brasileira em um eventual governo Lula”, que acabou se consolidando. “O candidato Lula precisa entender que, se quiséssemos no poder quem entende que os

Continua na próxima página

1952

Sua edição especial sobre a inauguração de Brasília vendeu 740 mil exemplares em apenas 48 horas. Manchete ficou famosa também pela cobertura dos concursos de misses e os desfiles de carnaval. Nomes como Manuel Bandeira, Drummond, Rubem Braga, e Fernando Sabino faziam parte da equipe. O declínio se acelerou após a morte de seu criador, Adolpho Bloch.



1953

Fenômeno social que tornou o nu feminino algo socialmente aceito, Playboy foi criada na cozinha do apartamento do seu criador, Hugh Hefner. Marilyn Monroe na capa e nua no pôster central foi uma sensação logo no primeiro número. Até hoje é uma das marcas mais conhecidas em todo o mundo.





English version on page 38



direitos dos trabalhadores devem se subjugar a discursos e práticas como querem os neoliberais, recorreríamos a quem já tem ampla experiência nesta matéria”. E concluiu: “Não precisamos de candidatos com plumagem, que não seja daquela que nos fez acreditar um dia que não deveríamos ter medo de ser felizes.”

ESTÃO QUERENDO NOS ENGOLIR!

Daí pra frente a linha editorial e gráfica vai evoluindo cada vez mais até se tornar o que é hoje. Já com a nova equipe, que começou a ser formada a partir da edição número 34 (aquela da capa com a grotesca figura de máscara preta e dentes enormes cuspidos marítimos, dinheiro e o próprio logotipo da Marinha, representando a empresa de navegação Elcano com o título “Estão querendo nos engolir!”, como destacamos no início dessa reportagem), a UNIFICAR passa a ter uma diagramação mais leve e arejada, de acordo com os parâmetros atuais. Outros destaques da nova fase da revista são as ousadas ilustrações da capa e as matérias de comportamento. Na edição número 35 sobre “A ITF e as bandeiras de conveniência”, a utilização de uma capa aberta mostrando as bandeiras de países que se submetem aos caprichos da armação internacional

para burlar as leis. Na edição seguinte, um enorme cadeado bloqueando o logo da Petrobras em toda a extensão da capa para ilustrar a denúncia de que há mais de 20 anos a estatal não emprega novos marítimos. Antes dessa edição que você tem em mãos, a Elcano voltou a ser criticada através da representação de um rosto de bandeirinhas da empresa sendo encoberto por uma máscara para denunciar a contratação de estrangeiros a bordo de embarcações com bandeira brasileira e as fraudes nas informações às autoridades brasileiras.

Muita coisa mudou na programação visual nestes mais de 20 anos da UNIFICAR, mas as ações da armação continuam as mesmas. E alguém tem que denunciar.

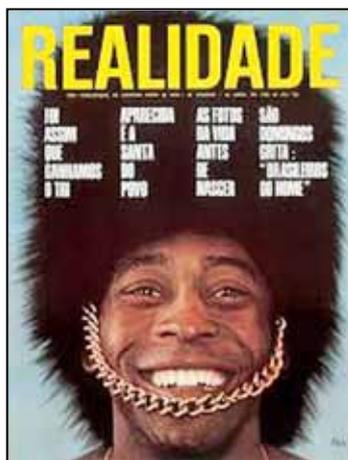
Matérias de comportamento também passaram a ter mais destaque na revista como a reportagem sobre os blogueiros mercantes. Muitas virão. Outra novidade é a seção “Última Página”, que publica colaborações de conceituados escritores e professores universitários sobre assuntos ligados aos mercantes. Como Roberto Sander, que escreveu sobre a história do afundamento de navios por submarinos alemães na Segunda Guerra, e Oswaldo Munteal, sobre os 200 anos do Visconde de Mauá. ■

1960



O próprio Roberto Civita, antes de se tornar presidente da Editora Abril, foi o primeiro repórter a percorrer a Via Dutra com o propósito de levantar todos os detalhes para a edição do primeiro roteiro turístico da Quatro Rodas, que se tornaria marca registrada. Ainda hoje é referência e principal publicação sobre o setor automobilístico.

1966



Em seus apenas 10 anos de existência, a Realidade fez escola e suas inovações influenciaram a reportagem no Brasil até hoje. Apresentava temas como racismo, Igreja, família, educação sexual, drogas e aborto e publicou a primeira foto de um parto na imprensa brasileira, numa edição apreendida pela censura dos “anos de chumbo”, que julgou a foto obscena. Terminou vencida pela televisão e pelo jornalismo mais ágil das semanais.





Investindo em pessoas e informações

Na Rede há mais de 4 anos, o site do SINDMAR (sindmar.org.br) é outra das importantes ferramentas de Comunicação do Sindicato. Atualizado constantemente, divulga informações sobre as atividades e o dia a dia do SINDMAR, acordos coletivos de trabalho, convênios etc. Traz também informações sobre a Fundação Homem do Mar, CSA, UCM e reproduz o Boletim Eletrônico e a revista UNIFICAR.

Parte do site tem versões em inglês e espanhol. Para acessar, basta ser associado do Sindicato. O SINDMAR está também no facebook e no twitter. Ainda em processo de construção, a revista UNIFICAR está na blogosfera (<http://revistaunificar.blogspot.com.br/>) e em outras redes sociais.



1968

O planejamento e o treinamento de uma centena de jovens jornalistas para formar a primeira equipe de redação da Veja, nos moldes da americana Time, durou um ano. Nascida três meses após a decretação do AI 5, sofreu censura durante 10 anos, apreensão de duas edições, corte de verbas de publicidade do governo e suas estatais. Antes de se tornar uma revista odiada por parte da sociedade brasileira, a entrevista de Pedro Collor que deu início ao processo que culminou com o impeachment do presidente, pode ser incluída entre as grandes reportagens de Veja.



1994

Criada em 1994 para ser uma alternativa mais crítica e à esquerda de Veja, IstoÉ e Época, a Carta Capital foi fundada pelo jornalista ítalo-brasileiro Mino Carta, criador da revista Quatro Rodas, do Jornal da Tarde, do extinto Jornal da República e das próprias Veja e IstoÉ.



Fonte: "A arte de editar revistas", Fátima Ali, Companhia Editora Nacional)





English version



“If you talk to a man in a language he understands, that goes to his head; If you talk to him in his language, it goes to his heart.”

(Nelson Mandela)

COMMUNICATION is necessary

A little more than 20 years ago, UNIFICAR was but a simple bulletin printed in black and white on offset paper, with an average of 12 pages per issue, published by the National Merchant Marine Deck Officers’ and Harbor Pilots’ Union (Sindinaútica). In May 2000, when it was already published by SINDMAR as a newspaper and two years later it became a magazine. As time went by, in pace with the the concern of SINDMAR to strengthen its communication media with the maritime community, UNIFICAR keeps continually moving ahead as it may be noticed by the special feature published on the present issue.



Text by: Paulo Cezar Guimarães

In May 2000, the 1st issue of “JORNAL UNIFICAR” (UNIFICATION JOURNAL) featured on its cover the assumption ceremony of the CONTTMAF Board of Directors which took place at the Brazilian Press Association headquarters (ABI), in Rio de Janeiro, showing the photograph with union leaders and Brazilian Politicians. The unsigned editorial, “Another link in the chain”, highlighted on its last lines:

“(…) As one may see the graphic interface of the editorial is new but the political proposition is not. The unity of all entities that represent sea, dock, fishery and civil aviation workers is a permanent purpose of CONTTMAF. There is no other way for the workers to strengthen their representation and consolidate their role as spokesmen before the nation. The newspaper of federations and all trade unions affiliated to CONTTMAF is one of the paths to achieve this conquest. At the first glance it may seem, solely, a normal newspaper. As a matter of fact it is more than just a link connecting us; it is a new communication channel to bring us closer and, therefore, stronger. Only those who have never seen the power of achievement and transformation of united and strong workers can have doubts about it.”

September, 2012. The editorial “Awakening interest for good and useful information was published on the 34th issue of the “REVISTA UNIFICAR” (UNIFICATION MAGAZINE) showed a bold cover with a grotesque representation of Elcano Shipping Company pictured as a black mask with enormous fangs that spitted out seafarers, money, and the Brazilian Navy logotype; beside, the title “They want to swallow us!”. Severino Almeida wrote in the Editorial:

“UNIFICAR, our magazine, starting from this issue on, will be giving a significant contribution to whom appreciates good information and would thank to be motivated to reach it. We are taking another step forward to improve our prestigious magazine. The magazine now has a new layout and its own website address, which will allow our companions to get informed, quickly and efficiently, on the themes of their interest. (...) This is another contribution from the SINDMAR staff to enlarge the vision of our members. After all, if we wish to contribute for the existence of a great Merchant Marine, we can’t imagine another way but to be, ourselves, individually and collectively great as well.”

A lot of things happened, many years have gone by, before a small bulletin -just 12 pages on offset paper, which colors were just “for making it easier to read the newspaper” (blue on the CONTTMAF pages, orange on the SINDMAR and Federation pages”) became an attractive magazine of 120 pages on couche paper and four colors. Yet the will to bring well informed seafarers remains the same.



Assumption of CONTTMAF’s new board of directors was the main news on the first issue of “JORNAL UNIFICAR” (UNIFICATION JOURNAL). Around 300 people, among them Senators and Federal Congress Representatives, as well as maritime authorities, took part in the event. “CONTTMAF will be as great and strong as its people make it”, said President Severino Almeida at the time he was elected. Three headings also highlighted: the “MERGER OF TRADE UNIONS ORIGINATES SINDMAR” (about the merger of National Merchant Marine Deck Officers and Harbor Pilot Union and the National Merchant Marine Engineer’s Union, which resulted in the National Merchant Marine Officers’ Union – SINDMAR); “CAPTAIN EMILIO BONFANTE HEADQUARTERS INAUGURATED”) (about the inauguration of the “new house of the Merchant Marine Officers”) and “WORKERS PROHIBIT CREW OUT-SOURCING” (about collective bargaining agreements concerning the former National Tankers Fleet and the employees of the new Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, that “ represented a historical achievement for the labor union movement.”)



English version



Fearless or afraid of being happy?

UNIFICAR assumes the format of a Magazine and requests reflection about Lula as a candidate

Although some previous issues had been published in a *magazine* format, on couche paper cover and off-set paper pages inside, after the 11th. issue, published March 2002, UNIFICAR was finally called a magazine. The frontpage head lines showed the article “Maritime



Cruises: what Brazil gains with this”, and another two calls to the articles “Offshore receives the first female officer aboard” and “ Union officers denounce illegal work in Campos Basin”. On the lower right corner, with a red background and overlaid, another remark “All support to

Labor Association Unicity”. The brisk editorials, generally signed by President Severino Almeida, keep striking the public chord .

In this historical issue, the editorial is entitled “Afraid to be happy”, and Severino demands from the Labor Party and its candidate on his fourth attempt to become the President of the Republic, Luis Inácio Lula da Silva, a quick reflection about “what is effectively being offered to the Brazilian society in an eventual Lula government”, which ended up consolidated. “Candidate Lula is to understand, that should we want to empower someone who finds that workers’ rights are to be submitted to the speeches and practices in accordance to the ones of the neoliberals then we’d rather vote for whom already has a large expertise in that field”. And he concluded: “We do not need candidates with the feather other than the one who made us believe not to get afraid of being happy.”

THEY WANT TO SWALLOW US!

From then on, the editorial line and graphics evolved more and more evolved to reach the condition it has today. With the new team that started from the 34th issue (he cover with a grotesque representation of Elcano Shipping Company pictured as a black mask with enormous fangs that spitted out seafarers, money, and the Brazilian Navy logotype; beside, the title “They want to swallow us!”, as we highlighted in the beginning of this article), UNIFICAR starts to display a lighter and more delicate layout, in pace with the current trends. Other highlights in the new phase of the magazine, are the bold illustrations on its cover as well as the articles about new practices in the maritime activity. In the 35th.issue, “ITF and the flags of convenience”, the front page displays flags of countries that are submitted to the whims of international schemes to cheat the laws. In the following issue, an enormous padlock blocking a Petrobras logotype throughout the entire extension of the cover to denounce that for over 20 years the state owned company has not hired any new seafarer. In the previous issue to the one you are holding now, Elcano was once more criticized and depicted as a face with several company banners covered by a mask, to denounce the hiring of foreign seafarers aboard their vessels flying the Brazilian flag as well as the fraudulent information Elcano passes to the Brazilian authorities.

Many changes have taken place in the visual layout on the course of more than 20 years of UNIFICAR publication, but ship owners’ attitudes remain the same. Somebody has got to denounce them.

Articles on human behavior have also become more important in the magazine, as, for instance, the report about maritime bloggers. Many other ones are on their way. Another innovation is the section “Last Page”, featuring the journalistic participation of well-known writers and university professors on subjects related to seafarers. Such as Roberto Sander, who wrote the history about the sinking of ships by German submarines during World War II, and Oswaldo Munteal, on the 200th. anniversary of Viscount of Mauá.

Investing in people and information

On the Web for more than 4 years, the SINDMAR website (sindmar.org.br) is another important communication tool of the Union. It is updated continually, with reports on the activities and on the routine life of SINDMAR, such as collective bargaining agreements, partnerships with commercial enterprises for benefits and services concerning its members, etc. It also provides information about Seafarer’s Foundation- *Fundação Homem do Mar*, CSA, UCM and releases SINDMAR Electronic Bulletin and UNIFICAR magazine. Some pages of the website are written in English and Spanish. To access it, one is required to be a member of the Union. SINDMAR is also on the Facebook and at Twitter. UNIFICAR magazine in the blogosphere is still under construction

(<http://revistaunificar.blogspot.com.br/>) and in other social networks.





Use of color images as well as of couche paper became usual on the new issues of “JORNAL DO SINDMAR” (SINDMAR JOURNAL), as on the 6th issue that highlighted the 24-hour Petrobras /Transpetro seafarers protest against the delay in attending their claims. The text “Victory of discipline and capacity of organization” announcing the strike began with these words: “The smashing participation of nearly 2,400 seafarers of the largest merchant fleet in the Southern Hemisphere, Petrobras/Transpetro crowned the success of the 24-hour strike on February 23rd”. At the time SINDMAR was already present on the internet for inviting readers to follow up the negotiations by the Union website. The Officers who were quitting the work aboard, due to the low wages in the Merchant Marine is another important issue, “Low wages make seafarers search new professions ashore”. The article depicted two Marine Engineers

who decided to try out other professions in search of better wages. Ionildo Barbosa Conceição said he stopped working as a Marine Engineer to become partner in a videoke device rental enterprise and Nelson Rodrigues de Barros who decided to become an automobile repairman.

Special issue number 7 includes 11 pages about the 3rd.CONTTMAF Congress signaled the beginning of transformation of the status of a Newspaper to a Magazine. However, although some of the inside pages were still printed on offset paper, colors predominated almost all over the entire publication. The editorial “Hypocrisy of the mercenaries” alerted seafarers and shook hard the “interlocutors that tried to speak apparently on behalf of them in all meetings where their interests were at stake. And it went on: “It is not simple for workers to understand that the gradual fragility and the consequent loss of their rights – so hardly to be achieved- is not a direct consequence of the negotiation process o of collective bargain agreements. The continuous downgrade of their wages and social conditions is much closer related to the predisposition of central labor union leaders to spread the adequate concepts to the governors *on duty* and to the enterprisers. This is pure nitroglycerin as it was said in the past.



Before becoming a newspaper and after having changed to a magazine format, UNIFICAR was just a printed bulletin. Until the end of the 90s. it circulated in several page formats and number of pages. The editorial line, although resembling the one that was to be adopted after 2000, had fewer images. In its 11th issue, there was a small footnote that highlighted, yet still discreetly, “the first step towards Merging”. “ On October 8th, as stated on the editorial of page 4, the officers’ trade unions (Deck Officers , Marine Engineers, and Radio Officers) are calling their Assemblies for the purpose of authorizing the board of directors of said entities to take the necessary steps for merging the unions that will lead to the creation of the National Merchant Marine Officers’ Trade Union. The participation of everyone in the Assemblies is essential to assure the implementation of this requirement that counts an almost unanimous adhesion of all Brazilian Merchant Marine officers”, the text explained. Nowadays, the UNIFICAR Bulletin has evolved to the Internet form, the SINDMAR E-Bulletin, also known as the EB, spread by direct mail in the hotmail format, every Friday. It is sent to all union members.



English version



The first magazines appeared in the 17th century, during the Enlightenment, published by academies and scientific societies to promote systematic collaboration among scientists, researchers, and scholars

1663

According to *Encyclopaedia Britannica*, the first magazine was published in Germany by Johann Rist, theologian, poet, and author of religious anthems. It lasted five years and was called

Erbauliche Monatlich Unterredungen (Monthly Edifying Discussions).



1693

The first women's magazine - The Ladies Mercury - is published. It offered personal counselling by answering letters from female readers, often about love disillusion. Although aiming at women, the magazine was produced by men.

1704

Daniel Defoe, author of the classic *Robinson Crusoe*, was the founder of the *France and all Europe Review* of (Review of the events in France and throughout Europe). Defoe introduced articles expressing political opinion in the publication, which was a combination of a newspaper and a magazine.

1876

Founded by Angelo Agostini, the greatest illustrator of his time, the *Revista Ilustrada* reached all social classes, including illiterates and slaves, who did not need to read to appreciate the publication. It had an important political influence, such as in the movements for the abolition of slavery and in the proclamation of the Republic.



1905

First Brazilian magazine addressed exclusively to children and first comic book, the *Tico-Tico* was very popular, with printings ranging from 20 thousand to almost 100 thousand copies. *The Reco-Reco, Bolão, Azeitona and Lamparina* characters, created by J. Carlos, were highlights. Failing to compete with Disney comic books and American cartoon magazines, it stopped being published in 1960.

1952

Its special edition about the inauguration of Brasilia sold 740 thousand copies in just 48 hours. *Manchete* was also famous for the coverage of Misses Contests and Carnival parades. Names such as Manuel Bandeira, Drummond, Rubem Braga, and Fernando Sabino were part of the team. The decline was accelerated after the death of its creator, Adolpho Bloch.



1953

Social phenomenon which made the female nude something socially accepted, *Playboy* was created in the kitchen of its creator's apartment, Hugh Hefner. Marilyn Monroe on the cover and naked in the central poster was a sensation in the very first number. Until today it is one of the best known brands throughout the world.

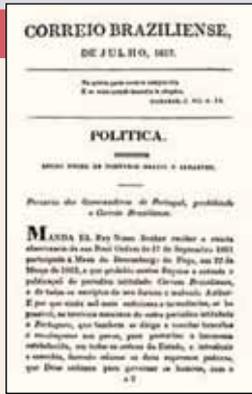
1960

Before becoming president of *Editora Abril*, Roberto Civita himself was the first reporter to travel through Via Dutra with the purpose of collecting information for the edition of the first tourist itinerary of *Quatro Rodas*, which would become a trademark. It remains to the current days as a reference and the main publication on the automobile sector.



1808

The Correio Braziliense, at that time also called *Armazém Literário*, - *Literary Store*, is considered to be the first Brazilian magazine. It had 120 pages and was written, edited, printed, and published in London by Hipólito da Costa. The focus of the magazine was essentially political and its circulation was clandestine in Brazil and in Portugal. To face the Correio, which criticized the Portuguese administration, the Royal Press launched in the same year A Gazeta do Rio de Janeiro, the first of a long string of newspapers in favor of the government, as they still exist nowadays in Brazil.



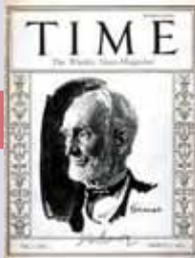
1843

Founded by James Wilson, a manufacturer of hats, The Economist was the first large magazine on Economics and is until nowadays considered the world's most important publication on the theme. It is famous for its political independence and for the quality of its texts.



1923

Considered even today as one of the biggest magazines in the world, both in circulation and in profit, the Time was created by two teenagers, Henry Luce and Briton Hadden, who used to edit the school newspaper. One of the highlights was its choice of the Personality of the Year. In 1983, it amazed the readers by choosing the computer as the Machine of the Year.



1928

Created by the controversial Assis Chateaubriand, *O Cruzeiro* was astonishing as it came to light for its unprecedented editorial refinement: coated paper and articles signed by notorious people. 720 thousand copies of the special edition about Vargas' suicide were sold. The character *O Amigo da Onça* became a cult. The decline initiated with poor administration continued steadily after it started publishing paid articles disguised as journalism, which destroyed its credibility.

1936

Most influential photojournalism magazine of the world, the Life was also the most imitated of all. At one time, as many as 8.5 million weekly copies were sold. Circulation stopped in 1972, as a consequence of advertising revenue lost to the TV, and of rising mailing costs. Although six months later it started to be edited again, now on a monthly basis, the formula proved no longer sustainable. In Brazil, it inspired the *Manchete* magazine.

1966

In its mere 10 years of existence, the *Realidade* became famous and its innovations still today influence Brazilian journalism. It addressed topics such as racism, the Church, family, sex education, drugs and abortion, and published the first photo of a childbirth in the Brazilian press. That edition was confiscated by censors of the "years of lead", who considered the photo obscene. It ended up defeated by television and by the more agile journalism of the weekly magazines.

1968

The planning and training of a hundred young journalists to form the first writing team of *Veja*, in the molds of the American Time, lasted a year. Created three months after the passing of Institutional Act 5, it was censored during 10 years, had two editions confiscated, and suffered cuts in advertising from the government and state owned companies. Prior to become hated by sectors of the Brazilian society, Pedro Collor's interview (which launched a movement that culminated in the impeachment of the President of the Republic) can be included in the roll of the greatest *Veja* reportages.



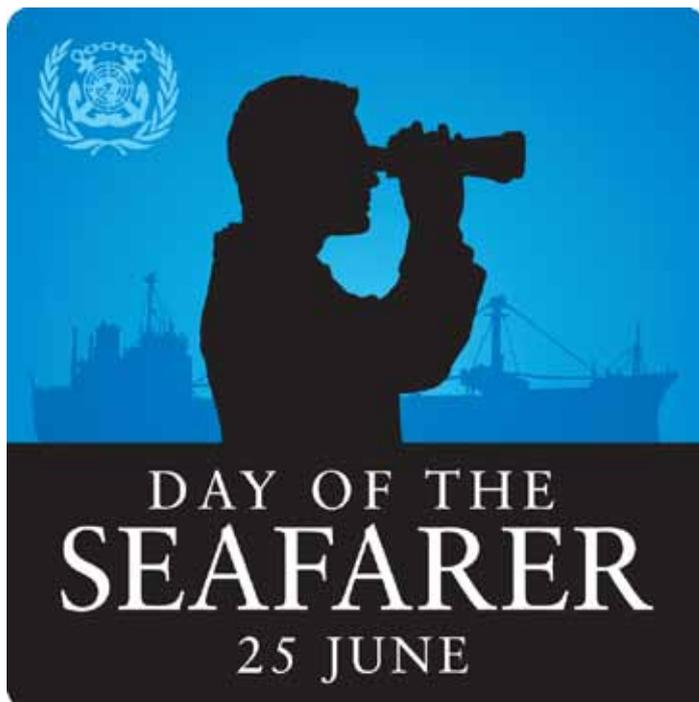
1994

Created in 1994 as a more critical alternative (and more to the left than *Veja*, *Isto É*, and *Época*), the *Carta Capital* was founded by Italian-Brazilian journalist Mino Carta, creator of the *Quatro Rodas* magazine, of *Jornal da Tarde*, of the extinct *Jornal da República*, and of *Veja* and *IstoÉ* themselves.





Severino Almeida, Agenor Junqueira, o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, Sérgio Leal e Bruno Rocha



Dia Marítimo Mundial é festejado em todo o Brasil, falando de desenvolvimento sustentável, preocupação com segurança, meio ambiente, eficiência operacional e conservação de recursos.

Rumo à total SUSTENTABILIDADE

2013 foi o ano da sustentabilidade. E o tema não poderia ficar de fora das comemorações do Dia Marítimo Mundial, evento mais importante do calendário marítimo, que aconteceu, no Rio de Janeiro, na manhã do dia 26 de setembro, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e reuniu toda a comunidade marítima, além de autoridades civis e militares.

Discutindo os rumos da navegação, associados aos processos ambientais de transporte e bem-estar dos oficiais marítimos, o tema desse ano, escolhido pela International Maritime Organization (IMO), foi Desenvolvimento Sustentável: a contribuição para além da Rio+20.

A celebração foi iniciada pelo Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Júlio Soares de Moura Neto. Para a recepção às autoridades estava o Contra Almirante do CIAGA, Comandante Victor Cardoso Gomes. Um discurso inicial, enfatizando os esforços realizados pela Marinha Brasileira junto à economia nacional e a sociedade civil, e a leitura da mensagem do Secretário-Geral da IMO, Koji Sekimizu, foi proferido pelo Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante (CCMM), CLC Álvaro José de Almeida Júnior. Na mensagem, enfatiza-se que “é preciso identificar as grandes áreas que precisamos priorizar para se alcançar a sustentabilidade. A segurança, a proteção do meio ambiente, a eficiência operacional e a conservação de recursos são algumas dessas áreas.”

Continua na próxima página



Fotos André Prado

O Hino Nacional dá início às comemorações do Dia Marítimo Mundial 2013: celebração em respeito ao trabalho da Marinha Mercante emociona todos os presentes



“Ouviram do Ipiranga às margens plácidas”. O canto do hino nacional e o hasteamento da bandeira brasileira foi celebrado com muito respeito e emoção de todos. Nesse momento, toda comunidade civil reconheceu o papel da Marinha Mercante para o desenvolvimento do país, e a comunidade marítima relembrou o histórico de lutas e vitórias da Marinha do Brasil. Um desfile de entrada das turmas do CIAGA engrandeceu o momento.

A seguir, ouviu-se a leitura da Ordem do dia, realizada pelo Vice Almirante e Diretor de Portos e Custas, Claudio Portugal de Viveiros. A mensagem seguiu com o propósito da necessidade de prestigiar os Oficiais que transportam, além de riquezas para o país, vidas, e com o reconhecimento ao esforço na exploração de gás e petróleo do subsolo marítimo, além de alimentos e produtos importantes para a população, enfrentando um ambiente, na maioria das vezes, intranquilo.

Após as leituras, houve a entrega da condecoração do Distintivo de Comodoro ao CLC Rui Luis Schmidt Felipe, em reconhecimento aos serviços prestados à Marinha Mercante Brasileira, e a entrega do troféu pela conquista do Campeonato Mundial Júnior de Vela da Classe

Snipe ao aluno do segundo ano de Náutica do CIAGA Lucas Mattos de Siqueira Mesquita.

Antes do término da celebração, houve o tradicional e memorável momento da aposição floral em homenagem ao patrono da Marinha Mercante Brasileira, Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, na qual estiveram presentes o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, o Diretor de Transporte Marítimo da Transpetro, Agenor César Junqueira Leite, o Comandante da Marinha, Júlio Soares de Moura Neto, o Secretário Executivo do SINAVAL, Sergio Luiz Camacho Leal e o Presidente do Syndarma, Bruno Bastos Lima Rocha. Um arranjo floral foi depositado em seu busto, localizado nas dependências do CIAGA.

Logo após a celebração, um coquetel de confraternização uniu autoridades e amigos, dentre eles os irmãos medalhistas olímpicos Lars e Torben Grael. Prestigiaram, também, a solenidade o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido e o Diretor de Educação do Sindicato, José Serra.

Continua na próxima página



Dia Marítimo Mundial



Autoridades e convidados protegidos do calor carioca durante a cerimônia



ARQUIVO

Delegacias do Sergipe e do Pará também comemoraram a data



Symone Soares, Delegada Regional do SINDMAR em Sergipe, a bordo da lancha Capela, e o auditório do CIABA no Pará lotado de alunos

Em Sergipe, o Dia Marítimo Mundial foi lembrado em evento na Capitania dos Portos e contou com a presença da Delegada Regional do SINDMAR, Symone Soares. O tema desse ano focou a preocupação da IMO e demais organizações, empresas e sociedade na busca de um padrão para que o transporte marítimo se torne cada vez mais sustentável, priorizando áreas como a segurança, a proteção do meio ambiente, a eficiência operacional e a conservação de recursos.

Foram homenageados, na ocasião, homens e mulheres do setor marítimo importantes para o desenvolvimento do setor naval e brasileiros que morreram no exercício da profissão no mar durante a Segunda Guerra Mundial. A homenagem não se

limitou à terra. Os marítimos receberam uma coroa de flores, levada até a foz do Rio Sergipe, a bordo da lancha Capela, reconhecendo, assim, o valor de todos aqueles que perderam suas vidas a bordo.

No Pará, a celebração aconteceu no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA) com as presenças do Comandante do IV Distrito Naval, Vice-Almirante Ademir Sobrinho, do Comandante do Centro de Instrução da capital paraense, CMG Francisco Carlos de Almeida Gomes, e do Diretor de Relações Internacionais e Delegado Regional do SINDMAR, Darlei Pinheiro. O evento foi organizado no dia 25 de setembro. Uma mensagem alusiva ao Dia Marítimo foi proferida parabenizando os marítimos e futuros marítimos presentes. ■



É CAMPEÃO!

Lucas Mesquita, aluno da EFOMM, conquista campeonato mundial júnior de vela

O campeonato, realizado no Iate Clube do Rio de Janeiro, em 20 de setembro, contou com a participação de velejadores de países como Colômbia, Estados Unidos da América, Itália, Japão, entre outros. Aluno do 2º ano da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), Lucas Mesquita sagrou-se campeão em dupla com Douglas Gomm.





André Prado

Lucas Mesquita, orgulhoso, ao lado do ídolo Lars Grael: “Só se destacam aqueles que se dedicam e perseguem seus objetivos. Ninguém chega a lugar nenhum sem treinar”

Durante a cerimônia do Dia Marítimo Mundial, em 26 de setembro, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), o aluno Mesquita recebeu o troféu das mãos do Velejador Lars Grael, a convite do Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

Em entrevista para o Jornal Pelicano, da EFOMM, Lucas, que pratica o esporte desde os 7 anos, dedicou a conquista ao pai, “que praticamente me obrigou a aprender”; ao tio, “que até os meus 12 anos foi meu técnico”; e aos avós, “que sempre me deram suporte financeiro”. Elogiou também seus “ídolos”, Torben e Lars Grael, “que são em quem eu me espelho.”

Ser homenageado pelos dois irmãos ídolos, diante de diversas autoridades civis e militares, na cerimônia do Dia Mundial Marítimo, representou a “sensação do dever cumprido” para o jovem campeão.

“Fiquei surpreso. Afinal, ser homenageado no principal dia da Marinha Mercante mundial, por nada mais, nada menos que meus ídolos Torben e Lars e pelo Comandante da Marinha Brasileira, não é pra qualquer um.”

Lucas Mesquita lembrou as maiores dificuldades encontradas durante a competição:

“Por se tratar de um campeonato mundial, o nível técnico estava muito elevado, dificultando assim as

largadas e as montagens de boia. Além disso, houve uma predominância de ventos inconstantes, o que contribuiu ainda mais para o nível de dificuldade.”

E explicou o predomínio brasileiro na competição. Afinal, no Mundial Júnior de Vela, dos dez primeiros colocados, oito foram duplas de velejadores brasileiros.

“A tradição que a vela brasileira tem na classe SNIPE é muito grande. Isso é evidenciado quando voltamos ao passado e vemos que Torben Grael venceu este mesmo campeonato, em 1978. Antes dele, muitos outros brasileiros marcaram seu nome na história.”

Perguntado sobre que conselhos daria aos jovens que praticam vela e sonham poder se destacar neste esporte, o aluno da EFOMM foi sucinto:

“Só se destacam aqueles que se dedicam e perseguem seus objetivos. Ninguém chega a lugar nenhum sem treinar.”

Professor de Lucas Mesquita do 2º ano de Náutica, Marcus Vinícius de Lima Arantes, fez questão de dar seu depoimento sobre o ex-aluno:

“Na época em que vivemos, carente de bons exemplos em que a desfaçatez sobrepuja a dignidade, ainda surge aqui e acolá algo que evidencia que ainda existe alguma esperança. Mesquita é aluno aplicado, atento, chefe de sua turma. Alia essas qualidades com sua habilidade como velejador.” ■

Unifique-se.



Blog-se.

Clique:

revistaunificar.blogspot.com.br





English
version on
page 58



Reprodução



REVISÃO ERA

GOLPE

E OS MERCANTES SABIAM E PROTESTAVAM

Em 1994, o ponto alto da manifestação contra a Revisão Constitucional e corrupção no Congresso, parando o trânsito no vão central da Ponte Rio-Niterói, com os marítimos na linha de frente





Há 20 anos, completados em janeiro, um acordo fechado entre os líderes do governo federal da época e o bloco contrário à Revisão Constitucional garantia a aprovação de um ajuste fiscal que integrava o plano de estabilização econômica do então ministro Fernando Henrique Cardoso, durante a gestão de Itamar Franco. A votação das medidas provisórias retardavam o início da revisão que corriam o risco de encalhar no Congresso. A decisão política do governo aumentava a preocupação dos parlamentares favoráveis e a euforia dos contras com a perspectiva do naufrágio da reforma da Constituição. Nas ruas, protestos de sindicalistas, estudantes e demais setores da sociedade. E os marítimos participaram e estiveram à frente de todos eles.



Faixa-protesto paralisa a Ponte

Prefeitura inicia recuperação do horto do Barreto

Moradores de São Domingos denunciam desmatamento

O protesto bloqueou a pista no sentido Rio-Niterói e só acabou com a chegada da tropa do Exército

Protesto pára trânsito na ponte

Carreata contra a revisão fura os bloqueios

O trânsito na Ponte Rio-Niterói foi interrompido por uma carreata de protesto contra a revisão constitucional e a corrupção no Congresso, integrada por integrantes da Nação Brasil

ACONTECEU, VIROU MANCHETE

Deu no JB: “Protesto pára trânsito na ponte”. E o subtítulo: “Carreata contra a revisão fura os bloqueios”. Deu no Fluminense cinco dias depois: “Faixa-protesto paralisa a Ponte”. E no Globo mais de dez dias depois: “Contra a revisão”. Corria o ano de 1994 e os jornais, cada um dentro da sua linha editorial, cada um no seu estilo, registravam as diversas manifestações ocorridas no Rio de Janeiro contra a Revisão Constitucional e a corrupção no Congresso durante o governo Itamar Franco. Os protestos eram organizados por integrantes da Nação Brasil, Movimento em Defesa da Economia Nacional (Modecon), então presidido pelo saudoso jornalista Barbosa Lima Sobrinho; e por sindicatos, entidades estudantis e partidos políticos. E os marítimos estavam lá na linha de frente.

O primeiro protesto na Ponte Rio-Niterói foi uma carreata em que os manifestantes, com faixas amarelas escondidas dentro dos carros, conseguiram passar por

Reprodução

Montagem: André Prado

JORNAL DO BRASIL

© JORNAL DO BRASIL SA 1994

RIO DE JANEIRO • QUINTA-FEIRA • 27 DE JANEIRO DE 1994

2ª Edição

Preço para o Rio: CR\$ 220,00

Apoio ao plano põe revisão em risco



Foi um acordo fechado entre os líderes do governo e o bloco contrário à revisão constitucional que garantiu, ontem, a aprovação do ajuste fiscal que integra o plano de estabilização econômica do ministro Fernando Henrique Cardoso. A votação das medidas provisórias, no entanto, retardou o início da revisão, que agora corre um risco ainda maior de encalhar no Congresso. A decisão de priorizar a aprovação do plano partiu do próprio presidente Itamar Franco, atendendo a um pedido do ministro da Fazenda. "No momento, a aprovação do plano é mais importante do que a revisão", determinou. A decisão política aumentou a preocupação de setores favoráveis e contrários com a perspectiva da reforma da Constituição. Uma carreta contra a reforma na Ponte Rio-Niterói engarrafamento Zona Sul. (Pág. 3)

O tempo

Niterói e Grande Rio terão hoje tempo parcialmente nublado a ensolarado, com pancadas de chuva e trovoadas locais ocasionais. Temperatura estável. Ventos de Quadrante Nordeste a Oeste, moderados, com rajadas ocasionais. Visibilidade boa a moderada. As temperaturas máximas e mínimas registradas foram de 41,5 graus no Maracanã e 22,9 graus no Alto da Boa Vista.

O FLUMINENSE

Jornal do Estado do Rio

Indicadores

Dólar comercial — CR\$435,04 (compra) e CR\$435,25 (venda); Dólar paralelo — CR\$415,00 (compra) e CR\$422,00 (venda); Dólar turismo — CR\$431,40 (compra) e CR\$431,50 (venda); Ufrj mensal — CR\$167,77; Ufrj diária — CR\$246,70; Ufrj — CR\$2.304,19; Salário mínimo — CR\$2.892,00. (Fonte: Anvisa). As unidades fiscais dos municípios estão na página 6.

CR\$100,00

ANO CXVI N. 33.858 — Niterói, quinta-feira, 27 de janeiro de 1994

Diretor-Presidente — ALBERTO TORRES

Polícia de choque ocupa Ponte mas não consegue impedir manifestação



Cerca de 600 homens do Batalhão de Polícia do Exército, Polícia Militar, Patrulha Rodoviária Federal e Polícia Civil ocuparam a Ponte Rio-Niterói, ontem à tarde, numa tentativa frustrada de impedir uma manifestação contra a revisão constitucional. Apesar de todo o aparato, a carreta foi realizada e os manifestantes interromperam o tráfego de veículos no vão central da Ponte. Desde o início da tarde, tropas de choque iniciaram a ocupação, com bloqueios em todos os acessos à Ponte, nos dois sentidos. O protesto, convocado pelo Movimento de Defesa da Economia Nacional (Modecon), deixou o trânsito praticamente paralisado durante quase uma hora. Por volta das 18h30min, caminhões do Exército partiram da Praça do Pedágio

quatro bloqueios das polícias militar e rodoviária. Ao chegarem no vão central retiraram as faixas dos carros e interromperam o trânsito. Foram cerca de 20 minutos de manifestação, o suficiente para atingir a Zona Sul da cidade (através do Túnel Rebouças), da Avenida Brasil (principal via de acesso ao Rio) e o Centro. Segundo o jornal O Fluminense, "a operação envolveu 600 policiais". "Cem deles eram da Polícia da Marinha, 20 da Polícia Rodoviária Federal, outros 20 da Polícia Civil, 365 do Exército e 135 da Polícia Militar, que contribuiu com o efetivo do 7º BPM (Alcântara) e 12º BPM (Niterói), além do Batalhão de Choque do Rio", detalhou a matéria.

Continua na próxima página





English
version on
page 58



Os diretores do SINDMAR Jailson Bispo e Odilon Braga releem quase 20 anos depois os recortes dos jornais da época

TREMENDO BAFAFÁ!

Então Diretor Financeiro do Sindnática, Jailson Bispo demonstra orgulho ao lembrar o episódio: “Foi um tremendo bafafá. Mas sem baderna. Usamos até celular, que não tinha a mesma capacidade que tem hoje, mas ajudou bastante. Eram duas equipes, uma no Rio e outra em Niterói, que se comunicavam a todo instante. Como os jornais já haviam divulgado, as autoridades estavam de sobreaviso, mas não teve jeito. Nem os caminhões da tropa de choque do Exército que vieram na contramão conseguiram impedir a manifestação. No fim surgiu um tremendo bate-boca entre os manifestantes e os policiais. O Severino colocou as chaves de alguns carros num saco e disse para um dos policiais: ‘Já conseguimos o que queríamos. Agora só queremos ir embora. Ou vocês liberam o trânsito para seguirmos o nosso caminho ou jogamos o saquinho com as chaves no mar. O que vocês preferem?’” No Jornal do Brasil, numa das últimas linhas da matéria, o registro: “Uma grande faixa com os dizeres ‘revisão é golpe’, que seria pendurada no vão central, não o foi devido ao vento e à chuva.”

REVISÃO É GOLPE

Seria alguns dias depois com o Sindicato de novo à frente da organização. E de forma mais ousada e criativa. Vale registrar o início da matéria publicada com destaque no jornal O Fluminense de 1º de fevereiro: “Os passageiros das barcas da Conerj tiveram uma surpresa durante as viagens no início da manhã de ontem. Quem olhou para a Ponte Rio-Niterói viu uma faixa de 12 metros de comprimento por 60 metros de largura pendurada no vão central. Nas cores verde, amarelo e preto, ela trazia a inscrição ‘revisão é golpe’ e foi colocada ainda de madrugada por representantes de mais de 20 entidades como protesto contra a Revisão Constitucional.”

Odilon Braga, hoje Diretor Secretário do SINDMAR, participou ativamente do movimento e também tem orgulho ao lembrar de como tudo aconteceu.

“Aquela coisa toda da questão da Revisão Constitucional preocupava toda a sociedade e nós estávamos envolvidos diretamente. Lembro que logo no início, o Severino juntou um grupo de colegas após uma reunião

Fotos: André Prado



na sede da ABI (Associação Brasileira de Imprensa) e disse: 'Pessoal: precisamos conversar'. E foi ali perto mesmo, na mesa de um bar, em frente à ABI. E combinamos diversas ações: carreatas, naviatas... até chegarmos à decisão de paralisar a Ponte e esticar uma faixa de protesto. Foi uma estratégia de guerra. Vimos que botar uma faixa com os dizeres 'Revisão é golpe' iria chamar a atenção de todos. Passamos dias cuidando disso. Estivemos de madrugada na Ponte medindo os espaços para definir o tamanho das faixas e das letras para que pudessem ser visíveis e sustentadas. Fizemos tudo na sede do antigo Sindináutica e fizemos um teste final no prédio da UNE, na Rua do Catete. A ação durou cerca de 10 minutos. Lembro que um helicóptero do JB passou, notou algo estranho e divulgou a notícia. Quando as autoridades conseguiram intervir e arrancar as faixas na marra, o recado já estava dado."

DEU NO GLOBO TAMBÉM

Até O Globo, que demorou a entrar na cobertura, como sempre foi tradição do jornal, caso típico das manifestações das diretas dez anos antes, fez um pequeno registro em outro protesto realizado pelas ruas do Rio. O texto-legenda (com a foto de Monzas, Opalas e Corcéis, os carros da época) de apenas seis linhas com o título "Contra a revisão" dizia assim: "Trinta e dois carros de passeio, enfeitados com faixas verdes e amarelas e com cartazes com a inscrição 'Revisão é golpe', percorrem a Zona Sul da cidade num protesto contra a Revisão Constitucional pelo atual Congresso. Com a ajuda de quatro batedores da PM, a carreata de ontem não chegou a atrapalhar o trânsito, apesar da hora do rush."

E TUDO ACABOU EM PIZZA!

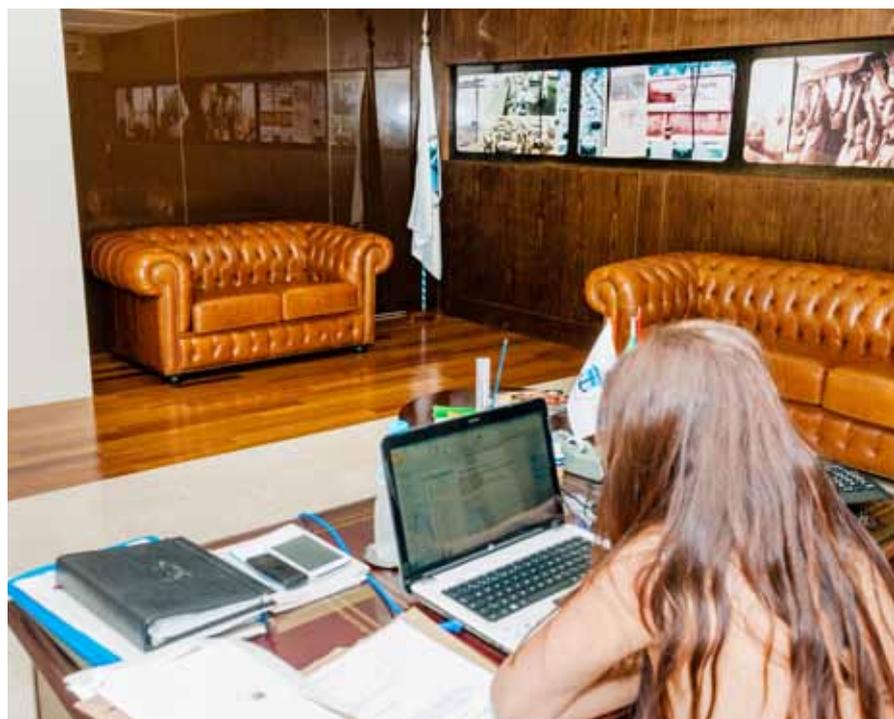
Prevista na própria Carta de 88 para cinco anos depois, a Revisão Constitucional acabou em fracasso, com apenas seis emendas aprovadas no primeiro semestre de 1994. Nem o então Presidente Itamar Franco deu muita importância para a Revisão. As seis emendas de revisão, que tratavam de assuntos específicos, foram aprovadas sem maiores polêmicas. Uma



Reprodução

delas reduziu o mandato do presidente da República de cinco para quatro anos e outra criou o Fundo Social de Emergência, considerado como essencial para implantar o programa econômico do governo Itamar Franco, permitindo ao governo dispor com autonomia de parte da arrecadação para o saneamento financeiro da União. Foi aprovada ainda a suspensão dos efeitos da renúncia de parlamentar submetido a processo de perda de mandato. ■

As manifestações foram tão significativas para os Mercantes que hoje existe um painel de fotos na antessala da presidência do SINDMAR

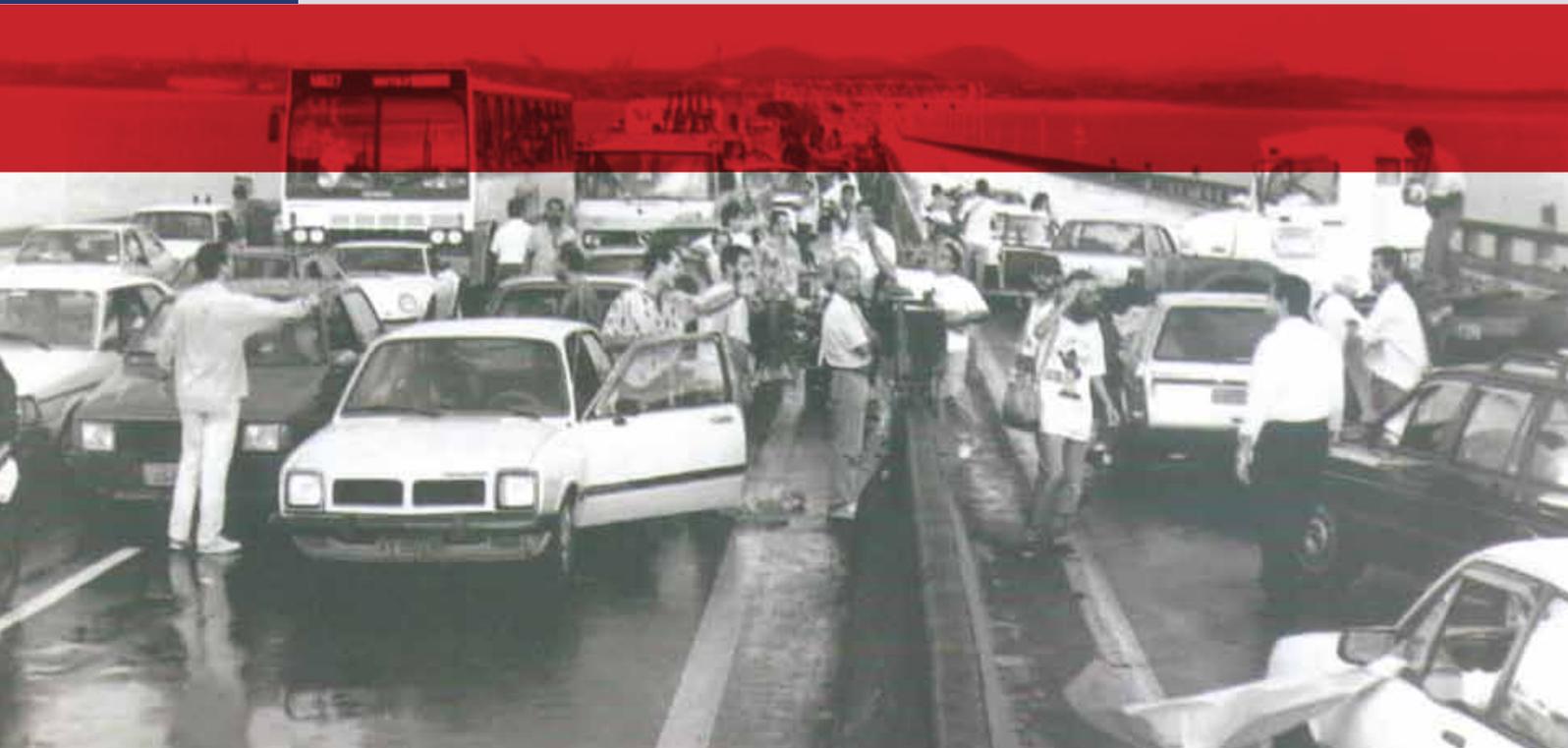




English
version



Revision was a coup, seafarers knew it was, and protested



In 1994, the high point of the demonstration against the Constitutional Revision and corruption in Congress, stopping traffic in the central span of the Rio-Niteroi Bridge, with seafarers on the frontline

Twenty years ago, completed in January, an agreement signed between the leaders of the Federal Government at the time and the parliamentarian block that was against the Constitutional Revision ensured the approval of a fiscal adjustment that was part of the economic stabilization plan of the then Minister Fernando Henrique Cardoso, during President Itamar Franco's administration. The passing of provisional measures slowed

down the beginning of the revision that risked running aground in Congress. The political decision of the government was raising the concern of the favorable parliamentarians and the euphoria of the cons at the prospect of wrecking the Constitutional reform. On the streets, protests by trade unionists, students, and other sectors of society went on. And the seafarers attended and stood ahead of them all.

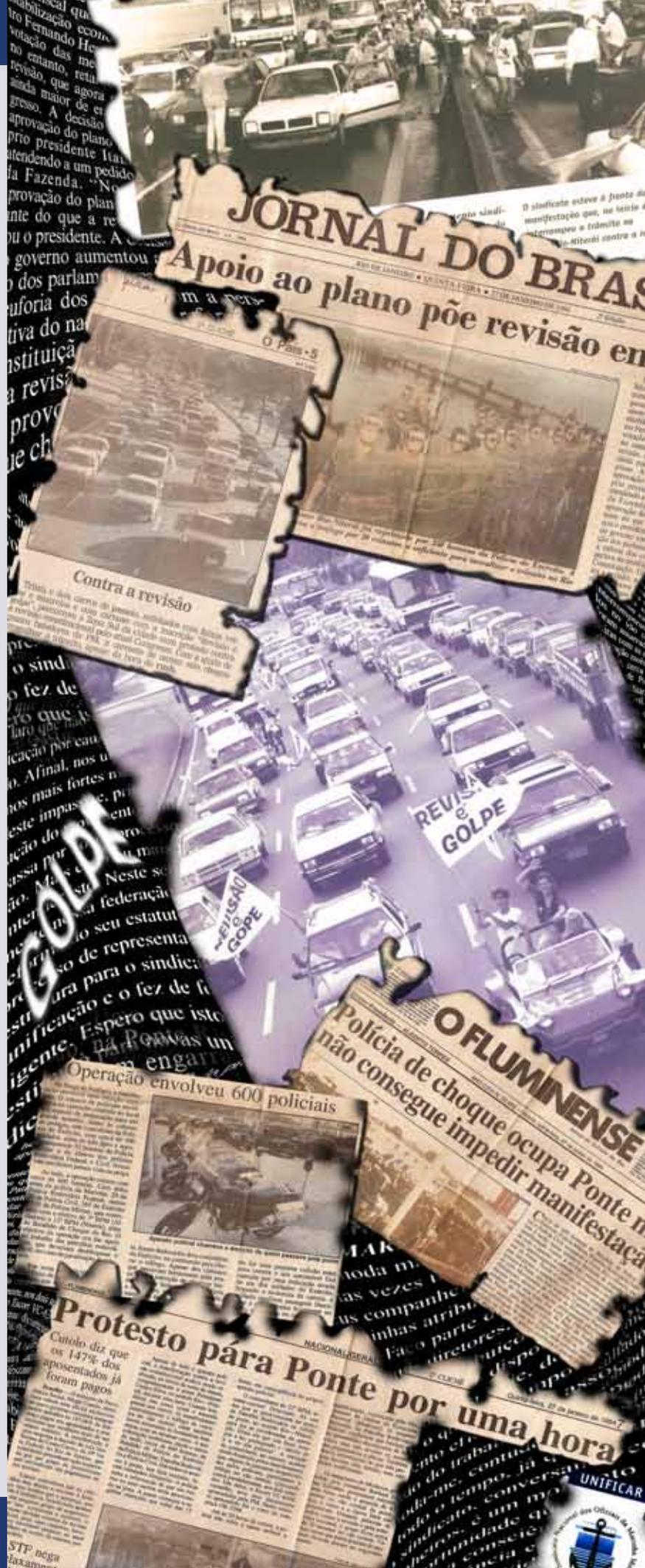
It happened, it hit the headlines

It was on the newspaper *Jornal do Brasil*: “Protest stops traffic on the bridge”. And the caption: “Motorcade against review scabs blockages”. It was on the newspaper *O Fluminense* five days later: “Protest banners paralyze bridge”. And on newspaper *O Globo* over ten days later: “Against the revision”. The year was 1994 and the newspapers, each according to its editorial line, each in its own style, recorded the various events that took place in Rio de Janeiro against the Constitutional Revision and corruption in Congress during Itamar Franco’s administration. The protests were organized by members of *Nação Brasil*, Movement in Defense of the National Economy (Modecon) then chaired by the late journalist Barbosa Lima Sobrinho, and by trade unions, student organizations and political parties. And the seafarers were right there, on the front.

The first protest on the Rio-Niterói bridge was a motorcade in which protesters, with yellow banners hidden inside cars, managed to go through four military and highway patrol blockades. Upon arrival at the center span, they withdrew banners from the cars and disrupted the traffic. The protest lasted for about 20 minutes, enough to reach the South of the city (through the Rebouças Tunnel), *Avenida Brasil* (the main access road to Rio), and downtown Rio. According to the newspaper *O Fluminense*, “the operation involved 600 police officers. One hundred were from the Naval Police, 20 from the Federal Highway Police, another 20 from the Civil Police, 365 from the Army, and 135 from the Military Police, which contributed with the 7th Battalion (Alcântara) and the 12th Battalion (Niterói), in addition to Rio’s Shock Battalion”, detailed the article.

A BIG BROUHAHA!

Jailson Bispo, then SINDMAR Financial Director, shows pride when recalling the episode: “It was a big brouhaha. But without turmoil. We used cell phones, which did not have the same capacity of the present-day, but helped a lot. There were two crews, one in Rio and another in Niterói, communicating with each other all the time. Because the newspapers had already announced the movement, the authorities were standing by, but there was no way out. Not even the Army shock trucks coming against the grain managed to prevent the protest. At the end, there was a big quarrel between protesters and police agents. Severino Almeida Filho put some car keys in a bag and told one of the officers: ‘We already got what we wanted. Now we just want to go away. Either you release the traffic so we can follow our path or we throw the bag with the keys in the sea. What





English version



The protests were so meaningful to the traders that today there is a panel of photos in the waiting room of the SINDMAR presidency

do you prefer?” The newspaper *Jornal do Brasil* at the end of its reportage, newspaper stated: “A large banner with the words “Revision is a coup”, which would be hanging on the center span, couldn’t be, due to wind and rain.”

REVISION IS A COUP

A few days later, there was the Union again leading the movement. And in an even more daring and creative way. It is worth mentioning the top of the article published and highlighted in *O Fluminense* on February 1st: “The passengers of CONERJ ferryboats had a surprise when traveling early morning yesterday. Looking at the Rio-Niterói bridge, they saw a banner, 12m long by 60m wide, hanging on the central span. In green, yellow, and black it bore the inscription ‘revision is a coup’ and that had been placed at dawn by representatives of over 20 trade unions as a protest against the Constitutional Review.”

Odilon Braga, presently SINDMAR Secretary-general, participated actively in the movement and is proud to remember how it all happened. “That whole thing with the Constitutional Revision concerned

the entire society and we were directly involved. I remember that, right on the start, Severino brought together a group of colleagues after a meeting at the headquarters of ABI (Brazilian Press Association) and said ‘ Fellows, we need to talk’. And nearby, at a bar table, in front of ABI, several actions were agreed to: motorcades, “shipcades” ... until we reached the decision to stop the bridge and stretch a protest banner. It was a strategy of war. We realized that putting a banner with the words ‘revision is a coup’ would call everyone’s attention. We spent days working on it. We were on the bridge at dawn measuring spaces to define the size of the banners and letters so they could be visible and sustainable. We did everything at the headquarters of the former SINDNAUTICA and did a final test in the UNE building, at *Rua do Catete* (a street). The action lasted about 10 minutes. I remember that a *Jornal do Brasil* helicopter passed by, noticed something strange, and broke the news. When the authorities managed to intervene and tear the banners in the hard way, the message had already been sent out”.

IT WAS ALSO ON (NEWSPAPER) *O GLOBO*

Even *O Globo*, which took time to start covering, as it has always been of its tradition, such as during “ Direct (elections) Now! marches, ten years before – wrote a small report on another protest held in the streets of Rio. The caption text (with photos of *Monzas*, *Opalas*, and *Corcéis*, the automobiles of the time) of only six lines with the headline “Against the revision” went like this: “Thirty-two passenger cars, adorned with green and yellow banners and placards with the inscription ‘Revision is a coup’, run through the South Zone of the city in a protest against the Constitutional Revision by the current National Congress. With the help of four Police Escort motorcyclists of the Military Police, yesterday’s motorcade did not disrupt the traffic, despite the rush hour”.

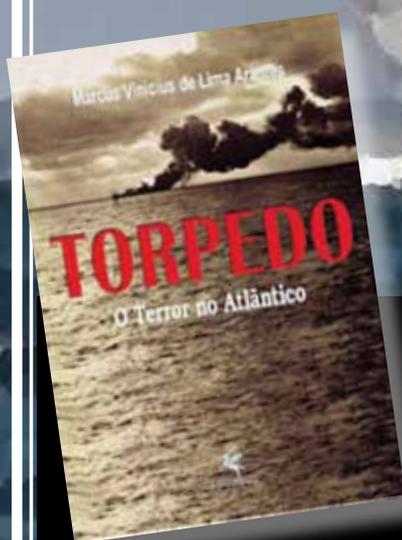
AND IT ALL ENDED UP IN SMOKE!

The Constitutional Revision, according to its provision in the text of 1988 *Magna Charta*, was to be processed five years later, but ended in failure, with only six amendments approved in the first half of 1994. Not even the then President Itamar Franco gave much importance to the Revision. All six amendments dealing with particular subjects were approved without major controversy. One of them reduced the term of the President from five to four years and another created the Emergency Social Fund, considered as essential to implement Itamar Franco’s economic plan, as it gave the government autonomy to use part of the tributes to restructure the country’s finance. Another amendment suspended the effects of waivers when required by parliamentarians being sued in processes that could lead to loss of mandate.



Os ataques que colocaram o Brasil na guerra

Parte da história brasileira em um livro. Parte da história da Marinha Mercante em 285 páginas. A obra aborda um dos períodos mais difíceis – e por que não, trágicos – da Marinha Mercante do Brasil: os torpedeamentos que nossos mercantes sofreram na costa brasileira. Um verdadeiro documento com descrições detalhadas de navios torpedeados, de embarcações de resgate e dos submarinos que tiraram, inclusive, vidas de trabalhadores marítimos brasileiros.



Torpedo – O Terror no Atlântico
Marcus Vinícius de Lima Arantes
Editora Livre Expressão



**Entre em contato com a Sede do Sindicato, no Rio de Janeiro,
para saber como adquirir seu exemplar dessa memorável obra.
SINDMAR: (21) 3125-7600**



English
version on
page 66



Novos rumos traçados para novos horizontes. Novas lideranças e estruturas definidas. Novas ideias sugeridas. E a maior participação de Delegados da história! Assim foi a 6ª Conferência Regional Américas da ITF, realizada de 3 a 8 de novembro, no Hotel Vilarejo, em Rio das Ostras.

Foto: André Prado



Somos loucos por ti, América





Acima, momento solene na mesa principal da 6ª Conferência da ITF Américas, em Rio das Ostras. Ao lado, uma plateia lotada com a maior participação de Delegados da história

O evento foi marcado por uma série de indicações, eleições e mudanças de lideranças do Comitê Regional, Comitê Executivo, Coordenações Nacionais e Diretoria das Mulheres. O Presidente do SINDMAR, secretário de Relações Internacionais da CTB e Vice-Presidente da ITF, Severino Almeida, disse que “desde o Congresso realizado no México em 2010, a nossa região das Américas tem demonstrado uma grande unidade, como nunca houve. Tanto pelo apoio unânime ao nosso nome para representá-los como Vice-Presidente, como em todas as matérias discutidas na área de transporte, nós alcançamos a unidade de posicionamento.”

UNIFICAR POSIÇÕES

Conforme previa José Adilson Pereira, Secretário Adjunto de Relações Internacionais da CTB e Vice-Presidente da Contmaff, tanto o Congresso quanto a Conferência “foram muito importantes para tentar unificar o posicionamento da América Latina e Caribe, que será levado ao Congresso da ITF, que acontece em agosto de 2014, em Sofie, na Bulgária.”

O evento teve ainda a participação de Ricardo Ponzi e Luís Penteado, respectivamente Presidente e Vice da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA) que atuaram como delegados do evento que discu-

Continua na próxima página



Auditório lotado para a apresentação de danças folclóricas das crianças de escolas de Rio das Ostras

tiu os problemas e alternativas para o setor e definiu o Plano Estratégico Regional. Fizeram parte ainda da programação da Conferência oficinas voltadas para as mulheres e jovens trabalhadores e trabalhadoras do setor de transporte. O encontro teve ainda diversas reuniões e conferências regionais dos Setores Marítimos, Navegação Interior, Pesca, Transporte Rodoviário e Ferroviário.

todo foi um sucesso. A Conferência Regional das Américas é o evento mais importante da ITF na região. Todos os afiliados à ITF na América Latina e Caribe que estavam em dia com suas quotas de afiliação participaram e debateram de maneira democrática e aberta sobre o programa do trabalho da ITF 2014-2018. Contando com a participação de todos, começamos a planejar juntos o fortalecimento dos sindicatos de trabalhadores e trabalhadoras do transporte em nossa região.”

Um sucesso total

Segundo Antonio Fritz, Secretário Regional da ITF Américas no Brasil, “o evento como um

Um dos pontos altos do evento, segundo Antonio Fritz, foi que “o evento atraiu a maior par-





ticipação efetiva dos representantes da região das Américas em uma Conferência, com praticamente todos os países marcando presença e um total de 205 Delegados, o maior de toda a história. A decisão mais importante foi a unanimidade regional para reforçar as estruturas sindicais, desmotivando a formação de sindicatos de empresas e fomentando a transformação em sindicatos nacionais das indústrias de transportes, seja marítimo, de navegação interior, pesca, portuários, rodoviários, ferroviários, aviação civil e turismo.”

E mais importante ainda, como destacou Antonio Fritz, “foi a decisão que tomou conta de todos os setores da Conferência: a criação de uma política de luta frontal contra sindicatos pelegos, ou associações, que querem substituir os sindicatos em todos os setores.”

AVANÇOS E NOVIDADES COM JOVENS E MULHERES

Outra importante inovação na Conferência, segundo Fritz, “foi a realização inédita da Conferência Regional de Jovens Trabalhadores e Trabalhadoras do setor junto com o evento principal e também a Conferência de Mulheres, onde foram criadas políticas de incentivo à sindicalização em massa de jovens e mulheres no setor, uma vez que tanto os jovens de qualquer sexo quanto especificamente as mulheres geralmente não são sindicalizados.”

UMA AGENDA CHEIA

No início do evento, como manda a boa educação, primeiro as mulheres. Por isso foram realizados o Seminário Regional e, no dia seguinte, a Conferência Regional de Mulheres Trabalhadoras em Transportes. O evento seguiu com a realização da Conferência de Jovens Trabalhadores e Trabalhadoras em Transportes e teve a primeira plenária da Conferência Regional ITF Américas, que seguiu sendo realizada até o último dia. No terceiro dia de evento, foram realizadas as Conferências Regionais de Navegação Interior, dos Marítimos, de Rodoviários de Seção de Pesca e de Ferroviários.

Durantes os cinco dias foram aprovados a agenda e os procedimentos a serem adotados nesta Conferência e os relatórios da Conferência anterior. Em seguida foram divulgados os Relatórios do Secretário Regional e do Secretário Geral e a nova estrutura da ITF. Depois, foi divulgado o trabalho da OIT na Região e aprovado o Relatório do Comitê de Credenciais. Foram definidos ainda os Blocos de Integração Regional, Integração Social ou para Lobby Transnacional e divulgados os Relatórios das Conferências Regionais da Seção. Outro ponto importante foi o Seminário “Sindicalizando-nos mundialmente”. E finalmente foi discutido o Plano de Trabalho Estratégico para o período de 2010-2014 e realizadas as Eleições (Comitê Regional, Comitê Executivo e Coordenadores Nacionais). ■

As crianças de escolas de Rio das Ostras apresentaram um coral muito animado e depois receberam brindes das mãos de Antonio Fritz e do Prefeito da cidade, Alcebiades Sabino



English version



Above, solemn moment at the main table of the 6th ITF Americas Conference, in Rio das Ostras. On the side, the audience with the highest number of delegates in history



We are crazy for you, America

New trends towards new horizons. New leaderships and structures defined.

New ideas presented. And the largest participation of delegates in history! Such was the 6th Regional ITF Americas Conference held from 3 to 8 November at the Vilarejo Hotel in Rio das Ostras





The event was characterized by a series of recommendations, elections, and changes in leadership of the Regional Committee, Executive Committee, National Supervisors, and Women's Board of Directors. Severino Almeida, SINDMAR President, CTB International Relations secretary, and ITF Vice President said that "since the Mexico Congress in 2010, our region (the Americas) has displayed an increasingly strong unity. There has been unanimous support for our name to represent them as Vice-President, as well as in all questions related to the transport sector, which means that we have achieved a unified position."

UNIFYING POSITIONS

According to what José Adilson Pereira foresaw, CTB International Relations Assembly and Contmaff Vice President, the Congress as well as the Conference "were very important to try and unify the position of Latin America and the Caribbean, which will be presented at the ITF Congress to take place in Sofie, Bulgaria, in August 2014."

Ricardo Ponzi and Luís Penteadó, respectively President and Vice-President of the National Federation of the Waterways and Related Transport Workers (FNTTAA), acted as delegates to discuss problems and alternatives for the sector and to define the Regional Strategic Plan. They also participated in the workshops focused on women and young workers in the transport sector. In addition, several regional meetings and conferences were held on the Maritime, Inland Navigation, Fishing, Roadway, and Railway Transport.

IT WAS A COMPLETE SUCCESS

According to Antonio Fritz, ITF Americas Regional Secretary to Brazil, "the event was successful as a whole. The Regional Conference of the Americas is the most important ITF event in the region. All of the ITF affiliates in Latin America and the Caribbean who were up-to-date in their affiliation quotas could democratically and openly

participate and discuss the 2014-2018 ITF work program. With everyone's participation, we jointly started planning measures to strengthen the transport trade unions in our region."

One of the highlights of the event, according to Antonio Fritz, was that "the event attracted the largest effective participation of the Americas region representatives in a Conference, since practically all of the countries were present with a total of 205 delegates, the largest participation in history. The most important regional decision was unanimously achieved to reinforce the union structures, discouraging the creation of company unions and fomenting their transformation into national unions of the transport industry - whether maritime, inland navigation, fishing, harbors, roadways, railways, civil aviation, and tourism."

And yet more important, he adds, "was the decision that crosscuts all of the Conference: the creation of a policy to stand against low-level unions, or associations wishing to substitute the unions in all sectors."

Achievements and innovations regarding young and female workers.

Another important Conference result, still in Fritz's words, "was the unprecedented Regional Conference of Young and Female Workers of the sector, carried out jointly with the main event, and also the Women's Conference that established policies to encourage massive unionizing of young and female workers in the sector, since young workers of either gender, as well as women, are generally not unionized."

A BUSY AGENDA

In the beginning of the event, as good manners call for, preference was given to women. Therefore, the Regional Seminar was held, followed in the next day by the Regional Conference of Female Workers in Transport. The Conference of Young Workers in Transport followed suit, with the first plenary session of the ITF Regional Americas Conference taking place, which continued being held until the last day. On the third day, the Regional Conferences of Inland Navigation, Maritime, Roadways, the Fishing Sector, and Railways were held.

During the course of five days, the agenda and procedures to be adopted by this Conference were approved, as well as the reports from the previous Conference. Following that, the Reports by the Regional Secretary and by the Secretary General were published, alongside with the new ITF structure. The ILO work in the Region was announced, and the Credential Committee Report approved. The Regional Integration Block, the Social Integration Block or Block for Transnational Lobby were defined; and the Regional Conferences Reports of the Section published. Another important item was the "Let's Unionize Throughout the World" Seminar. Finally, the 2010-2014 Strategic Work Plan was discussed and elections held for the Regional Committee, the Executive Committed, and the National Supervisors. ■





English
version on
page 72



Foto: André Prado



Severino Almeida e Rogério Figueiró durante a assinatura do protocolo de entendimentos que contribui para a abertura de vagas para embarque de praticantes

CONTTMAF, FNTTAA, SINDMAR e sete outros Sindicatos coirmãos representativos de categorias marítimas e Petrobras assinam protocolo de entendimentos que vai possibilitar a abertura de vagas para praticantes e a extensão de prazo de contratação de marítimos em navios estrangeiros

AHORA



PROTOCOLO DE ENTENDIMENTOS REFERENTES À EXTENSÃO DE PRAZOS DA RN72 DO CNig.

Sobre a possibilidade de extensão de prazos para admissão de marítimos representados pelos Sindicatos Acordantes, em consonância com o disposto no artigo 3º da Resolução Normativa 72, de 10 de outubro de 2006, - RN72/2006 - do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE / Conselho Nacional de Imigração - CNig - adiante transcrito abrangendo navios afretados pela Petróleo Brasileiro S/A-Petrobras para o transporte de cabotagem;

Art. 3 - Quando embarcações ou plataformas estrangeiras operarem em águas jurisdicionais brasileiras por prazo superior a noventa dias contínuos, deverão ser admitidos marítimos e outros profissionais brasileiros, nas mesmas proporções, observadas as seguintes condições:

Parágrafo Único: O Ministério do Trabalho e Emprego regulamentará procedimento para análise de solicitação justificada de prorrogação dos prazos previstos neste artigo, incluída consulta ao sindicato representativo da categoria."

A Petrobras, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos - CONTTMAF, a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins- FNTTAA e os Sindicatos abaixo firmados, entendem que:

Considerando que os esforços conjuntos que vêm sendo empreendidos para recuperação da indústria naval brasileira e o desenvolvimento das empresas brasileiras de navegação, com vistas à gradativa substituição de navios estrangeiros por navios brasileiros, têm encontrado algumas dificuldades de desenvolvimento;

Considerando que os efeitos desse desenvolvimento não são de curto prazo, e que o mercado brasileiro de derivados tem crescido, acompanhando o desenvolvimento da economia, o que mantém a necessidade de afretamento de embarcações estrangeiras;

Destacando, por outro lado, a preocupação externada pelos Sindicatos sobre o risco de crescimento do desemprego no setor diante do cenário da formação de novos tripulantes sem a correspondente contrapartida de crescimento da oferta de postos de trabalho, no tempo adequado, nos novos navios previstos nos programas de construção e encomendas da indústria.

A Petrobras e as Entidades Sindicais supracitadas resolvem que:

1- As Entidades Sindicais se manifestam favoravelmente ao encaminhamento ao MTE, de requerimento de concessão de extensão de 12 meses dos prazos previstos na RN 72 para navios de transporte de cabotagem afretados pela companhia, abaixo relacionados, com redução numérica de 11 navios em relação à atual listagem objeto da extensão concedida em 2011, informando ao Ministério do Trabalho e Emprego / CNig com cópia aos Sindicatos Acordantes os nomes das embarcações e os respectivos prazos contratuais;

2- a prorrogação do prazo requerido será objeto de revisão periódica e nova consulta aos Sindicatos, observando os níveis de emprego do setor e os interesses do trabalhador marítimo brasileiro;

3- as empresas prestadoras de serviço contratadas pela Petrobras que, na data de assinatura deste protocolo de intenções já operarem na cabotagem há mais de 90 (noventa) dias contínuos e que tenham interesse em solicitar a prorrogação, estarão condicionadas a possuir Acordo Coletivo de Trabalho celebrado entre o respectivo empregador dos tripulantes marítimos brasileiros e os Sindicatos Acordantes;

4- a Petrobras garantirá que seja mantido, por parte das empresas prestadoras de serviço, ao longo do período em que estiver em vigência as condições estabelecidas no presente Protocolo de Entendimento, o número de postos de trabalho para marítimos brasileiros representados pelos Sindicatos Acordantes existentes nas embarcações para as quais haja interesse de requerer a prorrogação de prazo previsto no parágrafo único do artigo terceiro da RN 72, no momento do requerimento ao Ministério do Trabalho e Emprego;

5- a Petrobras articulará com as empresas de navegação, armadoras dos navios aliviadores de posicionamento dinâmico e dos navios pressurizados de GLP que operam no norte do Brasil, para que o prazo de extensão, a ser solicitado ao MTE/CNig, seja efetivamente utilizado para alcançar progressivamente os percentuais de marítimos brasileiros exigidos pela RN 72 em seus navios a serviço da Petrobras no Brasil, observando, em relação a salários e remuneração, o praticado nos acordos coletivos nacionais existentes no setor. Esse tema será objeto de acompanhamento trimestral, por meio de fluxo de informação a ser definido em conjunto pela Petrobras e CONTTMAF;

6- considerando o grande número, que já alcança algumas centenas, de alunos do CIAGA e CIABA, e outros órgãos do Ensino Profissional Marítimo que já concluíram a etapa acadêmica de sua formação sem, contudo, conseguirem embarque para a etapa de estágio embarcado e considerando a quantidade de embarcações a serviço da Petrobras, seja de armadores nacionais ou estrangeiros, a Petrobras assume o compromisso de articulação, com as diversas empresas armadoras das embarcações

É ESSA

O acordo, assinado no último dia 12 de novembro, alterou os termos de um protocolo anterior de dois anos, e agora tem a duração de 12 meses. Pode ser prorrogado através de revisão periódica e nova consulta aos sindicatos "observando os níveis de desemprego do setor e os interesses do trabalhador marítimo brasileiro". Será encaminhado ao Ministério do Trabalho e Emprego.

TEMOS VAGAS



Representantes dos trabalhadores marítimos participaram com representantes da Petrobras das reuniões que decidiram pela prorrogação de prazos do acordo que atende às exigências da RN 72 abrangendo navios afretados pela empresa para o transporte de cabotagem

A decisão irá possibilitar ainda a abertura no prazo de até 60 dias de no mínimo 200 vagas para embarque de praticantes, além de beneficiar os marítimos brasileiros que serão contratados dentro das normas dos acordos coletivos nacionais existentes no setor.

“Considerando o grande número, que ultrapassa centenas, de alunos do CIAGA e CIABA, que já concluíram a etapa acadêmica de sua formação sem, contudo, conseguirem embarque para a etapa de estágio embarcado e considerando a quantidade de embarcações a serviço da Petrobras, seja de armadores nacionais ou estrangeiros, a Petrobras assume o compromisso de afretadas, para que haja oferta de, no mínimo, 200 vagas para embarque de praticantes. A formalização desse compromisso terá como marco a comunicação dessas empresas à Marinha, disponibilizando as vagas em até 60 dias após celebração do presente entendimento entre as partes”, diz o artigo número 6 do protocolo de entendimentos.

O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, destacou essa parte do acordo.

“A curtíssimo prazo, a formação de oficiais só se finda quando a eles é possibilitado o estágio, a praticagem. O número de alunos cresceu muito, houve um processo de acúmulo, o que terminou juntando com outros mais

recentes. As vagas não eram suficientes e nós procurávamos encontrar uma solução para reduzir o problema. O que fizemos ao reformular totalmente esse entendimento garante que as empresas aceitam o compromisso de nos fornecer pelo menos 200 vagas para praticagem no prazo de 60 dias. Os armadores interessados se obrigam a abrir vagas para esses praticantes e cumprir a RN72 durante um ano.”

ESFORÇOS E RISCOS

O documento assinado pela Petrobras e pelas entidades sindicais reconheceu que:

– os esforços conjuntos que vêm sendo empreendidos para recuperação da indústria naval brasileira e o desenvolvimento das empresas brasileiras de navegação, com vistas à gradativa substituição de navios estrangeiros por navios brasileiros, têm encontrado algumas dificuldades de desenvolvimento.

– os efeitos desse desenvolvimento não são de curto prazo, e que o mercado brasileiro de derivados tem crescido, acompanhando o desenvolvimento da economia, o que mantém a necessidade de afretamento de embarcações estrangeiras.

E destaca “a preocupação externada pelos Sindicatos sobre o risco de crescimento do desemprego no se-



English version on page 72



“Eliminamos o problema de não ter oficiais brasileiros interessados em embarcar nesses navios, além de ampliarmos o conhecimento sobre o setor.”

tor diante do cenário da formação de novos tripulantes sem a correspondente contrapartida de crescimento da oferta de postos de trabalho, no tempo adequado, nos novos navios previstos nos programas de construção e encomendas da indústria.”

VANTAGENS DO ACORDO

Severino Almeida lembrou “a pressão imensa da armação em relação a RN 72, que dizia estar faltando oficiais, que a Resolução tinha que ser flexibilizada e outros absurdos” para comemorar a assinatura do protocolo.

“Há dois anos tivemos um problema que resolvemos em uma negociação com a Petrobras. Mas a Petrobras também tinha problemas. Tinha contratos com navios estrangeiros em que não estavam previstos a troca de tripulação e obrigações sociais. De nossa parte também tínhamos problema para administrar os marítimos trabalhando nesses navios. Os salários eram muito mais baixos, a alimentação diferente, fora outras diferenças culturais. Não agradava nem um pouco ao pessoal embarcar num navio desses. Em um mercado de trabalho equilibrado, por que embarcar num navio desses? Preferiam não embarcar. Fizemos um memorando de entendimentos que foi bom para os dois lados.”

Mas alertou:

“Esse memorando de entendimentos acabou. No ano passado houve uma adequação do entendimento assinado em 2011. Só que nesses dois anos o quadro geral mudou. Os embarques já não estão em uma situação confortável. Não podemos agora, como num passado recente, embarcar de um dia para o outro, de uma semana para a outra, com a mesma facilidade. Embarques ainda existem mas às vezes obrigam você a ficar aguardando pelo embarque como em qualquer outra atividade profissional. Infelizmente, pleno emprego e garantia quanto ao mesmo não é algo que se destaque no capitalismo em que vivemos.”

Severino elogiou a participação do atual Gerente de Transporte Marítimo da Petrobras, Rogério Figueiró, nas negociações:

“Ele foi e continua sendo muito importante neste processo. Contribuiu muito. Teve um papel fundamental. Não podemos deixar de registrar a participação dele.



Mostrou a quem interessar possa que o marítimo exercendo função gerencial em terra pode ajudar muito a reduzir nossos problemas, quando o único propósito de sua permanência em escritórios não é a subserviência integral às vontades do seu empregador e a seu projeto de vida pessoal. Administrar uma carreira de sucesso, trabalhando em escritórios em terra, com colaboração e ajuda a seus pares, é perfeitamente possível. Infelizmente a compreensão a este aspecto não é regra geral.”

O Presidente do SINDMAR também destacou a contribuição da DPC e do CIAGA, em especial.

“Sou testemunha da dedicação da DPC, através do seu Diretor, Vice-Alte Cláudio Portugal de Viveiros na busca de soluções para a demanda por vagas. Além do que, ele demonstra convencimento que o elevado número de vagas abertas para os alunos e alunas de cursos de formação necessita ser revisto. Para nós, não é novidade que os armadores pleitearam um número irreal de vagas com o objetivo de desequilibrar nosso mercado de trabalho em suas buscas por reduzirem salários e condições sociais. Estou convencido de que os números de vagas planejados para os próximos anos sofrerão revisão para menor. O CIAGA e o CIABA têm colaborado com informações sobre a situação de embarques de praticantes; e, particularmente, o CIAGA, por iniciativa de seu Comandante, Contra-Alte Victor Cardoso Gomes. Temos recebido do Cmte Clovenildo, habitualmente, a relação dos alunos na boia de espera. Como temos afirmado não nos cabe indicar para vagas este ou aquele aluno. Este é o papel dos Centros, mas buscamos contribuir com a geração de novas vagas.” ■

Severino Almeida:
“Há dois anos tivemos um problema que resolvemos em uma negociação com a Petrobras. Mas a Petrobras também tinha problemas.”

“Ele (Rogério Figueiró) foi muito importante. Contribuiu muito. Teve um papel fundamental em todo o processo. Não podemos deixar de registrar a participação dele.”



English
version



Severino Almeida and Rogério Figueiró sign the agreement to enable posts for training programs of cadets on board



THE TIME IS NOW

CONTTMAF, FNTTAA, SINDMAR and seven other Sister Unions representing seafarers before Petrobras sign the agreement to enable new posts for cadets on board as well as the postponement of the deadline for hiring seafarers to work aboard foreign vessels

The decision will still enable, within a 60 days term, the opening of at least 200 posts on board for cadets, besides favoring Brazilian seafarers that are to be hired in accordance to the clauses of their Brazilian collective bargaining agreements.

“Considering the large number, over hundreds, of CIABA and CIAGA cadets who have concluded the academic phase of their courses, without, however, having managed to get a post for their second fase of training on board, and considering the large amount of vessels hired Petrobras, from Brazilian or foreign ship owners, Petrobras assumes the co-

mittment to enable the offer of , at least, 200 posts for on board training of cadets. The formalization of this commitment will have for benchmark the communication of said companies to the Brazilian Navy Department within a 60 days term after the celebration of the present agreement as signed by both parts” states article 6 of the agreement.

SINDMAR President, Severino Almeida, stresses this part of the agreement.

“In a very short term the process for graduating an officer only ends if their training on board is available. The number of cadets increased much so that there was an accumulation factor which was added to other ones , more recently. There were not enough posts on board and we searched for a solution to minimize the problem. What we have done –by reformulating in toto the previous agreement - grants that companies are taking the commitment to supply at least 200 training posts to be offered within 60 days. Interested ship owners remain obliged to offer these posts for cadets and to accomplish RN72 during one year.

EFFORT AND RISKS

The document signed by Petrobras and the Seafarers Trade Unions acknowledges that: – the joint efforts that have been waged for recovering the Bra-

zilian shipbuilding industry as well as the development of Brazilian shipping companies with regard for the gradual replacement of foreign vessels by Brazilian vessels, have found some difficulties to be implemented.

- the effects of this development are not to be expected in a short term, and that the Brazilian demand for oil derivatives has increased by following the economic growth thus keeping the need for chartering foreign vessels.

He highlights “the concern expressed by Trade Unions about the risk of increasing the unemployment rate in the activity due to the scenario of graduating new seafarers without the corresponding expansion of the work opportunities in the adequate timing, on board of new ships as scheduled in the building and ordering programs for the industry.”

BENEFITS OF THE AGREEMENT

Severino Almeida remarked “the enormous pressure of ship owners about RN72, when they said officers were lacking, that the Resolution (RN 72) had to be slackened and other absurd” to praise the celebration of the agreement.

“Two years ago we had a problem that we managed to solve by a negotiation with Petrobras. But Petrobras also had its problems. The Company held contracts with foreign vessels for which there were no provisions for exchanging crews neither to cope with social obligations”. From our side, we also had problems to manage the seafarers working on these ships. Wages were much lower, the food was different besides other cultural differences. Our personnel was not a bit satisfied to crew these ships. Why would anybody work on a ship like this when the Market was balanced? They would rather not to. At the time we agreed an amendment that resulted positive for both parts.”

But Severino Almeida warned:

“The late agreement is over. Last year there was an adequation of the document signed in 2011. For in the last two years the general situation changed. Jobs offer on board are no longer in a comfortable level. We can't now, as it happened in a near past, find a job for the next day, for the next week, that easy. Jobs are still available but sometimes it is required to keep waiting for a while as in other professional activities. Unfortunately full and permanent employment are not a remarkable characteristic in the Capitalism we experience.”

Severino praised the performance of the present Petrobras Maritime Transport Manager, Rogério Figueiró along the negotiation:

“He was and keeps being of utmost importance for this process. He contributed a great deal. He had a fundamental role in the whole

process. We can't forget to register his participation. He showed to whoever it may concern that a seaman performing a management job ashore can help reducing our problems when the sole purpose of his sojourn in offices is not the complete subservience to the whims of his employer or his personal project of life.”

SINDMAR President also remarked the cooperation of Harbor and Coast Department and CIAGA, in particular.

“I am a witness of the dedication of Harbour and Coast Director, Rear Admiral Cláudio Portugal de Veiros in search for solutions to the demand for posts. Besides, he shows to be convinced that the excessive offer for cadets in the Academy courses need to be reviewed. It is no surprise for us that ship owners demanded an unreal number of professionals with the scope to unbalance our labor Market in their attempts for downgrading our wages and social conditions. I am sure that the academy contingent to be planned for the coming years will be revised to a lower numeric level. CIAGA and CIABA have cooperated with information about embarkments of cadets; and in particular, CIAGA, by initiative of its Commanding Officer, Rear Admiral Victor Cardoso Gomes. We have received, regularly, from Commander Clovenildo, the roll of cadets awaiting at the 'mooring buoy'. As we have reiteratevely affirmed it is not for us to appoint this or that cadet for a post. This is the role of the Academies, but we try to contribute to generate new posts.” ■

“

We solved the problem of not having Brazilian officers interested to work on board of these ships, besides having spread our knowledge about the sector.

He (Rogério Figueiró) was of utmost importance. He contributed a great deal. He played a major role in the whole process. We can't forget to register his participation.





Novos encontros serão programados para a obtenção de um melhor alinhamento e relação entre Representação Sindical Marítima e empresas de navegação

**Parceria +
Participação
= Marinha
Mercante**

ativa

Empresas de navegação se reúnem no SINDMAR para unificar procedimentos sobre responsabilidade, regulamentação e novas especificações



28 de novembro e 11 de dezembro de 2013, sede do SINDMAR, Rio de Janeiro. Essas foram as datas marcadas para os encontros entre o sindicato e os representantes dos departamentos de recursos humanos das empresas de navegação para debater, dentre outros assuntos, as responsabilidades das empresas, carreiras de Oficiais, documentação, certificação, licenças, normas e cursos.

O Sindicato foi representado por José Serra, Diretor de Educação e Formação Profissional e Ary Cavalieri, Assessor da Diretoria de Educação, que expuseram importantes considerações que levam o Oficial e/ou Eletricista mercante a uma tranquila e normativa carreira. O encontro contou com as presenças das empresas Log in, Elcano, Flumar, Norsul, Aliança Navegação, Maersk, Astromarítima, V. Ships, Fugio Brasil, Norskan Offshore e Acamin, além da participação do CIAGA, representado pelo Comandante Clovenildo Carneiro.

O critério de responsabilidade das empresas foi um dos pontos relevantes apresentados durante o encontro. Ele é baseado na regra 1/14 da convenção STCW, enfatizam-se a certificação e a habilitação atualizada do marítimo, o respeito a quantidade de tripulantes no Cartão de Tripulação (CTS), o qual não gera a abdicação de profissionais por excesso de outros, a acessibilidade a documentação dos marítimos e a familiarização e treinamento dos Oficiais mercantes às atribuições específicas dos navios e a coordenar atividades em situação de emergência para proteção e prevenção foi um dos pontos relevantes apresentados durante o encontro. O não cumprimento de tais normas gera custos e despesas desnecessárias às empresas e prejuízos ao aquaviário.

Outros assuntos, não menos importantes, foram discutidos, com uma grande movimentação dos presentes, tais como a documentação básica para as empresas (con-

venção STCW, Normam 13 e Normam 30), as regras a serem seguidas pelo aquaviário (II/1, III/1, II/3, III/3, II/2, III/2, IV/2, V/1 e VI/1), a portaria 51, emitida pela DPC, a Licença de Categoria Superior (LCS), os cursos de acesso a 2ON/2OM (ACON, ACOM), os padrões de saúde, incluindo boas condições físicas, mentais, auditivas e visuais, reconhecidos por Atestado de Saúde Ocupacional – ASO e pela NR 07, referente ao Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), Estágio Supervisionado e Certificado de Competência Provisório, sendo uma das formas para revalidação de certificados prevista pela Regra/11 e seção A-I/11 da Convenção STCW 78/95, esclarecimentos sobre a Convenção STCW e a Emenda de Manila, na qual consta, especialmente, a revalidação de certificados, com prazo máximo de consolidação até 31 de dezembro de 2016, além de outros pontos também importantes e muito questionáveis pelos presentes. O último ponto discutido foi a Portaria 347/2013, assinada pelo CMT Viveiros (DPC) em 22 de novembro de 2013, a qual abrange diversos temas, tais como certificação de Oficiais de Náutica, Oficiais de Máquinas, navios-tanque e o extinto EFNT, que exigirá revalidação correspondente. Retificou-se a desinformação de alguns Oficiais e empresas, o que inviabiliza o melhor andamento das responsabilidades expostas.

Os resultados esperados pelos organizadores do encontro foram além das expectativas. As empresas participantes elogiaram a condução da reunião e reconheceram a eficácia da apresentação. Novos encontros serão programados para a obtenção de um melhor alinhamento e relação entre Representação Sindical Marítima e empresas de navegação. Essa relação foi enfatizada pelo SINDMAR. O Sindicato se dispõe a sanar todas as dúvidas das empresas. ■

Como participar?

O encontro está aberto a todas as empresas de navegação. Para obter mais informações e se inscrever nas próximas reuniões, é imprescindível entrar em contato com José Serra, Diretor de Educação e Formação Profissional pelo telefone (21) 99276-3816 ou e-mail joseserra@sindmar.org.br ou com Ary Cavalieri, Assessor da Diretoria de Educação pelo telefone (21) 99961-0610 ou e-mail arycavalieri@sindmar.org.br. A participação do maior número de empresas de navegação intensifica a importância do cumprimento das normas exigidas e o avanço crescente da Marinha Mercante Brasileira.



Navegando há 80 anos

ao som
de...
muitos
anos
de vida





Avante, CCMM! Como uma árvore de carvalho, que chama atenção pela sua altura e por sua madeira de lei, com a qual os navios eram construídos, assim caminha o Centro dos Capitães da Marinha Mercante, aniversariando 80 anos de empenho e dedicação à navegação brasileira. É com essa alegria que o SINDMAR promoveu, no último dia 9 de outubro, em sua sede, um almoço comemorativo, que contou, dentre outros, com a presença de toda diretoria do Sindicato, a diretoria da DPC e o Contra-Almirante do CIAGA, Comandante Victor Cardoso Gomes

Representado pelo seu presidente, o ícone da Marinha Mercante Brasileira ou, como prefere ser chamado, o “homem do mar, que exerceu dedicação à profissão de toda vida”, Cmt. Álvaro José de Almeida Júnior, presidente há 22 anos da instituição, e pelo Vice-Almirante Ilques Barbosa Júnior, o CCMM recebeu um discurso de homenagem do presidente do SINDMAR, Severino Almeida, ao qual o Comandante Álvaro retribuiu com muita emoção. “Temos um contato muito bom com o SINDMAR. Trabalhamos em prol do mesmo ideal. Ficamos gratos com tamanha homenagem realizada pelo Sindicato. A presença de todos foi muito importante para nós. Estou muito tocado e feliz com tudo que aconteceu”, agradeceu. O almoço seguiu em plena informalidade e todos os presentes contavam entre si histórias de navegação com as quais representaram com orgulho a bandeira nacional. Um brinde foi realizado e a entrega de duas placas comemorativas – uma dos oficiais ao Comandante e outra pelos 80 anos do CCMM – foi realizada sob muitas palmas.

Nesse momento de grandes experiências, a juventude esteve presente homenageando o Centro dos Capitães e destacando, em breves palavras, o reconhecimento da Marinha Mercante ao empenho e entrega praticados pelo Comandante. Uma réplica de um navio foi entregue ao Vice-Almirante, com a mensagem “Ao Vice-Almirante Ilques Brabosa Júnior, os Oficiais e Eletricistas Mercantes, em reconhecimento pelo seu entusiasmo e dedicação para aquisição de Navio Escola para a Marinha Mercante Brasileira”.

Em seu pronunciamento, o Comandante Álvaro agradeceu as homenagens e enfatizou as lutas que ainda realiza em prol da Marinha Mercante Brasileira e suas preocupações. “Abomino falta de ética, falta de caráter e de dignidade. Isso não pode existir de modo algum entre nós. Já deveria ter pendurado as nadadeiras, mas continuo no passadiço por amor, lutando pela Marinha Mercante e conquistando, através da instituição, o que está ao nosso alcance. Sou uma espécie de sobrevivente. Um sobrevivente que continua incomodando e atuando, e continuarei assim até quando eu puder.” ■



4º Encontro dos Pelicanos Mercantes

Poderia ser um final de semana qualquer, no qual amigos se reúnem para relaxar das obrigações dos dias úteis. Mas não. O encontro Woodstock Mercante – o quarto desde 2010 – foi mais que isso. Uma demonstração de que a verdadeira amizade ainda existe e vai além de logísticas e funções.



O importante é que a nossa **emoção** sobreviva





A descontração e o entrosamento entre mercantes e seus parentes já se tornaram tradição nos encontros dos Pelicanos

O encontro de 2013 reuniu, aproximadamente, 130 participantes, entre marítimos, esposas, filhos e netos e foi realizado nos dias 1, 2 e 3 de novembro, no Hotel do Bosque, em Mambucaba, município de Angra dos Reis. Gente de todos os cantos do País. Da Amazônia, do Nordeste, do Centro-Oeste, do Sudeste e do Sul.

Os marítimos “das antigas” mostraram fôlego de juventude para encarar três dias de muita descontração, nostalgia, saudade, histórias e planos.

INDOMÁVEL TROUPE

No próprio dia do evento, Edson Areias deu as boas-vindas com o seu entusiasmo habitual, na mensagem enviada aos Pelicanos via e-mail:

“Ansioso por reencontrar nossos velhos com-

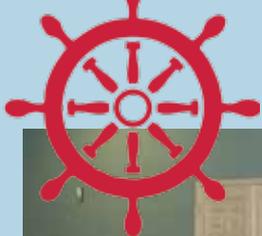


panheiros. E os novos que se juntaram na caminhada. Todo o hotel do Bosque tomado pela indomável *troupe* da gente da Marinha Mercante. Há gente que vai ter que ficar adiada na pousada ao lado; outros, com casa em Angra, vão aparecer durante o dia e noite. Alô, Ventura, alô encarnação!!! Que maravilha. Boa viagem a todos que vieram para viver três dias de fraternidade, paz e amor. Aos que não puderam vir, impedimento de baixar terra, se ausência justificada, é prisão simples. É o Woodstock Mercante IV, pessoal!”

Com seu estilo inconfundível, Areias completava:

“Ao Cesar Pantaneiro, aniversariante do dia e à sua fiel escudeira Anita que, chegando ontem de Cuiabá, iniciaram os festejos, em Parati, jun-





Fotos André Prado



to a Weber, Imperador de Saint Lewis e mulher; Moranguinho e Duely, Leopardi, sua Lu Pardi e do Leal (aviador e maquiambamba mercante) um abraço especial. *At last but not at least*, a todos os membros da Fraternidade Pelicano Mercante, uma Alvorada Festiva... Até daqui a pouco, Mercantada. Daqui a pouco desço o portaló e adentro a 'lancha' rumo ao Galeão onde pego o Breyer e depois o Colombo, escoltado pelo Helge Spangenberg Heins, a quem não vejo há mais de 40 anos. Parabéns ao Cesar Pantaneiro, aniversariante e a todos... Aguenta, coração!!!!

FESTIVAL DE PERNADAS

Reencontros de amigos que não se viam há anos, em alguns casos, décadas. "Você estudou co-

migo há mais de 20 anos, mas não conhece minha esposa e meus filhos". Formação de novas amizades, algumas até feitas pela internet. "Tá no facebook? Me adiciona."

Não faltou, claro, o futebol. Ou "festival de pernadas", como disse um dos participantes. À noite, uma pausa para relaxar – mais ainda: show de música ao vivo. E tome nostalgia!

Teve até entrega de placa ao professor do CIAGA e Oficial Mercante Marcus Vinicius de Lima Arantes. "Pelo conjunto da obra", como disse um dos companheiros. Afinal, formalidades nesses fins de semana não existem. Assim são os Pelicanos Mercantes. Um grupo que não tem chefes e segue o lema "O que é bom, o que é verdadeiro, o que é útil". Mais que marítimos, amigos, irmãos, camaradas. ■



Vem pros Pelicanos você também

O grupo Pelicano Mercante conta com oficiais, praticantes, alunos e ex-alunos das escolas de Marinha Mercante. Assumem o compromisso e os princípios da boa convivência entre os participantes. E são todos que decidem local, data, hora e logística. As mulheres mercantes também são protagonistas do grupo e formam as Luluzinhas. Os encontros anuais são uma boa pedida para quem quer regressar, de forma mais especial, à Marinha Mercante. Aos que desejam ser um Pelicano ou buscam mais informações é só entrar em contato pelo e-mail areias.edson@gmail.com

Tudo começou quando três jovens marítimos, Bruno Raciny, Nivaldo Quirino e Jamison Medeiros, decidiram realizar, juntos, um sonho. Praticamente formalizado quando os três compraram suas motos. A criação do motoclub viria pouco tempo depois



Arquivo pessoal



MARÍTIMOS APAIXONADOS
POR MOTOCICLETAS CRIAM
OS

Filhos de POSEIDON



Na mitologia grega, Poseidon, também conhecido como Netuno pelos romanos, era filho de Cronos, Deus do Tempo, e da Deusa da Fertilidade, Reia. Ao lado de Zeus e Hades, Poseidon governava o universo. Seus domínios eram os mares e oceanos, além de controlarem os terremotos. Os navegantes pediam a ele águas calmas e ventos favoráveis, mas nunca era possível prever o que Poseidon iria fazer, pois ele era imprevisível.

Entre os marítimos, Poseidon, ou melhor, Filhos de Poseidon, passou a ser recentemente o nome de um motoclub em Recife, Pernambuco, a cidade que conta com o maior número de motoclubes do Brasil. Até decidirem criar o grupo, em abril desse ano, Bruno, Nivaldo e Jamison só tinham experiência com motocicletas em passeios, junto com o pessoal que tem Harley-Davidson, em Recife

É Jamison quem lembra:

“Sempre tivemos vontade de ter moto. Acabamos por comprar, os três, quase na mesma época. Então decidimos fazer alguns passeios juntos. Como em Recife já tinha um amigo nosso que era motociclista, decidimos criar o grupo apenas como brincadeira. E foi aí que tudo começou. A escolha de Filhos de Poseidon decorreu do desejo de optar por um nome com a cara dos Mercantes. Foi quando pensamos no Poseidon como símbolo, pois sugere muito da profissão.”

Apesar do pouco tempo, os três têm sonhos ambiciosos – eles pretendem expandir os Filhos de Poseidon para o Brasil. Bruno explica:

Continua na próxima página

Até decidirem criar o grupo, em abril desse ano, Bruno, Nivaldo e Jamison só tinham experiência com motocicletas em passeios, junto com o pessoal que tem Harley-Davidson, em Recife



“Estamos abertos a qualquer mercante motociclista que deseje carregar o nosso emblema no seu colete. Como no Rio de Janeiro existem vários mercantes amigos, já conversamos até sobre a possibilidade de fazer um subgrupo lá: ‘Filhos de Poseidon – Rio de Janeiro’.

A condição de marítimos embarcados muitas vezes dificulta coincidir os períodos de folga para os encontros.

Quando tem alguém em terra, acaba postando o local e horário do passeio na página do motoclube no Facebook. Daí, com certeza, outros desembarcados acabam combinando de se encontrar”, conta Nivaldo.

MENINAS SÃO BEM-VINDAS

Participar do Filhos de Poseidon não requer muitas exigências. Basta amar as motos e ser mercante.

“Até agora temos poucos membros que têm motos. Porém, como a ideia é unir os mercantes e motociclistas, não param de aparecer interessados para se tornarem membros”, garante Nivaldo.

E a participação das mulheres?

“É de extrema importância para dar um toque especial ao clube. Mulheres são sempre bem-vindas em qualquer lugar que seja. Estamos tão acostumados a tê-las presentes na nossa vida que isso estava fazendo falta. Queremos que nosso motoclube cresça, independentemente do sexo do integrante. Ficamos superempolgados quando vemos mulheres com essa coragem de subir numa moto e sair pelo mundo afora. Sabemos que não é fácil. Poucas gostam, mas para as que gostam, o nosso motoclube estará pronto para recebê-las”, destaca Jamison.

Os interessados em se unir ao grupo podem acessar a página do motoclube no Facebook. Basta procurar: Filhos de Poseidon MC. ■



Nascidos para ser selvagens

Inspiradores da maioria de motoclubes em todo o mundo, os Hells Angels têm como uma de suas principais marcas o fato de usarem as mitológicas Harley-Davidson. Seu principal lema é: “Quando fazemos direito, ninguém lembra. Quando erramos, ninguém esquece”. Alguns descrevem o grupo como representantes do espírito livre e ícones de uma era de camaradagem e lealdade.

Outros o descrevem como um bando criminoso violento e um estorvo na sociedade. Membros da organização garantem que eles são apenas uma equipe de motociclistas entusiastas, que se reúnem para viajar de motocicleta e organizar eventos

sociais. Segundo a *Wikipédia*, o grupo Hells Angels foi formado em 1948, na Califórnia, através de uma fusão de antigos membros de diferentes clubes de motocicletas. Acredita-se que esse nome foi inspirado pelo uso histórico, tanto na Primeira quanto na Segunda Guerra Mundial, de se nomear esquadras ou outros grupos de guerra com um nome desafiador, feroz e mortal. As exigências para se tornar um membro do Hells Angels são: os candidatos devem ser homens, brancos, ter uma habilitação de motociclista, trabalhar com motocicletas e não ser um molestatador de crianças ou um ex-oficial da polícia ou guarda de prisão.

Reprodução





Jubileu de Ouro da Turma de 63 da Escola de Marinha Mercante do Rio

A solenidade de Jubileu de Ouro de formatura da turma de 1963 da antiga Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro, batizada de Turma Navio-Escola Alegrete, aconteceu no dia 6 de dezembro no CIAGA. A comemoração constou de entrega de certificados no auditório, de descerramento da placa na Galeria do Jubileu, seguido de um coquetel com a presença de cerca de 70 pessoas. Presentes à cerimônia o Vice-Almirante Cláudio Portugal de Viveiros, Diretor de Portos e Costas, o Contra-Almirante Victor Cardoso Gomes, Comandante do CIAGA, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e o Capitão de Longo Curso Francisco Gondar, Vice-Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante. ■



50 anos depois, a alegria do reencontro e o descerramento da placa no evento que teve a participação de mais de 70 pessoas

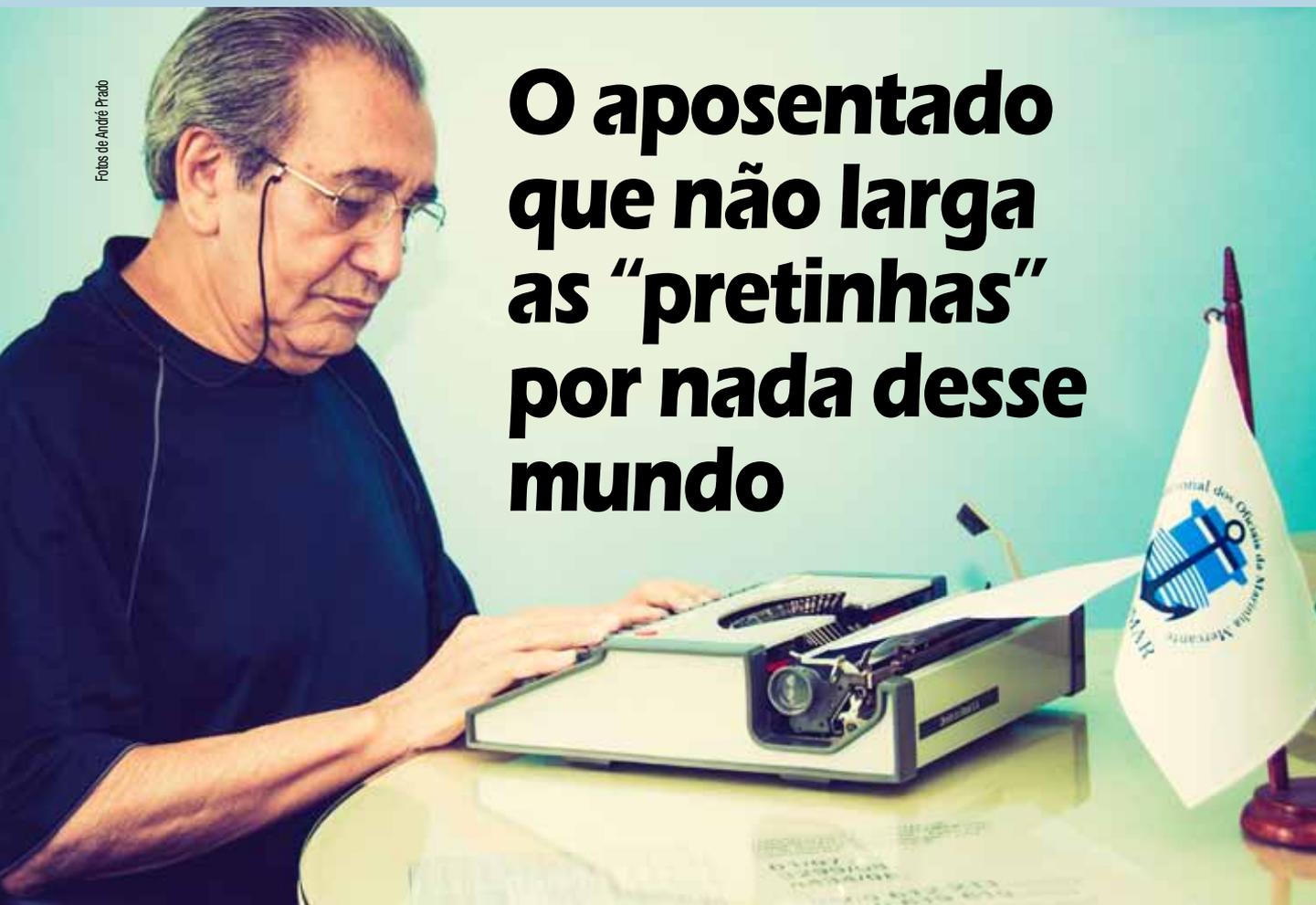
Duro na queda

O navio-escola Alegrete foi lançado em 1906 com o nome de Salamanca, sendo utilizado como cargueiro pelo Império Alemão. Quando eclodiu a Primeira Guerra Mundial, o navio encontrava-se no porto



de Cabedelo (PB), o que levou o governo brasileiro, por determinação do Presidente da República Wenceslau Brás, a retê-lo e posteriormente confiscá-lo (1º de junho de 1917) ao romper relações diplomáticas com o Império Alemão devido ao afundamento de navios brasileiros pela marinha daquele país. Neste mesmo ano foi rebatizado de Alegrete, em homenagem à cidade homônima do Rio Grande do Sul. Em 1927 passou a ser operado pelo Lloyd Brasileiro, empresa estatal de navegação brasileira que operava na época e que foi extinta em outubro de 1997. A partir do ano de 1936 passa a ser utilizado como navio-escola pela Marinha Mercante Brasileira, percorrendo a costa Leste dos Estados Unidos.

O aposentado que não larga as “pretinhas” por nada desse mundo



Quem passa perto da sala do Departamento de Aposentados, no 15º andar do prédio que abriga o SINDMAR, no Centro do Rio de Janeiro, pode estranhar um barulhinho característico, mas que há muito tempo não se ouve em escritórios de todo o mundo: o som de alguém dedilhando as “pretinhas” (teclados na linguagem jornalística) de uma máquina de escrever.



Texto: João Theodoro

Ué, mas ainda existe alguém nesse mundo que usa máquina de escrever em plena era do computador? A resposta é sim... e ele se chama Ivaldo Odir de Moraes Mamede, ou Seu Mamede, como é mais conhecido.

“O computador simplificou as coisas, mas não acabou nem resolveu os problemas.” A frase, de maneira alguma é preconceituosa. É apenas uma constatação de que realmente Seu Mamede nunca precisou do computador. Afinal, começou a trabalhar em 1958 e se aposentou em 1983, praticamente junto com as máquinas de escrever em escritórios e redações de jornais, revistas etc. Por isso, até hoje, Mamede só usa em seu dia a dia no Departamento de Aposentados do SINDMAR a sua boa e conservadíssima máquina de escrever Olivetti Tropical. Isso mesmo, ele não sabe, nem quer saber, nem como se liga um computador.

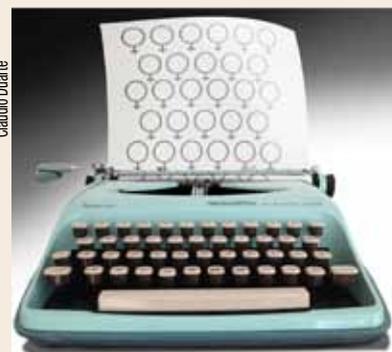
“Minha mulher sabe tudo de computador, mas eu não quero nem saber”, diz Mamede se referindo com bom humor à sua esposa, Dona Neusa. No trabalho, nada de e-mail. Mamede usa mesmo é o telefone, por exemplo, para entrar em contato com seus companheiros aposentados para chamá-los para uma confraternização de final de ano. Em uma época em que não se encontram mais máquinas de escrever “nas melhores lojas do ramo”, Mamede, que é Oficial de Náutica, aposentado, vai diariamente ao Departamento de Aposentados, e, apesar de estar bem ao lado do computador da secretária do Departamento, prefere sua Olivetti para trabalhar.

“Não é que eu não goste de computador”, explica. “É que eu me aposentei em 1983, e nunca usei computador em meu trabalho, que, como Oficial de Náutica, era

de traçar os rumos do navio e cuidar da ‘arrumação’ da carga e descarga. E o computador só apareceu depois. Hoje em dia, para a gente ter uma ideia da nova tecnologia que tomou conta dos navios e plataformas, praticamente não se usam aquelas âncoras de ferro pesadíssimas. A ancoragem é comandada via satélite.”

Falando de sua época de Oficial de Náutica, durante 25 anos, sempre a bordo de navios da FRONAPE, hoje TRANSPETRO, fazendo Navegação de Cabotagem – entre portos do mesmo país – que sempre foi sua preferida, Mamede relembra com nostalgia: “Eu gostava mesmo é de estar entre a Guiana Inglesa e Mar del Plata, pelo litoral brasileiro e aproveitando a comida brasileira, que gosto muito”. Mas hoje em dia, mesmo sem acesso à grande rede de computadores, Mamede se mantém muito bem-informado sobre tudo o que está acontecendo pelo mundo, e brinca: “Já soube que a Rússia mandou voltar a fabricar máquinas de escrever por causa da espionagem lá dos Estados Unidos do Obama?”

Um detalhe muito importante é que a Olivetti que Mamede usa sempre em seu trabalho não foi ele quem trouxe de casa. Ele mesmo explica: “Foi a Maria Helena, antiga funcionária do SINDMAR, quem doou a máquina para o Departamento de Aposentados, e eu passei a usar. Afinal, aqui é um dos departamentos mais democráticos do SINDMAR. Aqui todo mundo sabe o que tem que fazer e faz com prazer. A secretária é quem usa o computador”. Nesse momento, o companheiro de departamento, Edinho, ou melhor, Edson da Costa Pinto, trabalhando diante de um computador, olha de lado e dá um sorrisinho de canto de boca como quem diz: “Êpa, eu também uso!” ■



Claudio Duarte

Revolução feminina

Quem tem menos de 20 anos só conhece de ouvir falar, a não ser que os mais velhos ainda tenham uma em casa, como peça de decoração. Estamos falando da máquina de escrever. Ela foi criada em 1714, pelo inglês Henry Mill, que fez a primeira patente, ainda muito rudimentar. Só em 1874 é que passou a ser fabricada em série. Depois de várias vendas da patente, os americanos da família Remington ficaram com ela e lançaram a Remington 1.

O modelo foi aperfeiçoado e em 1878 surgiu a revolucionária Remington 2. A partir deste modelo, as vendas começaram a aumentar. A Remington 2 era a primeira máquina de escrever do mundo a usar mecanismo de reversão e escrevia letras maiúsculas e minúsculas. Em 1882 foram vendidas 2.300 máquinas e oito anos depois as vendas chegaram a 20 mil.

É aí, no início do século 20, que a máquina revoluciona e leva as mulheres ao mercado de trabalho em escritórios, cartórios, gráficas, repartições públicas e redações de jornais. Desde então ela continuou evoluindo, passando a ser elétrica, depois eletrônica, até o final da década de 1980, quando em todo o mundo elas começaram a ser substituídas pelos computadores.





16º Seminário do SINDMAR

Um Sindicato para as **FUTURAS**

Fotos André Prado





GERAÇÕES





16º Seminário do SINDMAR

“A Marinha Mercante vai precisar de lideranças que tenham conhecimento do cenário para perceber o que está acontecendo e se desenvolver. E para isso precisa de investimento. É o que estamos fazendo com vocês.” As palavras de Severino Almeida, Presidente do SINDMAR, marcaram com exatidão o objetivo do Seminário de Rio das Ostras, no Rio de Janeiro, o 16º promovido pelo Sindicato, e ocorrido entre os dias 4 e 6 de outubro de 2013.

Essas palavras foram direcionadas a um público específico, ou seja, a grande quantidade de jovens que ocorreu ao Seminário, e que, na sua maioria, ainda está em formação no CIAGA. Severino lembrou a construção do SINDMAR. “Os momentos de dificuldade não foram poucos, o dinheiro era escasso, a Marinha Mercante estava à míngua, e o desemprego entre nossos companheiros era amplo.” Recordou momentos em que tinham que dormir no chão da sala que a CONTTMAF utilizava em Brasília, dos voos na falida Transbrasil, dos ternos comprados à prestação, dos vales que distribuíam aos desempregados para que tivessem ao menos o almoço garantido, e dos cafés da manhã que serviam dentro dos próprios Sindicato de Náutica e Sindicato de Máquinas. “Enfim, um quadro bem diferente daquele que enfrentamos hoje em dia.”

Mas tudo isso foi lembrado como forma de mostrar que o SINDMAR não saiu do nada, que teve trabalho e abnegação, algo que ainda se faz necessário, porque mesmo que o Sindicato hoje seja forte, não significa que os perigos que o rondam – e à categoria – acabaram. Isso ficou bem evidenciado quando Severino afirmou que o SINDMAR é um sindicato para as “gerações futuras”.

PERIGOS CONSTANTES

Esses perigos são grandes, e exigem atenção integral da diretoria e da categoria. E foi isso que os diretores e assessores presentes ao Seminário tentaram passar aos participantes, durante os dois dias e meio de palestras e debates. José Válido, Segundo Presidente do Sindicato, apresentou os motivos que levaram à criação do SINDMAR. Esse caminho teve etapas técnicas, legais, e políticas. Discorreu também sobre a base legal da Marinha Mercante brasileira, com justificada ênfase naquilo que garante a presença de Oficiais Mercantes a bordo de navios estrangeiros operando em nossas costas. Odilon Braga, Diretor Secretário, mostrou o sistema de cadas-



tramento do SINDMAR, sua importância para o Sindicato e a necessidade de os companheiros manterem suas informações atualizadas no mesmo. O Assessor para Acordos Coletivos, Edemir Ramos, mostrou como funciona o processo de discussão, negociação e elaboração de um Acordo Coletivo de Trabalho, como a categoria participa desse processo, e como é importante que participe. Laura Teixeira mais uma vez falou das mulheres e jovens na Marinha Mercante, tema da maior importância para uma categoria que se renova cada vez mais e abre espaço para novos conceitos. Depois, junto com Isabella Costa, Delegada em Pernambuco, e Symone Soares, Delegada em Aracaju, falaram de suas experiências no Sindicato, e de como chegaram a atuar na vida sindical.

Importante também foi deixar marcado que o SINDMAR não se restringe a negociar Acordos Coletivos de Trabalho, ainda que esse seja o objetivo primeiro de qualquer sindicato. Mas como Sindicato preocupado com todos os aspectos de classe de seus representados, o SINDMAR se preocupa seriamente com vários outros assuntos relacionados aos Oficiais e Eletricistas Mercantes. O Diretor de Educação, José Serra, apresentou um balanço do trabalho do SINDMAR nessa área, mostrando como o Sindicato interveio de forma direta em vários momentos, no intuito de facilitar e melhorar o treinamento de novos Oficiais e Eletricistas

Como forma de mostrar que o SINDMAR não saiu do nada, Severino Almeida recordou os momentos difíceis do Sindicato: “Os momentos de dificuldade não foram poucos, o dinheiro era escasso, a Marinha Mercante estava à mingua, e o desemprego entre nossos companheiros era amplo”

Continua na próxima página





16º Seminário do SINDMAR

Os alunos da EFOMM, Armelin, Rodrigo Souza e Amauri Bonfadini, que receberam apoio do SINDMAR para realizar pesquisas numa empresa alemã para finalizarem uma monografia, mostraram slides para relatar a viagem



Mercantes, e o retorno daqueles que se afastaram da vida no mar e tiveram suas cartas vencidas. Mostrou inclusive os serviços que o SINDMAR presta a seus associados, no intuito de facilitar-lhes alguns trâmites, como a renovação de seus STCWs.

APOIO A PROJETO DE ESTUDANTES

A aproximação do SINDMAR com a categoria já se dá desde os tempos de EFOMM. Nesse ponto Severino Almeida introduziu a apresentação de um trabalho muito interessante de alguns formandos da EFOMM, não sem antes salientar que o SINDMAR está sempre pronto a apoiar projetos, desde que três premissas bási-

cas sejam preenchidas: os projetos precisam ter relevância para a Marinha Mercante, precisam ser de interesse da categoria e o SINDMAR precisa ter recursos suficientes para auxiliar no projeto. Nesse caso os alunos da EFOMM, Ricardo Cardoso Armelin, Rodrigo da Silva Souza e Amauri Philipe Bonfadini de Souza, que receberam apoio do SINDMAR para realizar pesquisas numa empresa alemã, para finalizarem sua monografia sobre propulsores Voith Schneider, contaram suas experiências.

Severino Almeida ainda falou sobre os perigos que ameaçam a categoria atualmente. A pressão que as empresas, em sua esmagadora maioria estrangeiras, fazem



sobre o Governo Brasileiro e o Conselho Nacional de Imigração, para que se mudem as regras para utilização de tripulantes a bordo das embarcações estrangeiras no Brasil. Explicou as dificuldades que o Sindicato enfrenta, e a necessidade de participação de todos os companheiros a bordo na defesa de nossos direitos e demandas.

Um caso nevrálgico para os Oficiais Mercantes também foi explicado por Severino e Válido: a substituição de brasileiros por peruanos, a bordo de embarcações de bandeira nacional. E a questão toda se resume aos acordos internacionais, que o Brasil assinou, no âmbito do Mercosul. Nem o SINDMAR, nem as autoridades trabalhistas podem impedir a chegada desses trabalhadores, mas podemos, sim, tomar medidas que minimizem o impacto da utilização desses trabalhadores, mostrando assim que a substituição não trará benefícios financeiros para as empresas, objetivo principal das mesmas.

IMPORTÂNCIA DA ÉTICA

Durante todas essas apresentações, foi muito comentada a questão da ética profissional. Esse tema foi tratado diretamente pelo Delegado do SINDMAR em Vitória, Ariel Montero. Ele teve a sensibilidade de mostrar que essa ética vai além da execução perfeita de nossas atividades profissionais e abrange um sentimento de classe e união, onde ações são tomadas com a busca do bem dos integrantes da classe. Algo tão *démodé* atualmente, mas que deu margem à pergunta: “Você pode ficar feliz por fazer uma dobra e ganhar um dinheiro extra para pagar as contas. Mas e aquele amigo seu que está desempregado e tem que alimentar a família em casa?” Certamente algo a se pensar com seriedade, se queremos ter uma consciência de classe. Tudo isso para chegarmos ao ponto de que direitos trabalhistas, sociais e salários são resultado de uma luta, e essa luta se dá através da união da categoria, que deve pleitear suas demandas de forma unida e ininterrupta.



JOSÉ VÁLIDO



JOSÉ SERRA



EDEMIR RAMOS



ODILON BRAGA



LAURA TEIXEIRA



ARIEL MONTERO



16º Seminário do SINDMAR



Alunos entregam camisas da EFOMM em reconhecimento à formação recebida pela Escola e ao incentivo dado pelo SINDMAR





Alguns momentos marcantes do 16º Seminário: atenção e interesse de todos os presentes, o encontro de gerações da Marinha Mercante, a presença maciça das mulheres no evento e os instantes de alegria descontração





16º Seminário do SINDMAR

“Foi minha primeira vez no Seminário e achei maravilhoso. E com uma aceitação muito boa por parte de todos os participantes. Espero que nas próximas vezes lembrem-se de mim para que eu possa vir e cada vez mais aumentar o círculo de amizades.”

(Nélio da Cruz Gonçalves trabalhou na Fronape durante 30 anos)

“Muito importante no sentido de conscientizar mais a categoria sobre o que é o movimento sindical e a importância fundamental que ele tem. E que todas as conquistas que uma categoria pode obter vêm de um esforço de representados e de representantes dos sindicatos. Esse Seminário vem trazer informações importantes de que no dia a dia as pessoas não têm noção de todo o mecanismo, de tudo o que existe e de como nós podemos realmente conquistar nossas reivindicações através do movimento sindical.”

(Carlos Alberto de Vasconcelos Sena, Capitão de Longo Curso)

“Nosso trabalho é intenso e contamos muito com o SINDMAR. Sempre nos reportamos ao Presidente Severino e ao Diretor Serra que vivem nos ajudando. E passamos a integrar e fazer parte do Sindicato. Precisamos dessa experiência. As palestras foram muito úteis. E vimos isso pela atenção dos alunos. Nem precisou fazer cobrança. Houve muita expectativa dos alunos que não conheciam isso. E acho que

esse tipo de palestra deve ser dado para a maioria dos nossos alunos. Infelizmente nem todos puderam comparecer. Que seja encontrada uma forma de estender aos alunos que aqui não participaram.”

(Clovenildo Carneiro, Chefe do Departamento de Cursos e Estágios do CIAGA)

“Iniciativa mais do que válida por uma necessidade que nós temos de combater aquilo que tem nos atacado.

Dá uma condição de nos armar contra os armadores o que gera essa necessidade de estarmos juntos e desmistifica alguns conceitos que são dados sobre o que é o movimento sindical. Tenho experiência de outras áreas. Pessoas que estão chegando no mercado de trabalho e não viam o movimento sindical como uma necessidade básica do grupo como um todo para poder estar se defendendo. Armar para nos defendermos e não para atacar. Inclusive da Mídia. Não apenas escrita e televisiva, mas também da internet, por meio de pessoas contrárias ao movimento sindical que jogavam venenos na própria escola. Conseguimos, numa turma de 26 alunos, fazer com que 24 se filiassem através da nossa divulgação. Os dois únicos que não se filiaram decidiram primeiro pedir a desfiliação junto ao sindicato dos marinheiros para depois fazer a filiação posterior ao SINDMAR. Precisamos conscientizar esse público jovem que está chegando.”

(Jonatas Farina, eletricista, trabalha no workshope)

“O SINDMAR mais uma vez está unindo marítimos de diferentes categorias e agregando os alunos da EFOMM a um conhecimento que até então não era privilégio do aluno. Estamos muito felizes de participar, tanto com as pessoas de outros cursos, como também com pessoas mais antigas da Marinha Mercante. Com certeza saímos daqui com uma bagagem melhor e mais consciente do que é a nossa profissão.”

(Raul Fernandes Ferreira, aluno do 3º ano da EFOMM)

“É a segunda vez que participei do Seminário do SINDMAR (participei no ano passado) e não tenho nenhuma dúvida de que o Seminário contribui para a nossa formação acadêmica e nos dá a oportunidade de ter um contato que infelizmente nem sempre temos com os mais antigos, inseridos nas mudanças no mercado de trabalho. Uma grande oportunidade que tem que ser valorizada pelos alunos, não apenas porque contribui para a nossa formação, não só a formação como marítimo, como também pessoal e de história da Marinha Mercante, que infelizmente é pouco difundida entre os jovens. Só pensam no Sindicato quando estão em dificuldades. Mas quando está tudo bem, ninguém se lembra do Sindicato e da importância de estar sindicalizado e inserido no contexto do ambiente marítimo e da vida de bordo.”

(Isabele Marques, aluna do 3º ano de Náutica da EFOMM-CIAGA)



“Aprendi muito nesse Seminário porque eu vi que a nossa profissão não é tão restrita e abrange muitas coisas que eu não sabia. O Sindicato faz parte da nossa vida e é muito importante que a gente participe, pois ninguém trabalha sozinho. É importante que oficiais e trabalhadores busquem as melhores condições de vida do pessoal da Marinha Mercante.”

(Isabelle Bossam, aluna do curso de Náutica da EFOMM)

“O Seminário foi de imensa importância para os mais jovens. Trouxe informações do cotidiano que daqui a seis meses os alunos do terceiro ano vão precisar no decorrer da carreira. Consegui ver nas conversas com os estudantes a importância com as informações que o Seminário trouxe para eles. Esperamos estar aqui de novo no ano que vem.”

(Rafael Campos, primeiro tenente do CIAGA, encarregado de atividades extraclasse, que acompanhou os alunos da EFOMM)

“No Seminário vi muita coisa diferente, muita coisa nova que eu não sabia. Lá no CIAGA a gente escuta muita história de corredor e 95% das histórias que a gente ouve são pessoas falando mal do Sindicato. Que é isso ou aquilo. Então, eu e muita gente

tínhamos uma visão diferente lá. Daí, quando chego aqui vejo o que realmente o Sindicato faz, o que a gente ganha contribuindo e o que deixa de ganhar se não contribuir. Nunca tive uma opinião formada e aqui no Seminário realmente vi que o que escutava era inverdade. Pessoas que viam um lado da história e não viam o outro. Tirei muitas dúvidas sobre questões políticas, de legislação e de coisas burocráticas que acontecem na Marinha Mercante. Vi a revista e constatei que todas as informações são relevantes para levar para uma vida profissional. Deu uma nova visão.”

(Allan de Santiago Scarcela, ASOM Máquinas)

“A iniciativa é excelente, uma coisa que deve continuar, pois tem que ser a longo prazo e, se possível, seria bom que todos os marítimos, oficiais e eletricitistas, tivessem acesso a esse tipo de evento e talvez até expandir a outras categorias.”

(Airton Lima, Primeiro Oficial de Náutica, no momento afastado por problemas de saúde)

“Me sinto muito honrado, porque na função de Eletricitista aposentado, o SINDMAR se lembrou de mim. Amando demais e feliz e alegre com a oportunidade de conviver com essas estrelas que são esses

jovens maravilhosos que participaram do Seminário. Vida longa para o SINDMAR.”
(Eros José Saldanha Guerreiro de Macedo, Eletricitista aposentado)

“Iniciativa boa e muita juventude, o que é muito importante. Nos últimos cinco anos passaram por mim pelo menos 30 novos profissionais e a grande maioria sem se interessar por Sindicato, achando perda de tempo e de dinheiro. Uma coisa que a gente tem que reverter porque a nova geração não passou pelo que nós passamos, mas é bom haver essa renovação para que o pessoal tenha mais consciência do valor do Sindicato. Quando a gente precisa, o Sindicato está com a gente para ajudar.”

(João Bolanhani, Imediato)

“O SINDMAR deu um pontapé inicial na nossa carreira em termo de Sindicalismo, de saber como se comportar para ser um agente regulador e fiscalizador da própria empresa e contribuir com o Sindicato de várias formas, facilitando o serviço dele. E o Seminário deu uma visão melhor e uma perspectiva sobre o mercado de trabalho. Esclareceu várias dúvidas. Vimos que o Sindicato não está parado, mas sim trabalhando para a gente.”

(Felipe Andrade Bittencourt, ASOM IBR)



Visitas a Bordo

LPG C Grajaú

Fotos SINDMAR



Celso Furtado



Lambari



Lambari

Braztrans



Rômulo Almeida



Cartola



Itaituba



LPG Gurupá



LPG Guará



RB Maridive 231



Nara



Grajaú



Cursos foram a pauta do momento

A Delegacia do SINDMAR em Belém realizou visita ao Capitão dos Portos da Amazônia Oriental, CMG Sérgio Ricardo Duarte Nunes. Assuntos como a divulgação do espaço da Delegacia para cursos de qualificação de aquaviários e o trabalho realizado pelo SINDMAR foram discutidos. Edições da Revista UNIFICAR foram entregues. **No dia 3 de outubro de 2013.**



Fotos: SINDMAR



Benzeonismo em foco

A Delegacia do Sindicato no Rio Grande do Sul esteve presente na 1ª Plenária Saúde do Trabalhador. O Delegado Regional, Marco Tarouco, palestrou a respeito dos trabalhadores aquaviários submetidos a exposição ocupacional ao benzeno. O encontro aconteceu no Auditório do Sindipolo em Porto Alegre e contou com a presença de diversos sindicatos, além da CTB e do MTE. **No dia 8 de outubro de 2013.**

Capitania dos Portos recebe o Sindicato

Visita e reunião foram realizadas pela Delegada do SINDMAR em Pernambuco, Isabella Costa, ao Capitão dos Portos, CMG Grilli. A reunião se pautou no cenário atual da Marinha Mercante, a parceria SINDMAR/Capitania e questões referentes ao Setor de EPM. Edições da Revista UNIFICAR foram entregues para conhecimento e divulgação. **No dia 21 de outubro de 2013.**



Encontro EFOMM CIABA 78

Foi realizado em Belém um encontro em comemoração aos 35 anos de formados da turma EFOMM-CIABA 1978. O evento teve agenda intensa e a participação de familiares e amigos. O reencontro iniciou-se com uma marcha atlética. No dia seguinte, um ato ecumênico foi celebrado na capela do CIABA. O encontro encerrou-se com um baile temático anos 70. A comissão de organização teve a participação do Delegado do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro. **Nos dias 16 a 18 de outubro de 2013.**



SINDMAR em visita ao MTE

A Delegada do Sindicato em Pernambuco, Isabella Costa, visitou a Superintendência Regional do MTE e conversou com o Superintendente Regional do Trabalho e Emprego em Pernambuco, André Negromonte, com o chefe de inspeção do Trabalho, Expedito Corrêa, e com os auditores fiscais do Trabalho nos portos do Estado, Amanda Tenório e Igor Magalhães. O foco do encontro foi a discussão sobre o cenário atual da Marinha Mercante. Edições da Revista UNIFICAR foram entregues aos presentes. **No dia 25 de outubro de 2013.**

Trabalhador do mar é tema de reunião em Pernambuco

O SINDMAR em Pernambuco se reuniu com o Procurador Renato Saraiva, do Ministério Público, em visita à Coordenadoria do Trabalho Portuário e Aquaviário (CNCTPA). Assuntos como a atuação do sindicato no estado e o apoio constante do Ministério Público nas peculiaridades do trabalhador do mar foram discutidos. Edições da Revista Unificar foram entregues aos presentes. **No dia 19 de novembro de 2013.**



Alunos recebem orientação vocacional

Foi oferecida, no auditório do CIABA, uma palestra de orientação vocacional ministrada pelo Oficial Superior de Máquinas e Suplente da Diretoria Executiva do SINDMAR, Francisco de Assis Neves Vieira. O auditório foi formado por alunos do primeiro ano da EFOMM. A palestra também contou com a presença do Delegado Adjunto e Diretor de Relações Internacionais, Darlei Santos Pinheiro. **No dia 7 de novembro de 2013.**



Pré-embarque em Sergipe

A Delegacia do SINDMAR em Sergipe esteve presente na reunião de pré-embarque do CBO Vitória. A reunião contou com a presença do Cmt Josmane Faria e de toda sua tripulação. Foi apresentada a Delegacia do Sindicato do Estado, bem como sua atuação e serviços aos quais os representados podem ser beneficiados. Mais assuntos foram discutidos, dentre eles, o atual cenário da Marinha Mercante no Brasil. **No dia 11 de novembro de 2013.**

Atuação do Sindicato no Rio Grande do Sul

O Delegado Regional do SINDMAR no Rio Grande do Sul, Marco Tarouco, esteve presente na manifestação das Centrais Sindicais. O movimento foi realizado em frente à sede do Ministério da Previdência Social em Porto Alegre. Motivou a manifestação, o fim do fator previdenciário. **No dia 12 de novembro de 2013.**



Rememorando histórias

Trinta contemporâneos da Turma da EFOMM-CIABA/1977 participaram no Náutico Atlético Cearense, em Fortaleza, da 3ª confraternização entre amigos e familiares mercantes para festejar os 36 anos de formatura dos concludentes de Náutica e Máquinas da EFOMM-CIABA. Esta turma já realizou dois encontros de confraternização: Belém: 30 anos (2007) e Fortaleza: 32 anos (2009). O SINDMAR foi representado pelo Delegado Regional de Belém-PA, Darlei Santos Pinheiro. A Comissão organizadora foi composta por Miguel Sávio, Evânio Bessa, Luiz Mesquita e Helder Rodrigues. **No dia 16 de novembro de 2013.**

Viking e Maridive atentos ao Sindicato

A Delegada Regional de Sergipe, Symone Soares, esteve presente na reunião de pré-embarque da tripulação das embarcações de apoio marítimo Viking Surf e Maridive 208, ambas da empresa Bravante. Dentre vários assuntos, foi apresentada a atuação e serviços prestados na delegacia do Estado. Enfatizou-se, a partir da presença da Oficial Ludimila, a importância da participação feminina e a busca de estabelecimento de lei para proteção das marítimas gestantes. **No dia 18 de novembro de 2013.**



RN 72 é assunto em Sergipe

A Delegada do SINDMAR em Sergipe, Symone Soares, se reuniu com os representantes da empresa Galáxia Marítima. Estiveram presentes Marcos Amorim, Gerente de Base, e Gabriel Ávila, Coordenador de Operações. A reunião se pautou no conhecimento do trabalho realizado pelo Sindicato na região e na importância do cumprimento da RN 72 nas embarcações de apoio marítimo como forma de proteção do mercado de trabalho brasileiro. **No dia 2 de dezembro de 2013.**



Parcerias entre SINDMAR e MTE

A Delegacia do Sindicato em Sergipe se reuniu com Nilson Socorro, Superintendente Substituto Regional do Trabalho. Foram discutidas questões como a RN 72 e a atuação do Sindicato. O MTE se colocou à disposição para mediações e parcerias. Edições da Revista UNIFICAR foram entregues. **No dia 4 de dezembro de 2013.**



Sindicato prestigia formatura EFOMM-CIABA 2013

Aconteceu em Belém a formatura de 144 alunos da EFOMM-CIABA 2013. A solenidade foi capitaneada pelo Comandante do IV Distrito Naval – Vice-Almirante Ademir Sobrinho. O CIABA é comandado pelo Capitão de Mar e Guerra Francisco Carlos de Almeida Gomes. A celebração contou com a presença do Delegado do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro. **No dia 6 de dezembro de 2013.**

Mantendo a proa

Esta seção tem como propósito apresentar informações aos Oficiais e Eletricistas sobre temas afetos às suas carreiras de modo que possam sempre manter a sua Proa bem orientada para atingir com segurança seus portos seguros.

Emendas à Convenção STCW 78/95

No ano de 2010, na cidade de Manila, nas Filipinas, ocorreu uma Conferência da Organização Marítima Internacional (IMO) onde foram estabelecidas várias alterações na Convenção STCW que trata da formação, certificação e serviço de quarto de aquaviários. Essas alterações conhecidas como “Emendas de Manila 2010” vão alterar procedimentos que afetam a carreira de aquaviários. Essas Emendas entraram em vigor no dia 01 de janeiro de 2012, em caráter de transição, e deverão entrar oficialmente em vigor a partir de 1 de janeiro de 2017.

Aqui no Brasil, a Diretoria de Portos e Costas (DPC), representante da Autoridade Marítima, já começou a estabelecer Normas e Procedimentos para a implementação das Emendas adotando a norma de que as que favoreçam os aquaviários já sejam imediatamente executadas e aquelas que necessitam de cursos ou de alguma outra adaptação sejam atendidas até 31 de dezembro de 2016, de modo que, a partir de janeiro 2017, as Emendas sejam cumpridas na sua totalidade.

Apresentamos a seguir as novas Emendas com maior interesse para Oficiais e Eletricistas.

1. O Praticante de Máquinas (POM) passará a se chamar Oficial Assistente de Máquinas;
2. O Certificado modelo dpc-1034, emitido com a aprovação em cursos do ensino profissional marítimo (EPM), se chamará Certificado de Proficiência;
3. Cursos de recapitulação e de atualização, ainda em fase de estudo e implementação, terão como propósito a manutenção de conhecimentos profissionais obtidos anteriormente;
4. Revalidação do Certificado de Competência (dpc-1031): A novidade é que este Certificado poderá ser revalidado se o oficial comprovar 3 meses de embarque dentro dos 6 meses que antecedem a data de validade do certificado possuído. Além das alternativas anteriores, comprovação de um ano de embarque nos últimos cinco anos, aprovação em curso de atualização ou a realização em Estágio Supervisionado. E para a revalidação de Regra referente a navio-tanque, o aquaviário deverá comprovar 3 meses de embarque dentro dos últimos 5 anos (validade do certificado). E não mais um ano de embarque nos últimos cinco como era exigido anteriormente;
5. Foram criadas a habilitação para Marinheiro Apto de Convés e Marinheiro Apto de Máquinas – Esses aquaviários receberam as Regras II/5 e III/5 respectivamente;
6. Programa de Estágio para Praticantes de Máquinas (POM): Esse estágio deverá ter duração de 12 meses entre oficina e embarque. Como os Centros de Instrução (CIAGA/CIABA) ainda não têm oficinas, o atendimento a este item será realizado a bordo. Esta Emenda deverá ser implementada a partir de janeiro de 2017;
7. Regra III/3 (Chefe e Subchefe de Máquinas em embarcações com potência de até 3000 KW – Atualmente esta Regra é concedida ao Segundo Oficial de Máquinas (2OM) que comprove mais de um ano de embarque como oficial de quarto de máquinas (OQM). De acordo com a nova Emenda, o 2OM deverá comprovar 24 meses de embarque como OQM para receber a certificação de Chefe de Máquinas e comprovar 12 meses de embarque como OQM para receber a certificação de Subchefe de Máquinas;
8. Oficial Eletrotécnico (ETO): Será um Oficial de Máquinas com conhecimentos suplementares de eletricidade, que servirá em navios com planta elétrica mais sofisticada e que receberá certificação na Regra III/6;
9. Certificação para Navio-Tanque: O curso de familiarização para navio-tanque (EFNT) foi extinto e em seu lugar foram criados o curso básico para navios petroleiros e de produtos químicos (EBPQ) e o curso básico para navio gaseiros (EBGL). Para a realização dos cursos de operação de carga (ESOP/ESOQ/ESOG), além do curso básico (EBPQ e EBGL), o aquaviário deverá comprovar pelo menos três meses de embarque no navio-tanque do tipo que quer realizar o curso. Este embarque poderá ser substituído por um mês de instrução a bordo do navio-tanque do tipo onde sejam realizadas pelo menos três operações de carga/descarga;
10. Regra VI/1 – A habilitação nesta Regra, obtida pela aprovação nos cursos ECIN/ESPE/EBPS/ESRS, constantes dos cursos de formação, deverá ser comprovada, a cada cinco anos, pela manutenção do padrão de competência. Este padrão de competência será mantido com a instrução / adestramento realizados a bordo ou em Instituições de Ensino credenciadas pela DPC;
11. Padrão de Saúde: A IMO emitirá modelo de atestado de saúde ocupacional (ASO), em conformidade com orientações da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Organização Mundial do Trabalho (ILO). Os médicos que assinarão esses ASO deverão ser cadastrados junto à DPC. Os comandantes serão responsáveis pelos ASO dos seus subordinados.

Humilhação não!

Estive embarcado por 35 dias no rebocador Hilanscoult, e o comandante americano Donald Lewis não quis assinar a minha carteira de DP. Eu tenho DP básico, então, com isso, impedindo a mim de fazer o curso avançado de DP. Além disso, no término do meu primeiro desembarque, me mandou embora, no período de experiência, da Gulf Marine. Também o comandante me humilhou e gritou comigo na frente de toda tripulação durante uma reunião a bordo. Eu tenho 64 anos e nunca fui humilhado tanto como nesse rebocador americano. Sou formado no CIAGA em 1975 e fui comandante em 1986 do rebocador Nossa Senhora do Loureto na época da Delba. Eu nunca humilhei nenhum dos meus tripulantes a bordo. Eles só assinaram a minha CIR (os 35 dias embarcado). Quero que vocês coloquem na revista esse assunto. Eu mandei uma cópia da carta para o Diretor Bispo, que enviei para a Gulf Marine.

Atensiosamente,

Jovino Gomes Bezerra – Oficial de Náutica

Muitas Reivindicações

Olá, Oficiais de Náutica da BRAM OFFSHORE e de todas as empresas de navegação do Brasil. Eu sou o CLC Luiz Gonzaga Pinto Teixeira, Comandante do “Santos Supporter” (BRAM OFFSHORE) e gostaria de deixar uma reivindicação mais do que justa àqueles que são possuidores da certificação “DP FULL”,

exigida hoje a bordo de todos os navios dotados com DP Classe 2 (dois Oficiais de Náutica, em cada tripulação, possuidores da Certificação DP FULL): a cobrarem dos nossos representantes classistas legais (SINDMAR), que neste próximo dissídio coletivo, nestas próximas negociações, reivindiquem uma gratificação digna a esta Certificação (30% do Salário Bruto), pois a que estão pagando não chega a 10% do Salário de um DP OFFICER (DPO - Oficial de DP), lotado em qualquer embarcação. Também solicito a todos os Comandantes de Offshore (independentemente de arqueação bruta) de seus navios, que realizam serviços de praticagem, a reivindicarem uma justa gratificação mensal (25 % do Salário Bruto), pois estamos realizando, há mais de um ano, este citado serviço, inclusive realizando atracação à Mediterrâneo (Porto do Rio e Niterói), sem receber absolutamente nada. A última reivindicação é a exigência do critério de ter no mínimo 05 anos de comando de embarcações com arqueação bruta superior a 500, com categoria igual ou superior a Capitão de Cabotagem (Marinha Mercante), e igual ou superior a Capitão de Corveta (Marinha de Guerra), contado o tempo de Comando (no mínimo 05 anos) para a inscrição no concurso de prático. Justiça plena e absoluta para a execução dos serviços de praticagem no Brasil, comparando-a com as de outros grandes países. Ficam estas três reivindicações para serem expostas nestas próximas negociações. Muitíssimo grato pela atenção, permaneço de pé e às ordens.

Luiz Gonzaga Pinto Teixeira – CLC



**Agora, todo marítimo também
pode receber o saldo do seu
FGTS por mensagem no celular.**

Aproveite!

Acesse www.fgts.gov.br,
clique em “Serviços OnLine”,
escolha “Mensagem via celular”
e cadastre seu número.

O gosto de quero mais dos Amores Marinheiros

Paulo Cezar Guimarães*

E Rômulo destaca “Vendi meu amigo Miguel”, em que o autor conta a história do dia em que o folclórico comandante Kleber Kahlil apareceu a bordo de mãos dadas com um macaco chamado Miguel e decidiu levá-lo para uma viagem. O psicodélico comandante Kleber, que costumava baixar à terra de moto, trajando roupa de colorido berrante, charuto na boca e violão a tiracolo, era “amigo de bichos” ou, como escreve Areias, “nem sempre muy amigo eis que, conta-se, criava leitões para abatê-los nas celebrações de fim de ano”. Não à toa o navio de Kleber era considerado um “zoológico ambulante” em que até um jacaré chegou a fazer companhia à tripulação nas viagens pela costa brasileira. “Eram tempos em que o IBAMA não incomodava tanto”, destaca o autor.

E por falar em jacaré, os apelidos dos também folclóricos marítimos que desfilar nas histórias contadas no livro são outras das garantias de boas gargalhadas: Aloísio Jacaré (também conhecido como Papagaio das Antilhas ou Jacaré sem rabo), Pitéu, Mário Avenida, Moreira Besteira, Eivinde Cinco Dias (ou Eivinde Manga Rosa), Mauro Boca de Sandália, Pinto Sujo e o “legendário João ‘F’”. Segundo Areias: “Este ‘F’ era a inicial que seu apelido pornográfico permitia”. Pitéu comia frutas sem tirar a casca. Dizem que até a casca do abacaxi era saboreada por outro dos folclóricos personagens de “Amores marinheiros”. No livro, Areias conta que certa vez se animou a perguntar o que os mais antigos indagam até hoje: “Seu Pitéu, é verdade que o senhor bebe óleo lubrificante?” E a resposta veio enfática: “Seu Telceiro, se o óleo faz um bem danado para estas máquinas, que dirá para mim, que sou um pobre coitado. Hoje em dia bebo menos

lubrificante porque o gosto é de lascar!” E a história da “loura misteriosa” que assombrou parte da tripulação numa noite fria no Atlântico Norte? O diálogo entre dois marujos assustados é de fazer torcedor de time grande rebaixado para a Segunda Divisão morrer de rir: “Capitão, assombração grita?”. “Acho que não”. “É que quando gritei, a assombração também gritou”.

Mas não são apenas as histórias de humor que fazem a graça do livro. Areias consegue deixar o leitor sensibilizado com o caso de João Moreira, exemplo de

camaradagem e de generosidade. Num inverno frio de Buenos Aires, Areias e João conversavam amenidades quando passou uma velhinha vendendo jornal. O “Bom João” (como descreve o autor) comprou um e com um sorriso melancólico se virou e disse: “Pobre mulher! Quantos jornais ainda terá de vender até poder voltar para casa, sair deste frio? Bem podia ser nossa mãe, no lugar desta senhora...”.

E, para provar que o livro realmente tem gosto de quero mais, como está destacado no início dessa resenha, vale contar parte do que aconteceu com o macaco chamado Miguel.

Diante de uma tripulação atônita, o navio chega a Curaçao, com Miguel fardado, de uniforme branco e caxangá, preso no dormitório do comandante. Kleber Kahlil oferece um almoço às autoridades caribenhas no navio e anuncia: “Senhores, tenho uma grande surpresa para vocês todos...”. Querem saber o que aconteceu? Leia “Amores Marinheiros”.

* Paulo Cezar Guimarães é editor da revista UNIFICAR e escreve resenhas para o caderno “Prosa e Verso” de O Globo

Basta navegar no prefácio de “Amores Marinheiros”, de Edson Areias, para constatar através dos títulos das crônicas que, ao completar as 144 páginas, o leitor terá um gosto de quero mais. “A vitamina está na casca”, “Assombração não grita” e “Onde is the toilet?” são títulos que despertam a curiosidade de quem começa a folhear o livro. Essa certeza se consolida ao ler o prefácio assinado por Rômulo Augustus Pereira de Souza, autor de “Memórias de um pelego”: “Para quem esteve embarcado naquele período, é quase impossível não ter conhecido muitos dos personagens do livro”



Cláudio Duarte

Centro de Simulação Aquaviária

www.csaq.org.br

Acesse o site do CSA
e conheça detalhes
do mais avançado
centro de simulação
do planeta



Visite o site e faça nosso tour virtual



CENTRO DE SIMULAÇÃO
AQUAVIÁRIA®

Tecnologia de última geração
à disposição da comunidade marítima

Belém

São Luís

Fortaleza

Aracaju

Pernambuco

Cabedelo

Rio

Vitória

Paranaguá

Macaé

Santos

Rio Grande

Filiado a



Investindo
em pessoas

